

DUITSE INDUSTRIE IS OVERTUIGD, NU DE REST NOG

Stille strijd rond Eurocombi

Het politieke 'Nein' tegen verdere proeven met de ecocombi in Duitsland heeft een schaduw geworpen over de kansen van dit voertuigconcept in ons buurland. Maar de Eurocombi is zeker niet van het toneel verdwenen, zo was vorige maand op de IAA in Hannover te zien en te beluisteren.

Nadat de Duitse minister Wolfgang Tiefensee (SPD) van Verkeer vorig jaar het politieke draagvlak voor verdere proefnemingen met ecocombi's in rook liet opgaan, heeft niet iedereen zich daar zomaar bij neergelegd. Zo heeft de deelstaat Mecklenburg-Vorpommeren ingestemd met een proef van logistiek dienstverlener Krüger + Voigt en ook Spedition Homtrans uit Rostock ziet mogelijkheden en heeft een ontheffing aangevraagd voor de inzet van een ecocombi. Vervoerders in dat deel van Duitsland verwijzen daarbij onder meer naar het succes in Nederland en naar de situatie in de Hamburg waar al sinds jaar en dag – en nog immer – met 3-teu combinaties wordt rondgereden. Dat laatste is weliswaar beperkt binnen het havengebied van Hamburg, maar de mogelijkheid om daartoe ontheffingen te verlenen bestaat nog altijd.

Eurocombi

De Duitse industrie vindt het onbegrijpelijk dat Tiefensee de oren heeft laat hangen naar de spoorlobby. Geheel misplaatst zien die de ecocombi als een bedreiging en niet als een belangrijk instrument om tal van congestieproblemen op te lossen. Daarnaast is er met name in Duitsland oppositie gevoerd door tegenstanders die negatieve associaties oproepen in het kader van de verkeersveiligheid. Het veranderen van de naam 'Gigaliner' in 'Eurocombi' heeft dat tij niet gekeerd. Ondanks dat het politieke *Umfelt* in Duitsland vorig jaar een negatieve wending kreeg, hield de IRU en de VDA tijdens de IAA 2008 een warm pleidooi voor de Eurocombi. Veel steun kreeg men van de bedrijfsvoertuigenindustrie. Zowel MAN als Mercedes-Benz alsmede de fabrikanten van het getrokken materieel zien nog altijd heil in de Eurocombi. Voorlopig haalt die steun echter bitter weinig uit. En dus blijft een grensoverschrijdend succes nog even uit.



De IAA 2008 toonde een Eurocombi voor Spedition Homtrans uit Rostock.

Gemiste kans

Het politieke draagvlak voor de inzet van ecocombi's in Duitsland is namelijk onontbeerlijk. Daarom is het van belang het vuur smeulend te houden. Daarom ook moet iedere proef op deelstaatniveau worden toegejuicht. Behalve de voertuigindustrie zijn ook de Duitse export- en verladingsorganisaties nog altijd enthousiast. In afwachting van betere tijden vindt hun lobby meer achter de schermen plaats. Dat geldt tot op zekere hoogte ook voor de VDA, die de collectieve belangen van de automobielerbranche behartigt. Individuele leden, zoals MAN en Mercedes-Benz, spreken zich in het openbaar duidelijk uit als voorstander. Dat geldt in het bijzonder voor VDA-bestuurslid Bernard Krone senior die geen gelegenheid voorbij laat gaan om de onjuiste beslissing van Tiefensee aan de kaak te stellen. De Duitse fabrikanten van het getrokken materieel zien het als een gemiste kans dat de grote voordelen van de Eurocombi door politici niet op de juiste waarde zijn

geschat. Krone senior neemt iedere gelegenheid te baat dat uit te dragen.

Duitse steun

De steun in Duitsland, zowel vóór als achter de schermen, is van betekenis voor de internationale status van de ecocombi in Europa. Zonder steun van onze oosterburen is grensoverschrijdend vervoer immers onmogelijk. Volgens Krone senior zou een opening kunnen worden gevonden in het noordelijk deel van Duitsland. Gezien de situatie Nederland, een lopende proef in Denemarken en de gewijzigde houding van de Belgen kan nog altijd worden gedacht aan een Eurocombi-corridor tussen Denemarken, Noord-Duitsland, Nederland en België. Via deze corridor is dan tevens de aansluiting met Scandinavië verkregen en kunnen via de weg verbindingen worden gelegd tussen de belangrijkste havencentra in Noord-Europa. Gezien de ligging van Duitsland in dit belangrijke gebied is de politieke opstelling van Berlijn des te opmerkelijker.