

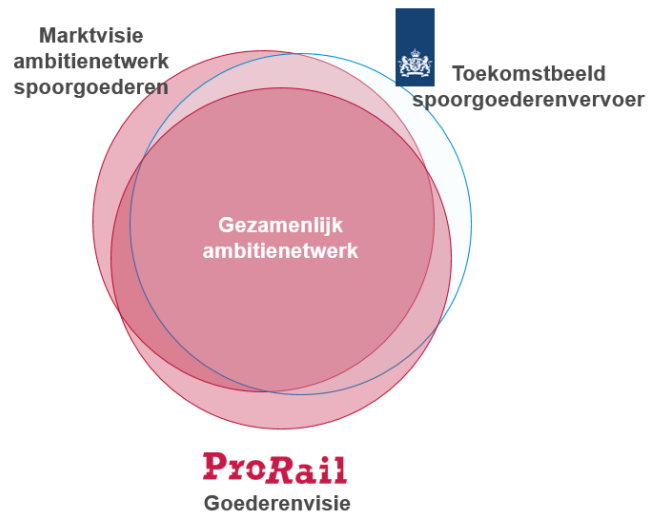


Update: naar een Gezamenlijk Ambitienetwerk Spoorgoederenvervoer
15 december 2023

Aanleiding | Een sterkere toekomst voor spoorgoederenvervoer passend binnen de omgeving door het gezamenlijk definiëren van ambitie

Aanleiding van het gezamenlijk ambitienetwerk spoorgoederenvervoer is de overtuiging dat het effectief is om met een brede vertegenwoordiging van goederenvervoerders, havens, verladers, een aantal belangenorganisaties en ProRail een plan neer te leggen waarin we de toekomstplannen in kaart brengen waar we eensgezind over zijn. Het opstellen van dit ambitienetwerk is vanuit het Directeurenoverleg Goederen in een Lange Termijn Speerpunt Spoorgoederen vastgesteld.

Het gezamenlijk ambitienetwerk is het gezamenlijke plan vanuit de markt en ProRail om te focussen op die zaken vanuit netwerkontwikkeling waarover we het eens zijn. Daarmee zijn de maatregelen ook direct input voor het lopende traject **Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer (TBSGV)** van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.



	2023				2024	
	sep	okt	nov	dec	jan	feb
Mijlpalen IenW	▲ Participatie sessie TBSGV			▲ Kamerbrief overeenkomsten/ verschillen	Q1/Q2 2024 Keuzes bespreken+ knopen doorhakken	Q3 2024 TBSGV naar Tweede Kamer (nieuwe formatie)
Mijlpalen gemeenschappelijk ambitienetwerk spoorgoederenvervoer	▲	▲	▲	▲	Voorstel vervolg gezamenlijk ambitienetwerk	
Richtinggevende overleggen	▲ 26/9 DO Goederen (conceptplanning)	▲ 4/10 Spoorgoederentafel	▲ 28/11 DO Goederen	▲ 13/12 Spoorgoederentafel		

Visie | Spoorgoederenvervoer is cruciaal voor de Nederlandse maatschappij en er is een lonkend perspectief naar meer goederen via het spoor

Profit

Nederland is de belangrijkste toegangspoort tot Europa in het mondiale handelsvervoer over zee. We zijn bij uitstek een transport- en distributieland en daarmee een belangrijke vestigingsplaats voor verschillende economische topsectoren. Logistiek en transport, zeehavens, productiebedrijven en internationale handel vormen daarmee belangrijke pijlers van onze economie. Het is van belang deze toppositie in Europa te behouden en concurrerend te blijven. Borging van de concurrerende en duurzame bereikbaarheid van Nederland is essentieel om ons verdienvermogen op peil te houden. Transport is onmisbaar om onze toeleveringsketens, en dus onze economie, te laten draaien. Het is daarbij niet langer de vraag welke modaliteit wordt gekozen voor het vrije verkeer van goederen (en personen) over de binnengrenzen, de modaliteiten zijn naast elkaar nodig om de supply chains van nu en de toekomst gestroomlijnd te laten draaien.

