



Port of
Rotterdam

e:ofenedex



Port of Amsterdam

Aan: Deelnemers aan de Connecting Europe Express, 4 oktober 2021

Open Brief over het spoorgoederenvervoer

Hoe krijgen we Nederland op het goede spoor?

Dit jaar is door 25 EU-lidstaten uitgeroepen tot het Europese Jaar van het Spoor. Deze landen willen dat veel meer goederen per trein worden vervoerd. Vooral omdat spoor een belangrijke bijdrage levert aan het halen van de klimaatdoelen. Ook de Europese Commissie is daarom ambitieus over het spoor. Commissaris Timmermans heeft in de EU Green Deal aangegeven dat het grensoverschrijdend transport flink meer over het spoor moet. Het meeste spoorgoederenvervoer is reeds elektrisch en loopt daarmee voor op wegtransport en binnenvaart. Daarnaast is spoorgoederenvervoer een veilige wijze van transport. En meer spoorvervoer draagt bij aan het verminderen van de filedruk.

Nederland heeft voormalig Europarlementariër Wim van de Camp aangesteld als ambassadeur voor het spoorjaar. Wim van de Camp ziet grote kansen voor het spoor in Europa: "Slechts 7% van de reizigers en 11% van de goederen in Europa worden nu over het spoor vervoerd, terwijl het een van de meest duurzame vormen van transport is. Ik ga mij daar namens Nederland sterk voor in zetten dit jaar."



Om deze ambitieuze doelstellingen te behalen is het noodzakelijk om het spoorgoederenvervoer (SGV) aantrekkelijker te maken voor handels- en productiebedrijven van en naar de havens. Dat kan door te investeren in nieuwe

spoorverbindingen, door de kosten voor het gebruik van spoor laag te houden en door de impact voor omwonenden van het spoor te beperken.

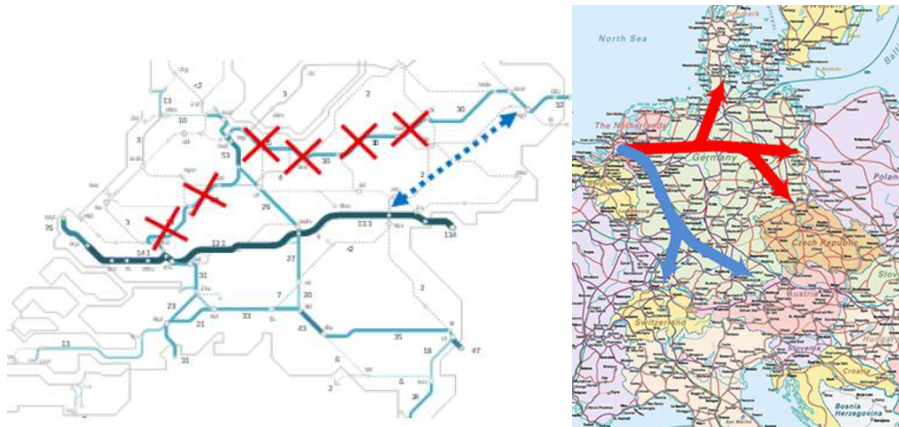
Deze toekomstgerichte wensen vergen een gerichte inzet van de overheid. Om het SGV aantrekkelijker te maken voor handels- en productiebedrijven is het van belang dat het spoor haar diensten tegen concurrerende prijzen kan aanbieden. Hoge kosten voor het gebruik van het spoor en heffingen om materieel te parkeren helpen hier niet bij. Daarnaast zijn overheden nodig om het al meer dan 100 jaar oude spoorwegnet uit te breiden en zo nieuwe klanten te bereiken.

Marktvisie: meer goederen per spoor.

In de Spoorgoederentafel werken spoorgoederenvervoerders, verladers, zeehavens, ProRail en het ministerie van I&W samen. Deze deelnemers kennen de dagelijkse praktijk van goederenvervoer per spoor. Samen hebben deze partijen het rapport Marktvisie opgesteld. Deze Marktvisie is gericht op het haalbaar en uitvoerbaar maken van het beleidsdoel voor groei van 18 mln ton in 1990 naar 40 mln ton nu en 78 mln ton per spoor in 2040.

