



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Naar een Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer



Inhoudsopgave

Naar een Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer	3
Noodzaak	3
Scope en positionering	3
Visie op het spoorgoederenvervoer	4
De maatschappelijke meerwaarde van spoorgoederenvervoer	6
Goederenvervoer is essentieel voor onze maatschappij	6
Spoorgoederenvervoer is een onmisbare schakel	7
Kenmerken en verwachtingen van spoorgoederenvervoer	10
De markt voor spoorgoederenvervoer	10
Vervoersproducten op het spoor zijn zeer divers van aard	10
Goederenstromen	11
Prognoses voor het spoorgoederenvervoer	12
Consequenties groeiverwachtingen voor het netwerk	13
Opgaven	14
Planet: duurzaamheidsvoordelen worden niet optimaal benut	14
People: lasten van het spoorgoederenvervoer slaan lokaal neer	15
Profit: vervoersproducten zijn niet concurrerend genoeg	18
Nu samen verder	21
Naar het beter benutten van duurzaamheidsvoordelen van het spoor	21
Naar voldoende ruimte om op het spoor te kunnen ondernemen	21
Naar minder lasten voor de leefomgeving	22
Uitwerking maatregelen langs scenario's	23
Uitwerking governance	24



Naar een Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer

Noodzaak

Goederenvervoer is essentieel voor ons maatschappelijk en economisch leven. We hebben binnen Nederland een omvangrijk goederenvervoersysteem, bestaande uit verbindingen over weg, water, spoor en buisleidingen, met sterke verbindingen naar het Europese achterland. Vervoer over het spoor speelt een onmisbare rol binnen het nationale en Europese goederenvervoersysteem en is daarmee belangrijk voor de brede welvaart van Nederland. Met het spoor zijn grote hoeveelheden zware goederen snel over lange afstanden te verplaatsen en dit op een duurzame en veilige wijze met een beperkt ruimtegebruik. Het spoor is hiermee complementair aan andere vervoerswijzen. Daarnaast kunnen vervoerswijzen ook elkaars alternatief zijn en zo draagt een mix aan vervoerswijzen bij aan de veerkracht van het goederenvervoersysteem. Het spoor kan bijvoorbeeld een deel van het vervoer via de binnenvaart overnemen bij lage waterstanden. Zo draagt elke vervoerswijze vanuit zijn eigen kracht bij aan de omvang en veerkracht van het goederenvervoersysteem.

Gelet op de opgaven die op ons afkomen zoals de groeiende vraag naar goederen¹ en grote transitie, zoals de energietransitie, digitalisering, meer strategische autonomie en leveringszekerheid en de omslag naar een circulaire economie, is het belangrijk dat we het goederenvervoersysteem blijven onderhouden en ontwikkelen. Er wordt daarom ook hard gewerkt aan de Mobiliteitsvisie 2050 en de herijkte Goederenvervoeragenda. Het is daarnaast belangrijk dat we de kracht van de individuele vervoerswijzen zo optimaal mogelijk benutten. Voor het spoorgoederenvervoer doe ik dit met het Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer (hierna: TBSGV).

In april 2023 heb ik een eerste visie gegeven op de toekomst van het spoorgoederenvervoer. Via een breed participatietraject ben ik sindsdien met belanghebbenden in gesprek gegaan. In de talrijke gesprekken die gevoerd zijn met omwonenden, vervoerders, verladers, havenbedrijven, gemeenten en provincies kwam de behoefte aan meer visie vanuit het Rijk duidelijk naar voren. Daarnaast heb ik mij de afgelopen tijd ook vanuit verschillende samenwerkingsverbanden laten adviseren en ben ik met de buurlanden het gesprek aangegaan. Mijn dank gaat uit naar allen die aan dit traject hebben deelgenomen en aan het Platform Spoorgoederenvervoer en Leefomgeving² en de Spoorgoederentafel³ voor de waardevolle discussie en adviezen.

¹ IMA-achtergrondrapportage goederenvervoer integraal (2021)

² Platform met dhr. Remkes als onafhankelijk voorzitter. Leden van het platform zijn bewoners, private sector partijen, ProRail, decentrale overheden en de Rijksoverheid.

³ Overlegtafel met dhr. Boevé als voorzitter. Leden van de spoorgoederentafel zijn vervoerders, verladers, terminals, havens, ProRail en het ministerie van I&W.

Scope en positionering

In het TBSGV worden de belangrijke keuzes voor het spoorgoederenvervoer gemaakt. Ik doe dit door toe te werken naar een duidelijke en breed gedragen beleidsstrategie met daarin de concrete maatregelen waaraan de komende jaren prioriteit gegeven moet worden, inclusief een effectieve governancestructuur voor de uitvoering. Uiteraard daar waar relevant en logisch, passend binnen de Europese beleidsagenda op spoorgoederenvervoer.