Planet

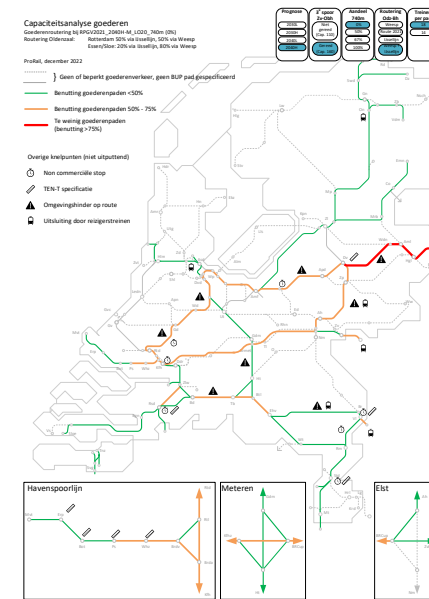
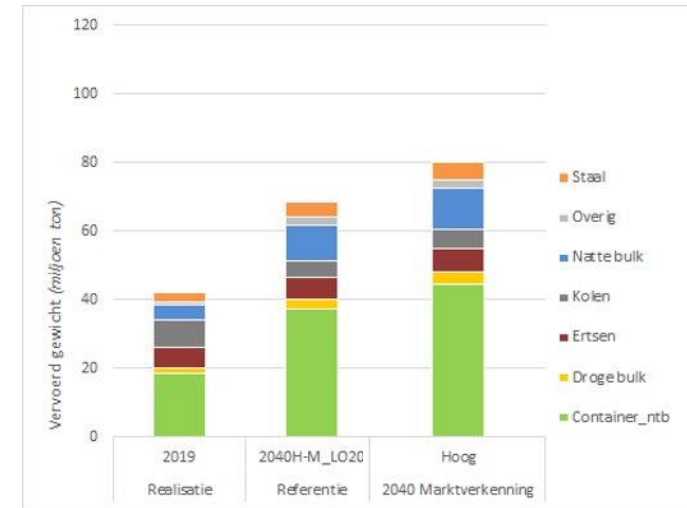
Transport is noodzakelijk omdat er goederen nodig zijn. Het onnodig verplaatsen van goederen moet voorkomen worden, de voorkeur heeft om lokaal te produceren en als dat niet lukt dan wordt maximaal ingezet op het vervoer per trein. Spoorgoederenvervoer is immers al jarenlang de meest duurzame goederenmobiliteit. De Europees afgesproken modal shift ambities stimuleren het verplaatsen van goederen van de weg naar spoor. Ter vergelijking de uitstoot van broeikasgassen per spoor is 7,4 keer minder per tonkm dan wegtransport. Voor stikstofdioxide is dat 6,6 keer minder per tonkm en voor zwevende deeltjes 12 keer minder dan wegtransport¹.

People

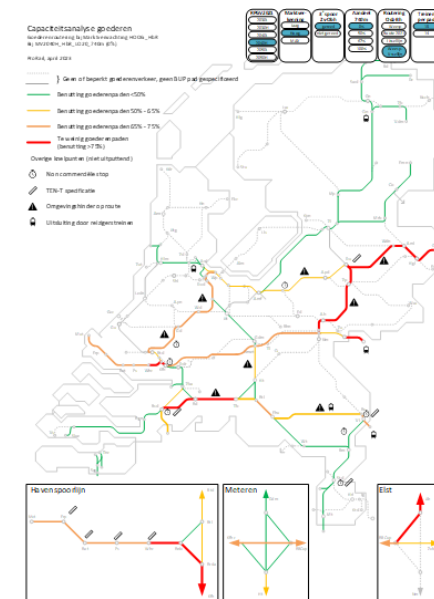
Van koelkasten en auto's tot blikjes frisdrank, het spoor zorgt ervoor dat producten elke inwoner bereiken. Tegelijk ervaren de spooromwonenden van het spoor ook hinder en is grenzeloze groei van spoorgoederenvervoer op het huidige netwerk voor hen geen optie. Spoorgoederenvervoer blijft veilig, wordt steeds stiller, en kan trillingsarmer.

