Project railterminal Hessenpoort

Mijn naam is Jur Knolle. In mijn professionele leven was ik manager productie en logistiek.

De laatste jaren ben ik steeds meer geïnteresseerd geraakt in transport door Nederland en Europa.
"Het verdrag van Warnemunde", de "Modal Shift", de Europese Greendeal, de (Noordtak van de) Betuwelijn, de Port of Zwolle en nu Station Hessenpoort hebben allemaal mijn belangstelling. En de noodzaak van de "Modal Shift" van weg naar spoor of water kan ik onderschrijven.

Transport in Europa is grofweg op te delen in 2 hoofdstromen;

1. Transport van artikelen geproduceerd binnen Europa met bestemming Europa.
2. Transport van artikelen geproduceerd buiten Europa met eindbestemming Europa vv

In het Narratief "Railterminal Hessenpoort- sterke schakel in duurzame economie" behorende bij de beslisnota van 20 dec 2022 komen beide aan bod. Binnen deze opdeling kan het echter nooit de bedoeling zijn containers vanuit de zeehavens Antwerpen, Rotterdam of Amsterdam via de Zwolse terminal door te voeren naar Oost-Europa: De zgn. "Baltic Corridor". Die containers kunnen vanuit logistieke, sociale en milieuaspecten beter in Bremen, Hamburg, Gdansk, St Petersburg, Helsinki, Stockholm of Malmö aan wal worden gebracht. Wel zinvol is het vanuit zeehavens containers per binnenvaartschip naar ZKM te vervoeren met eindbestemming N-O-Nederland. En vv. Het project "Port of Zwolle" is daarin belangrijk.

Het geschatte aandeel van 85% **trailer**transport via Station Hessenpoort geeft aan dat hier sprake is van hoofdstroom 1(binnen Europa). Het rapport van de Stec groep en Logitech sluit hier goed op aan. Dat beperkt zich tot de regionale inzetbaarheid van de Railterminal. Het lijkt me raadzaam het onderzoek uit te breiden naar heel N-O-Nederland.

Het genoemde Narratief leidt in ieder geval bij mij tot verwarring en heeft een aantal dubieuze aannames.

1. Er wordt gesproken over Zwolle als scharnierpunt en ontbrekende schakel tussen de havens Amsterdam en Rotterdam en Oost-Europa en verder. Ik maak bezwaar tegen die insteek. Dat transport moeten we hier niet willen, dat draagt niets bij voor onze regio. Zwolle heeft niet eens een forse weg- of railverbinding richting Duitsland. Het zou ook de Spoorzone onnodig belasten.
2. Het argument CO2-reductie gaat **niet** meer op met het verdwijnen van verbrandingsmotoren.
3. Waterstanden, hoog of laag, spelen **geen** rol bij trailertransport per trein. Trouwens ook niet bij containertransport per binnenvaartschip vanuit Amsterdam naar ZKM.

Uiteindelijk blijven als harde en valide argumenten vóór een Zwolse railterminal over:

4. het verwachte gebrek aan chauffeurs
5. het reduceren van het vrachtverkeer over de weg
6. én de regio aantrekkelijk maken als vestigingsplaats voor circulaire activiteiten.

De financiële haalbaarheid is nu nog twijfelachtig, omdat die op een te gering aantal "Willing" is gebaseerd. Maar opnieuw: wat is de potentie voor N-O-Nederland?

Wat goed onderzocht moet worden, is de ruimte op het spoor voor goederentransport. Er zijn duidelijke signalen dat het personenvervoer prioriteit heeft.

Dan heb ik en misschien ook U nog allerlei vragen:

a. Wie zijn de "Willing"?
b. Wie gaat de exploitatie doen van de railterminal?
c. Waarom doet de toekomstige exploitant niet een haalbaarheidsonderzoek?
d. Bent U doordrongen van de oppervlakte van het terminalterrein?
e. Wie gaat de aanloopverliezen betalen? Analogie Betuwespoorlijn.
f. Beseft U dat commerciële belangstellenden, als het financieel aantrekkelijk lijkt, nooit nee zullen zeggen tegen een project als Station Hessenpoort? Maar achteraf anders kunnen beslissen.
g. Beseft U dat station Zwolle als rangeerterrein benut gaat worden?

We moeten een echec zoals met de los/laadinrichting voor Wärtsila aan de Katwolderhaven in Zwolle voorkomen.

Met een gedegen onderzoek is weinig te verliezen en veel te winnen.

Ik dank u voor uw aandacht.

Naw bekend bij de Raadsgriffie.