Het TBSGV is een deelvisie onder de Mobiliteitsvisie 2050. Met deze mobiliteitsvisie bouwt het Rijk aan een meer integraal bereikbaarheidsbeleid. De Hoofdlijnennotitie Mobiliteitsvisie 2050⁴ zet de strategische koers uit voor toekomstig beleid en vormt de paraplu voor het TBSGV. Het TBSGV bouwt voort op de Lange Termijn Spooragenda uit 2018 en het Maatregelenpakket Spoorgoederenvervoer uit 2019. In het TBSGV staat de vraag centraal wat het spoorgoederenvervoer kan betekenen voor de toekomst van Nederland en, specifiek, voor de maatschappelijke vraag naar goederen en het vervoer hiervan. Met het TBSGV geef ik ook invulling aan de motie Schonis/Ziengs⁵.

Het TBSGV kent grote raakvlakken met andere deelvisies onder de Mobiliteitsvisie 2050 in het bijzonder het Toekomstbeeld OV, de (herijkte) Goederenvervoeragenda en de strategie op internationaal personenvervoer (zie figuur 1).



Figuur 1: Positionering van het Toekomstbeeld SGV als deelvisie van de Mobiliteitsvisie 2050.

⁴ Kamerstukken II, vergaderjaar 2022–2023, 31 305 XII, nr. 388.

⁵ Kamerstukken II, vergaderjaar 2020–2021, 35 570 XII, nr. 38.

Visie op het spoorgoederenvervoer

Ik zie het als mijn rol om zorg te dragen voor een goed functionerend spoorgoederenvervoer met ruimte voor bedrijven om op het spoor te ondernemen, binnen de publieke kaders voor een veilige en gezonde leefomgeving. Het duurzame en veilige karakter van het spoor in vergelijking met andere vervoerswijzen en het belang van het spoorgoederenvervoer voor mensen en bedrijven kunnen extra redenen zijn om met beleid op de omvang van het spoorgoederenvervoer te sturen.

In de brief uit april heb ik al een aantal grote trends, opgaven en dilemma's benoemd waar het spoorgoederenvervoer voor staat. De talrijke gesprekken die in de afgelopen periode gevoerd zijn hebben dit beeld verder aangescherpt. Daarbij zijn er ook een aantal belangrijke initiatieven tot stand gekomen die ik in dit document samenvat:

1. Er zijn **brede participatiesessies** georganiseerd waarin is gesproken over de visie, het belang van en de zorgen rondom spoorgoederenvervoer, de grote opgaven en onzekerheden. Bij deze sessies waren onder andere bewoners, verladers, gemeentes, provincies, vervoerders en havenbedrijven betrokken;
2. Het **Platform Spoorgoederenvervoer en Leefomgeving** onder leiding van dhr. Remkes is recentelijk opgericht naar aanleiding van het Actieplan Leefbaar Spoor en de voorzitter heeft een eerste advies over het TBSGV uitgebracht;
3. ProRail en de markt hebben een **Gezamenlijk Ambitienetwerk Spoorgoederenvervoer** opgesteld. In dit document hebben zij samen gekeken naar de verschillende prognoses op het spoorgoederenvervoer, wat de impact hiervan is op het netwerk en wat er aan maatregelen mogelijk is.

Samengevat zie ik dat het spoor weliswaar de meest duurzame vervoerswijze is, maar dat dit voordeel nu niet optimaal wordt benut en dat de duurzame positie remmend dreigt te werken op de verdere verduurzaming van het spoorgoederenvervoer. Ook zie ik dat het bedrijfsleven nu onvoldoende ruimte ervaart om op het spoor te kunnen ondernemen. Ik zie dat omwonenden langs het spoor overlast ervaren van het geluid en de trillingen van treinen en dat lokale overheden zoeken naar de balans tussen het realiseren van woningen langs het spoor en het

spoorgoederenvervoer, in het bijzonder het vervoer van gevaarlijke stoffen. Tenslotte zie ik dat er veel onzekerheid is over de toekomst. Bewoners en overheden langs het spoor maken zich zorgen over wat groei van het spoorgoederenvervoer voor hen betekent en over de impact van de energietransitie op het vervoer van gevaarlijke stoffen. Ook de onzekerheid over nieuwe spoorverbindingen geeft onrust. Bedrijven op het spoor maken zich zorgen over de concurrentiepositie van het spoor in vergelijking met andere vervoerswijzen en over wat de groei van het personenvervoer op het spoor voor hen betekent.