Prognoses | Spoorgoederenvervoer kan verdubbelen door concurrentiepositie verder te verstevigen

- Forse verhoging van het aandeel spoorgoederenvervoer en absolute groei in tonnen vindt de komende jaren plaats. Van 2018 – 2030 prognosticeert IMA Hoog een groei van 49%, in lijn met de verwachtingen vanuit de Green Deal.
- De recent uitgevoerde Marktverkenning voorziet hier bovenop een extra groei van circa 25% door ontwikkelingen als:
 - trailers on trains;
 - verdergaande containerisatie;
 - impact van lage waterstanden op de binnenvaart.
 De Marktverkenning houdt geen rekening met de energietransitie: het vervoer van waterstof(dragers).
- Met name het intermodale vervoer zorgt voor de grote groei. Dit vervoer bestaat voornamelijk uit relatief licht containervervoer (en trailers) waardoor het aantal goederentreinen relatief harder stijgt dan het vervoerde gewicht.
- Ongeacht het vervoerd gewicht binnen de bandbreedtes van de Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA) en de Marktverkenning ontstaan er knelpunten. Passend beleid om te komen tot concurrerend spoorgoederenvervoer heeft een hoge impact op de te realiseren vervoersgroei.



Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA)



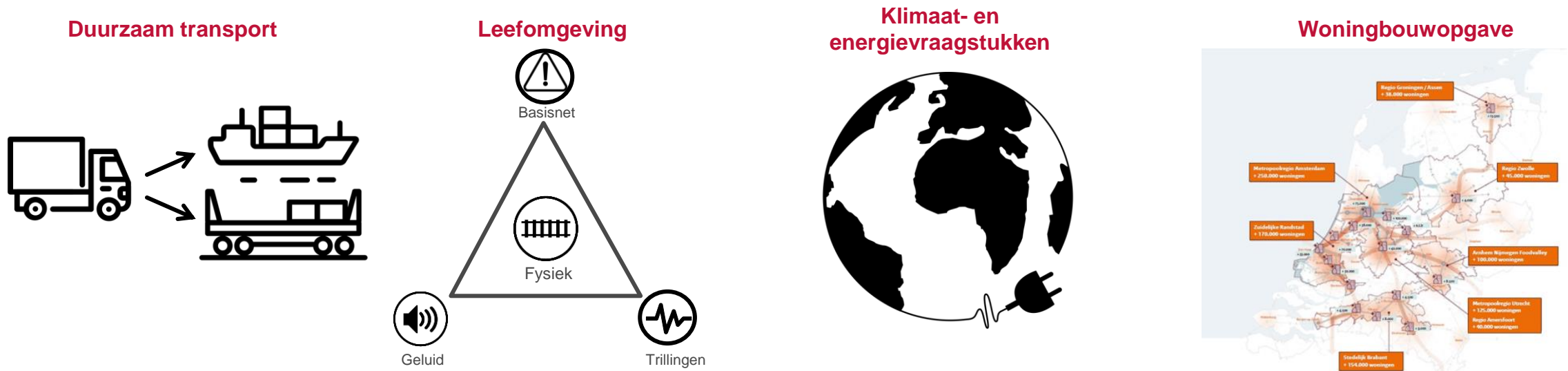
Marktverkenning

Brede welvaart | Spoorgoederenvervoer kan niet op zichzelf gezien worden, een maatschappelijke keuze vraagt om integrale ruimtelijke ordening

Het kabinet staat voor de grote maatschappelijke uitdaging de brede welvaart van Nederland te versterken. De keuzes die het kabinet daarvoor moet maken gaan gepaard met forse investeringen en opgaven: (1) het vinden van geschikte woningbouwlocaties, (2) de klimaatopgave, energietransitie en ook de transitie naar een meer circulaire economie en (3) de zorg voor een gezonde, leefbare gemeenschap.