Toekomst-agenda

In de Marktvisie hebben de betrokken partijen beleidsmaatregelen benoemd (zoals harmonisatie van de infrastructuur met Duitsland, langere treinen, digitalisering, etc.) en nieuwe spoorverbindingen naar prioriteit gerangschikt. Daarbij wordt aan de zogenoemde Noordtak de hoogste prioriteit toegekend. Deze Noordtak is belangrijk omdat die ruimte maakt voor meer personenvervoer in de Randstad én voor meer goederenvervoer per spoor naar Europa én netto minder hinder voor veel omwonenden oplevert. Zo'n kans moeten Kabinet en Kamer in het Europees Jaar van het spoor benutten!



Dit belangrijke project illustreert heel goed wat er met SGV te winnen valt. We zoomen daarom wat verder in. Zie daarvoor de **eerste kaart**. Nu gaan goederen (bijvoorbeeld containers en vloeibare gassen) van Vlissingen en Rotterdam naar Noord- en Noordoost-Europa dwars door de Randstad en de rest van Nederland via de spoorlijn door Rotterdam, Gouda, Amsterdam Zuidoost, Amersfoort, Apeldoorn, Deventer en Hengelo via de Duits-Nederlandse grensovergang Oldenzaal-Bad Bentheim. Deze lange route kost vervoerders veel reistijd en geeft overlast voor heel veel omwonenden. Terwijl er ook een Betuweroute ligt, die het

mogelijk maakt om deze goederen van Vlissingen en Rotterdam probleemloos en buiten steden om naar de regio Arnhem te brengen.

Maar, zoals het **tweede kaart** aangeeft, buigt de Betuweroute vanaf de regio Arnhem naar het zuiden, naar Midden- en Zuid-Europa. Zo bereik je Noord- en Oost-Duitsland, Polen, Tsjechië en Scandinavië niet. Met een korte nieuwe verbinding tussen de regio Arnhem en de grensovergang Oldenzaal-Bad Bentheim (blauwe stippellijn) kunnen treinen daar wel naartoe, zonder eerst dwars door de Randstad en Apeldoorn, Deventer, Almelo en Hengelo te rijden. Ook worden de goederentreinen zo om Arnhem, Zutphen en Deventer geleid. Dat geeft ruimte voor meer OV in de Randstad, een grote wens van reizigers maar ook van provincies en de landelijke politiek. Met een Noordtak vermijden we ook complexe en kostbare investeringen in spooruitbreidingen in de Randstad. En een Noordtak vermindert de overlast voor veel omwonenden rond de nu gebruikte route. Vanzelfsprekend is een goede inpassing in Oost-Nederland nodig, buiten de steden en dorpen om, bijvoorbeeld in de berm van de N18-A18.

De Noordtak biedt ook nieuwe economische kansen voor de Nederlandse zeehavens, binnenlandse logistieke knooppunten (zoals Tilburg en straks Valburg) en vervoerders om klanten in Noord- en Noordoost-Europa snel, veilig en schoon via spoor te bereiken. Een echte win-win-situatie voor zowel de omgeving als voor de economie: zo zien we het graag.

Goedkoper en efficiënter grensoverschrijdend spoorvervoer maakt het spoor aantrekkelijker voor handels- en productiebedrijven. Daarmee besparen we een aanzienlijke hoeveelheid CO₂ en verlagen we de filedruk. Het is daarom belangrijk om de gebruikersvergoeding en de kosten voor parkeren en rangeren te verlagen. Nu dreigen deze kosten vanaf 2023 met 17 mln euro toe te nemen: zo maken we haalbare en uitvoerbare wensen en ambities niet waar.

Als vertegenwoordigers van de Nederlandse zeehavens en handels- en productiebedrijven kunnen we gezamenlijk een toekomstvisie opstellen. We leggen echter geen spoorlijnen aan, dat moet de Rijksoverheid doen. We doen daarom een beroep op de Tweede Kamer en op het nieuwe Kabinet: stimuleer het spoorvervoer en breidt ons spoorwegnet slim en toekomstgericht uit. Daar worden gebruikers, omwonenden en de spoorsector beter van.

In de op Prinsjesdag gepresenteerde stukken zegt het Kabinet: tot 2030 kunnen we de goederen nog kwijt op bestaand spoor, maar het bouwen van zo'n Noordtak vergt 7 à 10 jaar, dus daartoe moeten Kabinet en Kamer nú beslissen: een mooi punt voor een nieuwe regeerakkoord.

Hoogachtend,

Machiel van der Kuijl: Algemeen directeur evofenedex

Koen Overtoom: CEO Port of Amsterdam

Boudewijn Siemons: COO Port of Rotterdam