Op basis van alle gevoerde gesprekken acht ik het mogelijk om met inzet van alle belanghebbenden te komen tot een beleidsstrategie die bijdraagt aan een duurzame balans tussen ruimte voor groei van het spoorgoederenvervoer binnen de publieke kaders van leefbaarheid. Een strategie die bijdraagt aan:

1. de klimaatambities door het beter benutten van de duurzaamheidsvoordelen van het spoorgoederenvervoer;
2. een vitale sector door het creëren van voldoende ruimte om op het spoor te ondernemen;
3. de kwaliteit van de leefomgeving langs het spoor door in te zetten op het verminderen van de lasten die bewoners en lokale overheden ervaren.

Dit is geen eenvoudige opdracht. De toekomst bevat onzekerheden en partijen zitten nu niet op één lijn over welke oplossingen prioriteit moeten krijgen. Daarnaast kost het veel tijd om maatregelen op het spoor te implementeren en er de effecten van te zien. In de realisatietijd is er bovendien vaak langere tijd minder capaciteit beschikbaar en neemt de overlast tijdelijk toe. Een goed voorbeeld hiervan is het optimaler benutten van de capaciteit op de Betuweroute. Dit is vanuit alle belanghebbenden zeer wenselijk, maar het optimaler benutten kan pas over jaren als de werkzaamheden aan de Duitse zijde (het derde spoor) zijn afgerond. Tijdens deze werkzaamheden is juist minder capaciteit beschikbaar. Tenslotte is de huidige financiële ruimte beperkt en zijn er daarom scherpe keuzes nodig⁶. We zullen dus creatief moeten zijn en samen op basis van o.a. kosteneffectiviteit de prioriteiten moeten bepalen. Ik ben er echter van overtuigd dat het mogelijk is om samen met alle betrokken partijen tot een realistische, duurzame en voldoende flexibele beleidsstrategie te komen en wil op de ingezette weg de gesprekken met alle partijen blijven voortzetten.

⁶ In het herijkte Toekomstbeeld OV wordt hier nader op ingegaan.

Gelet op de demissionaire status van het kabinet is het niet opportuun deze keuzes nu al te maken. Ik kan de keuzes, dilemma's en overwegingen wel inzichtelijk maken, zodat een volgend kabinet hier een weloverwogen afweging in kan maken.

In dit document ga ik nader in op de maatschappelijke meerwaarde van het spoorgoederenvervoer voor Nederland binnen de Europese context en geef ik een beschrijving van de kenmerken van het spoorgoederenvervoer. Ook ga ik in op de inbreng van partijen in de afgelopen periode. Daarmee licht ik toe op welke wijze ik de komende tijd met dit stuk als belangrijke bouwsteen en met alle belanghebbenden verder wil werken aan het TBSGV dat in 2024 is voorzien.



De maatschappelijke meerwaarde van spoorgoederenvervoer

Dit hoofdstuk geeft een beschrijving van de maatschappelijke meerwaarde van het goederenvervoer voor Nederland en het belang van het spoorgoederenvervoer binnen het goederenvervoersysteem. Binnen de Goederenvervoeragenda, die momenteel herijkt wordt, zet ik mij in om dit mobiliteitssysteem verder te ontwikkelen en klaar te maken voor de toekomst. Om de huidige en toekomstige vervoersvraag naar goederen te accommoderen zijn immers alle vervoerswijzen nodig en elk van de vervoerswijzen heeft hierin haar afzonderlijke kracht. Met de Mobiliteitsvisie en de (herijkte) Goederenvervoeragenda worden principes als “de juiste mobiliteit op de juiste plaats en tijd” en het belang van naadloze aansluiting van verschillende vervoerswijzen en de veerkracht van het mobiliteitssysteem centraal gezet. Met het programma Goederenvervoercorridors zet ik mij in voor het versterken van het goederenvervoersysteem en het versterken van multimodaliteit op bovengemiddelde knooppunten, zoals die in Venlo en Tilburg, en in het vervolg de knooppunten van Moerdijk, North Sea Port en Rotterdam.

Goederenvervoer is essentieel voor onze maatschappij

Nederland kent een in eeuwen opgebouwd netwerk van verbindingen over onder ander weg, water en spoor. Dit netwerk vormt de basis voor ons maatschappelijk en economisch verkeer. Het stelt mensen in staat om met elkaar in contact te komen, het maakt werk en voorzieningen voor mensen bereikbaar en het stelt bedrijven in staat om te ondernemen. Zonder vervoer staat alles stil.