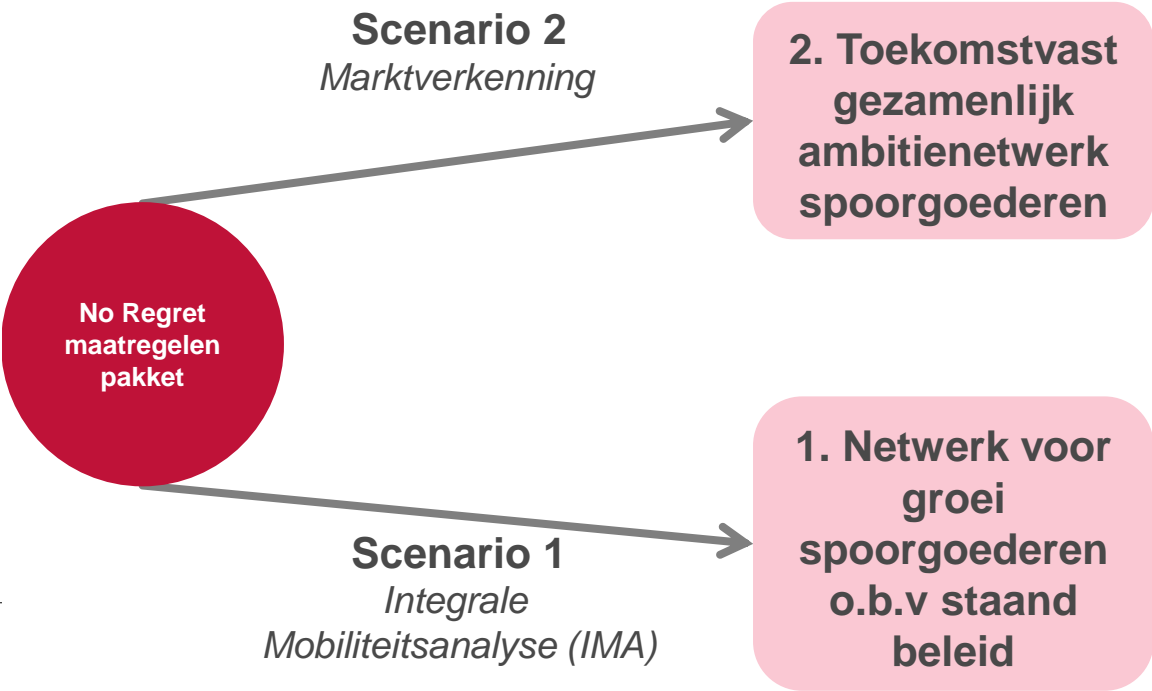
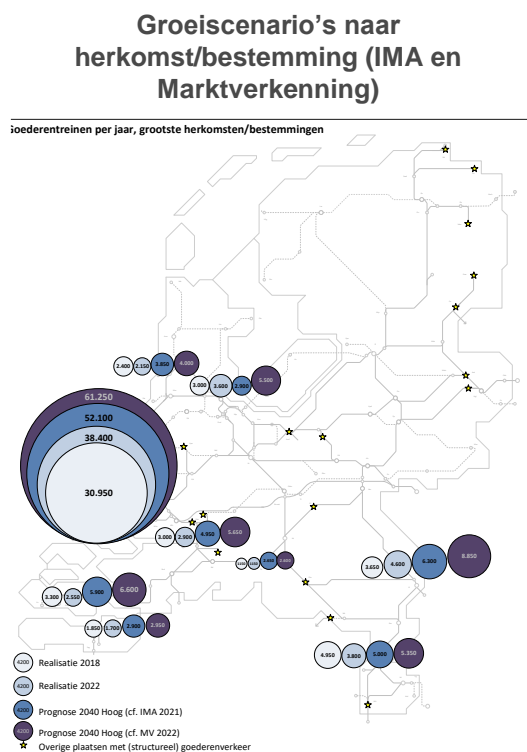
Het (nieuwe) vervoer van de toekomst en het spoornet om dat te faciliteren, vereisen regie om de ruimte op deze thema's integraal te ontwikkelen en kan zelfs een oplossing bieden voor alle opgaves, mede door extra in te zetten op spoorgoederenvervoer.

