

NEA-onderzoek investeringen infrastructuur

Denk in netwerken

Bij investeringen in infrastructuur moet de nadruk komen te liggen op netwerken van modaliteiten. Het is passé om in afzonderlijke vervoerswijzen te denken. Ook is het raadzaam te investeren in duurzame concepten. Dit is grofweg de boodschap van het onderzoek van NEA naar de effectiviteit van investeringen in infrastructuur.

'Do modalities get what they deserve?' oftewel 'Krijgen modaliteiten wat ze verdienen?', is de titel van de studie die onderzoeks- en adviesbureau NEA uit Zoetermeer heeft verricht. Dat het rapport in het Engels is opgesteld, is logisch, want het behelst een internationaal onderzoek. Thema is de effectiviteit van investeringen in de infrastructuur in de Europese Unie in de periode tussen 1995 en 2004. NEA heeft gekeken welke infrastructuur is aangelegd of opgeknapt en wat het gevolg daarvan is geweest op de omvang van het vervoer.

De onderzoekers hebben becijferd dat de Europese Unie in die tien jaar circa achthonderd miljard euro heeft besteed aan infrastructuur. Daarvan ontving het wegvervoer gemiddeld 49 miljard euro per jaar (63 procent van de totale investering). De cijfers voor het spoorvervoer bedragen 26 miljard (33 procent), voor de zeehavens twee miljard euro (3 procent) en de binnenvaart één miljard euro (1 procent). De binnenvaart kreeg dus het minste geld. Tegelijkertijd heeft deze modaliteit een groei doorgemaakt van dertien procent. Conclusie is dat vaarwegen een hoog rendement bieden. De verhouding tussen de investeringen in de weginfrastructuur en de groei van het vrachtverkeer over de weg was redelijk in balans. Bij het spoor zijn de investeringen relatief hoog geweest en hebben ze geleid tot een sterkere groei van het vervoer. Het volume aan goederenvervoer over de rails nam na een jarenlange daling toe met 25 procent (in West-Europa), terwijl de investeringen met 81 procent zijn gestegen. Toch zijn er enkele kanttekeningen te plaatsen bij deze cijfers. 'Iedere modaliteit kent een specifieke positie en je kunt ze soms moeilijk met elkaar

vergelijken. Het spoor bijvoorbeeld heeft zijn eigen problemen gehad', zegt Rob de Leeuw van Weenen, manager infrastructuur van NEA. 'Na een jarenlange daling is het vervoer nu gestegen.' Zijn collega Martin Quispel, manager innovatie en multimodaliteit van NEA, vult aan: 'Verhoudingsgewijs is er veel geïnvesteerd in het spoor en groeien de volumes niet evenredig. De prognose is dat er wel een enorme groei komt. Op het spoor is nog een wereld te winnen, bijvoorbeeld verhoging van de snelheid of een betere interoperabiliteit.'

Een andere kanttekening is dat investeringen niet altijd primair zijn bedoeld voor groei van het vervoer, maar dat ze ook kunnen zijn gericht op veiliger of duurzamer transport. Bovendien stellen de afzonderlijke modaliteiten verschillende eisen aan de infrastructuur. Aanleg van een spoorbaan bijvoorbeeld is vrij duur door de bouw van tunnels en dergelijke en inpassing in het landschap speelt bij spoor- en autowegen veel meer een rol dan bij waterwegen. Quispel: 'Daarnaast is een periode van tien jaar vrij kort om het effect van investeringen te meten. Het kost soms vijf jaar om iets aan te leggen. Voor een goed inzicht in de effecten moet je het op langere termijn bekijken.'

CIJFERS

Beide onderzoekers benadrukken dat al deze factoren met zich meebrengen dat de verhouding tussen aanleg of verbetering van infrastructuur en vervoersvolumes niet geheel een-op-een is. Desalniettemin geven de cijfers een indicatie van het effect van investeringen. De constatering dat overheden relatief weinig geld besteden aan vaarwegen, terwijl die wel

renderend zijn, heeft meteen geleid tot een oproep voor meer investeringen in binnenvaarwegen. Quispel: 'Blijkbaar zit daar genoeg capaciteit en is groei vrij makkelijk te realiseren. Wel is er achterstallig onderhoud; er zit hier en daar een probleem bij de sluisen en de diepgang van de vaarwegen. Het is heel effectief om die beperkingen weg te nemen. Vooral Nederland is druk bezig met een inhaalslag. Binnenvaart is een kosteneffectieve modaliteit. Knelpunten zie je vooral bij de overslag en niet op het water zelf; de beschikbaarheid van voldoende overslaglocaties is wel een aandachtspunt.'

Het is de onderzoekers opgevallen dat overheden vooral kijken naar afzonderlijke vervoerswijzen bij hun beleid. In hun ogen past dat niet meer bij de praktijk. De nadruk van toekomstige investeringen moet veel meer komen te liggen bij het optimaliseren van de prestatie van netwerken van modaliteiten. Quispel: 'In het verleden is te weinig gekeken naar de samenhang van vervoerssystemen. De markt ziet die mogelijkheden wel. Vijf jaar geleden was het water en vuur tussen modaliteiten. Nu zie je dat ze elkaar gaan vinden en wegvervoerders bijvoorbeeld ook binnenvaartdiensten opzetten. Daardoor ontstaan nieuwe knelpunten, bijvoorbeeld bij de Tweede Maasvlakte. Daar moet de binnenvaart 45 procent van het volume afvoeren. Ook het spoorvervoer wordt veel groter. Dat kan alleen als je in het achterland voorzieningen maakt voor overslag en voor- of natransport. Dat zijn thema's op nationaal en Europees niveau.'

De Leeuw van Weenen en Quispel zien dat dit besef steeds beter doordringt tot de overheden. Dat vertaalt zich in ander beleid, waarbij de samenhang tussen bijvoorbeeld ruimte en

mobiliteit en tussen verschillende vervoerswijzen meer het uitgangspunt is. Minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat zei dit onlangs nog met nadruk in de Tweede Kamer. Investeringen in de infrastructuur staan momenteel hoger op de agenda bij politici. Het wordt gezien als middel om de economie te stimuleren in deze tijden van recessie en kredietcrisis. Topambtenaren hebben geadviseerd een miljard euro aan investeringen naar voren te halen en dit jaar uit te voeren. Voor volgend jaar gaat het om projecten met een gezamenlijke waarde van twee miljard euro.

DUURZAAMHEID

Net als veel andere instanties pleit NEA ervoor duurzaamheid een belangrijk motto te laten worden bij dit beleid. Quispel: 'Dit is het moment om te denken aan toekomstvaste oplossingen die duurzaam zijn, de huidige recessie biedt daarvoor kansen. De hoge olieprijs komt later weer keihard terug, daarop kun je je nu voorbereiden. Investeer bijvoorbeeld in een energienetwerk voor elektrische auto's. Je ziet het al in gebeuren in de Verenigde Staten. President Obama biedt de auto-industrie hulp, maar in ruil daarvoor moeten ze kleinere auto's bouwen en schone technologie steunen. Dat wordt een wereldwijde trend.' Investeren in een samenhangend en duurzaam netwerk van modaliteiten is dus het advies van NEA aan de Nederlandse en Europese overheden. De Leeuw van Weenen en Quispel zien al wel signalen dat die boodschap aankomt, maar ze hopen dat die twee factoren in de toekomst vaste pijlers worden van het vervoersbeleid in de Europese Unie.

KARIN KOSMEIJER



Vaarwegen bieden een hoog rendement.