Het goederenvervoer is hierin essentieel. Het brengt vraag en aanbod naar producten bij elkaar. Dankzij het goederenvervoer kunnen winkels en ziekenhuizen bevoorradt worden, kunnen we onze energie opwekken en kunnen onze industrie en bedrijven draaien. Het draagt zo bij aan onze welvaart en houdt onze samenleving draaiende.

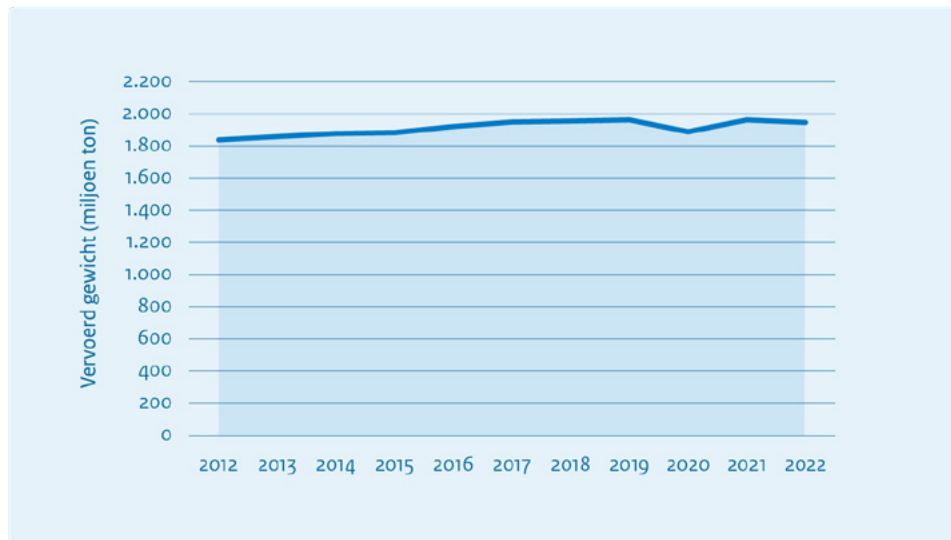
Goederenvervoer is essentieel voor onze economie. Nederland behoort tot de mondiale top van de meest dynamische en concurrerende economieën in de wereld en heeft de ambitie om de huidige top-5 positie vast te blijven houden. Logistiek en transport, zeehavens, productiebedrijven en internationale handel vormen belangrijke pijlers van onze economie. Het draagt bij aan onze werkgelegenheid en ons Bruto Nationaal Product. Transport is onmisbaar om onze toeleveringsketens te laten draaien. Ruimte voor goederenvervoer is essentieel voor economische groei en om uitvoering te kunnen geven aan de grote transities waar we als Nederland voor staan, zoals de energietransitie en de omslag naar een circulaire economie. De verschillende vervoerswijzen hebben binnen dit systeem elk hun waarde en dragen gezamenlijk bij aan de veerkracht van het goederenvervoersysteem.

Nederland kent een goederenvervoersysteem om trots op te zijn. We kennen in Nederland een uniek en complex mobiliteitssysteem voor goederen bestaande uit onder andere onze havens, wegen, kanalen, spoorverbindingen, buisleidingen, multimodale knooppunten, terminals en grensverbindingen die toegang tot het Europese achterland bieden. In totaal werd in 2022 op Nederlands grondgebied circa 2.000 miljoen ton aan goederen vervoerd. In vervoersprestatie⁷ ging het om ruim 126 miljard tonkilometers verdeeld over de verschillende vervoerswijzen.

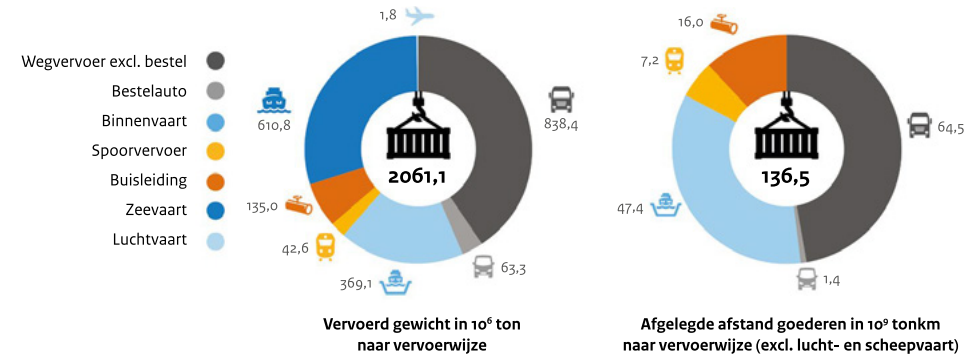
⁷ De vervoersprestatie is de vervoersinspanning gebaseerd op afgelegde afstand en vervoersvolume. Deze wordt voor goederenvervoer uitgedrukt in ladingtonkilometers (CBS-definitie).