Kijk naar een toekomstvast spoor- en inter/multimodaal transportnetwerk voor duurzaam transport via de korte en snelle routes, welke recht doet aan de leefomgeving en significante bijdrage aan realisatie van de energietransitie en de woningbouwopgave.

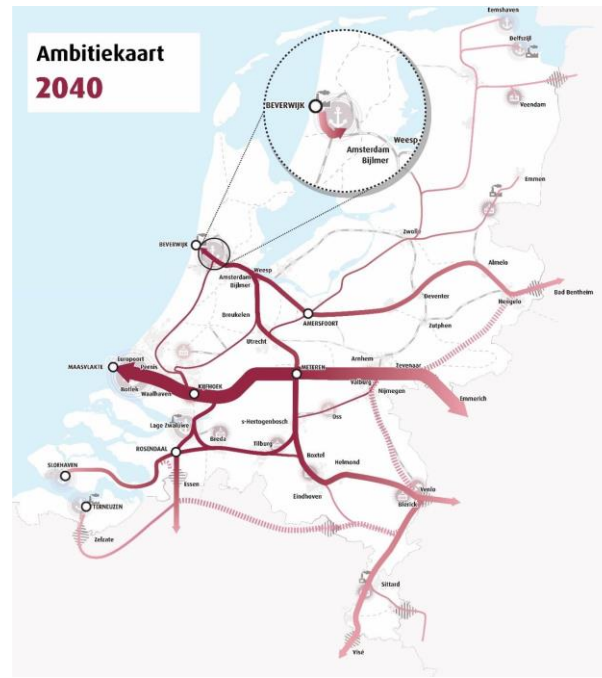


Scenario's | Door de netwerkontwikkeling spoorgoederenvervoer te bekijken vanuit twee groeiscenario's worden keuzes en no-regret maatregelen inzichtelijk

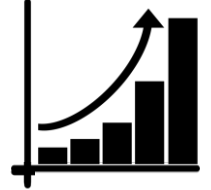
Door prognoses te projecteren op herkomst / bestemming van het transport, kan een routeringskeuze gemaakt worden. Een deel van de maatregelen is no regret, een deel wordt bepaald door te maken keuzes voor het integrale netwerk van de toekomst



Hoog
Ambitieniveau
Laag



Ambitieniveaus en maatregelen | Zonder aanvullend beleid zijn deze brede maatschappelijke doelen en ambities onhaalbaar



Laag

Ambitieniveau

Hoog

0. Beperkt investeren en in stand houden van het bestaande netwerk

Niks doen levert **maatschappelijke schade**:

- Klimaatambities binnen mobiliteit worden niet gehaald
- Groeiambities IMA flink verlagen
- Concurrentiepositie spoorgoederenvervoer daalt
- Niet voldoen aan EU regelgeving (TEN-T, TTR)
- Spoorgoederenvervoer blijft veilig en duurzaam

- Basis op orde houden
- Beperkte investeringen bijv. t.a.v. verplichte wet- en regelgeving

1. Investeren in netwerk voor groei spoorgoederen o.b.v aangepast beleid

Beperkte **maatschappelijke waarde**:

- Klimaatambities binnen mobiliteit worden niet gehaald
- Concurrentiepositie blijft gelijk
- Kwaliteit en betrouwbaarheid is beperkt
- Hinder wordt beperkt gemitigeerd voor omwonenden
- Voldoen aan EU regelgeving (TEN-T, TTR)
- Spoorgoederenvervoer blijft veilig en duurzaam
- Maatregelen zijn voor 90% no regret

- No regret maatregelen van onderdeel 0
- Grootste groeistromen faciliteren (infra maatregelen tweede Maasvlakte, optimaliseren first/last mile)
- 740m lange goederentreinen mogelijk maken
- Noodzakelijke digitalisering van verordeningen (o.a. TTR)

2. Fors investeren leidt tot toekomstvast gezamenlijk ambitienetwerk spoorgoederen en zorgt voor brede welvaart

Een toekomstvaste oplossing levert **veel maatschappelijke waarde**:

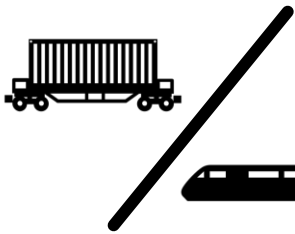
- Significante bijdrage aan klimaatambities binnen mobiliteit
- Concurrentiepositie op het spoor verbetert
- Kwalitatief, efficiënt en betrouwbaar vervoer per spoor voor de verladers
- Forse beperking omgevingshinder bij intensiverend spoorverkeer voor omwonenden
- Spoorgoederenvervoer blijft veilig en duurzaam

- No regret maatregelen van onderdelen 0 en 1
- Eerste stappen zetten voor een toekomstvast spoorgoederennetwerk:
 - Oplossing GNOE
 - 3RX met drie bogen (+Veza boog)
 - Zuidtak

Maatregelen zijn voorbeelden van te maken keuzes

Uitdagingen | Er blijven fikse uitdagingen om te komen tot een toekomstvast netwerkontwerp voor alle segmenten

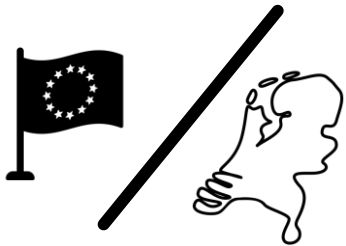
In het spoornetwerk van de toekomst zitten fikse uitdagingen. De groei van al het vervoer op het spoor, of het nu gaat om (internationaal) reizigers of internationaal goederen, vereist integrale keuzes in het netwerkontwerp



A. Toekomstbeeld OV (TBOV - PHS) | Vanwege het druk bereden Nederlandse spoornetwerk is de landelijke samenhang groot. Dat betekent dat keuzes in het spoornetwerk niet altijd los van elkaar te maken zijn. De knelpunten op het Nederlandse spoor komen uit de combinatie van vervoersvragen, waarbij de totale capaciteit ontoereikend is. Vaak zijn dit gezamenlijke knelpunten tussen goederenvervoer, nationaal reizigersvervoer en internationaal reizigersvervoer. Daarnaast is de gezamenlijke ambitie de snelste en kortste route van herkomst naar de grensovergang en terug, binnen TBOV/PHS is dit niet altijd mogelijk, Utrecht – Amersfoort levert hier een conflict in routing. Het 8/4 model biedt hier een eerste stap voor ontvlechting van goederen- en internationale reizigerspaden.



B. Totaal aan internationale ambities past niet op huidig netwerk | In de huidige dienstregeling bestaat concurrentie tussen capaciteit voor goederenvervoer, binnenlands en internationaal reizigersvervoer. Dit speelt bijvoorbeeld in de Willemspoortunnel en richting Duitsland. Dit gaat ten koste van flexibiliteit en kwaliteit. Een toekomstig netwerk vereist meer capaciteit of een keuze tussen de segmenten, met name op de internationale corridors. Zonder toekomstvast netwerk met losse dedicated paden voor goederen en reizigers kunnen op termijn (na 2030) niet alle ambities vanuit de (nu in opdracht van lenW in wording zijnde) Strategie Internationaal personenvervoer en het Ambitienetwerk Spoorgoederen gerealiseerd worden.



C. TEN-T | TEN-T vereist een geschikt netwerk in 2030-2040-2050 voor goederen gedefinieerd door de Europese commissie. Dit netwerk conflicteert op dit moment met TBOV/PHS. Ter illustratie: In het herziene TEN-T netwerk heeft Amsterdam – Bentheim een gegarandeerd goederenpad. TBOV/PHS geeft hier op dit moment beperkt invulling aan als zijnde maatwerk. Een zorgpunt is dat aan Nederlandse zijde de financiering grotendeels ontbreekt om het netwerk (tijdig) TEN-T geschikt te maken.



D. Kwaliteit goederenpaden | De rijkarakteristiek van de goederenpaden is op sommige corridors slecht. De kwaliteit van goederenpaden op de Betuweroute en Brabante route zijn goed. Vanuit een integraal netwerkperspectief zijn er op de corridor naar Bad Bentheim vier non-commerciële stops. Dit is tegenstrijdig met de ambitie om goederenrouting via de snelste en kortste route aan te bieden en concurrerend te laten zijn met wegtransport. Bovendien geven prioriteringsregels bij conflicterende aanvragen in de capaciteitsverdeling in Nederland voorrang aan reizigersvervoer.

Uitdagingen | Er zijn tevens uitgangspunten nodig om te komen tot een verdere uitwerking van het gezamenlijk ambitienetwerk als input voor het toekomstbeeld spoorgoederenvervoer

In de uitwerking van het gezamenlijke ambitienetwerk is naar aanleiding van een drietal workshops meer detail aangebracht. Om het gezamenlijke ambitienetwerk en het Toekomstbeeld spoorgoederenvervoer de komende maanden verder vorm te kunnen geven is besluitvorming nu belangrijk. Het betreft hier in eerste instantie de volgende onderwerpen:

E. Prognoses:

- **Akkoord van lenW om twee scenario's te gebruiken naar de toekomst:** IMA2021 (RPGV2021_LO20_2040H) en Marktverkenning (MV2023_2040H), beiden met periodieke herijking
- Beide scenario's resulteren in no regret maatregelen én keuzes, deze keuzes op hoofdlijnen verder beschrijven binnen TBSGV
- **Oproep aan lenW om te komen tot gezamenlijke internationale prognoses**

F. Routing, paden en knelpunten:

- **Helderheid van lenW hoe om te gaan met de herziene TEN-T richtlijn voor het ambitienetwerk goederen en TBSGV.**
- **Dit expliciet opnemen in TBSGV en in 2024 dit samen met de Strategie Internationaal en TBOV door lenW te laten integreren tot één integraal toekomstbeeld. Hierin zullen keuzes gemaakt moeten worden op de dilemma's die hieruit volgen.**

G. Lijnvoering en rijkaracteristiek

- Geef akkoord om een impactanalyse uit te voeren op het elimineren van niet commerciële stops. Het opheffen van niet-commerciële stops kan ten koste gaan van ruimte voor (internationale) reizigerstreinen.

H. 740m lange goederentreinen

- **Adviseer lenW een implementatieplan 740m op te stellen conform de 740m eindrapportage.** Volg hierin de uitrolstrategie en neem gevraagde aanvullingen van de markt hierbij in overweging.
- Geef helderheid over het percentage 740m treinen dat als uitgangspunt kan dienen voor de uitwerking ambitienetwerk goederen in 2030-2040-2050. Dit is afhankelijk van het tempo waarin lenW financiering kan organiseren voor 740m goederentreinen. Nu financiering betekent over 6 tot 10 jaar realisatie van projecten en 740m treinen rijden.