Spoorgoederenvervoer is een onmisbare schakel

Vervoer over spoor is met afstand de meest duurzame en veilige vervoerswijze en daarmee onmisbaar voor het halen van klimaatdoelstellingen en het duurzaam en veilig faciliteren van de huidige en toekomstige vraag naar circulaire goederenstromen en energiedragers. Europees beleid richt zich dan ook op het verplaatsen van goederen van de weg naar het spoor. In 2022 bedroeg de vervoersprestatie zo'n 7,2 miljard tonkilometers, waarvan 6 miljard tonkm internationaal, 0,6 miljard tonkm transitovervoer en bijna 0,6 miljard tonkm binnenlands. Het internationaal vervoer bestond in 2022 uit 4,5 miljard tonkm in Nederland geladen en 1,5 miljard ton in NL geloste goederen (figuur 2). Het spoorgoederenvervoer heeft een relatief bescheiden aandeel in het totale vervoer van goederen, maar speelt desondanks een belangrijke rol in het multimodale mobiliteitssysteem (figuur 3).



Figuur 2: Ontwikkeling van het goederenvervoer op Nederlands grondgebied in miljoen ton. Bron: KiM mobiliteitsbeeld 2023.



Figuur 3: Goederenvervoer op Nederlands grondgebied in 2021 opgesplitst naar vervoerswijze. Uit Hoofddijnennotitie Mobiliteitsvisie 2050.

De vervoersprestatie van het spoor nam in de periode 2012-2022 toe met 17%. De absolute toename werd vooral veroorzaakt door de groei van het internationaal spoortransport, geladen in Nederland. Procentueel groeide het transitovervoer het meeste, namelijk met 98%. De vervoersprestaties van internationaal geloste goederen groeide met 26% en het binnenlands vervoer nam in deze periode met 10% af gezien de relatief korte afstanden in relatie tot overslag en voor- en natransport.

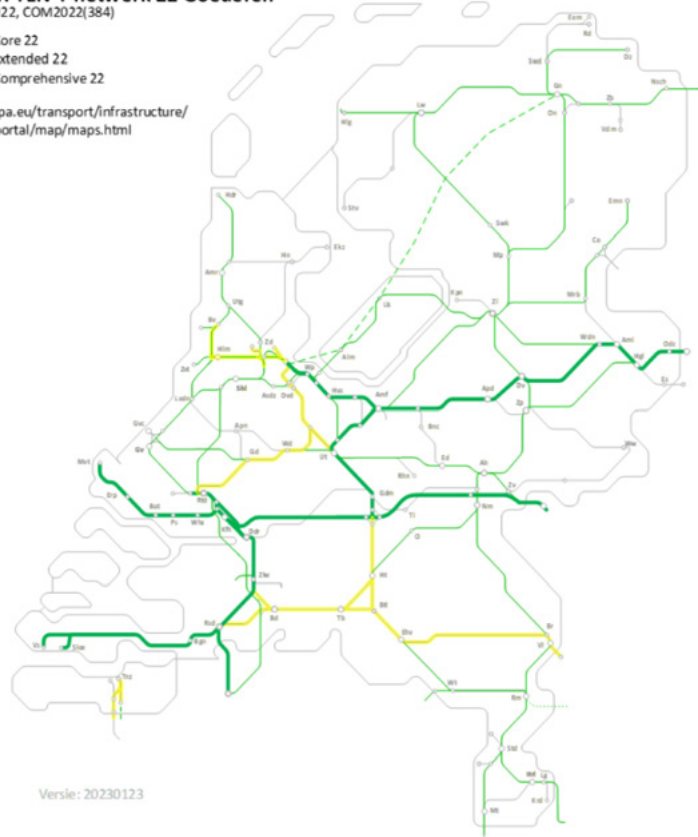
Het spoorgoederenvervoer is vanwege haar eigenschappen uitermate geschikt om grote hoeveelheden (zware) goederen met een relatief beperkt ruimtebeslag en een relatief hoge snelheid over langere afstanden te verplaatsen en is daarmee belangrijk voor het Nederlandse vestigingsklimaat en de positie van Nederland als handelsland en poort naar Europa. Nederland is het aankomst- en vertrekpunt van drie van de grote Europese spoorgoederenvervoercorridors: de North Sea-Baltic corridor, de Rhine-Alpine corridor en de North Sea-Mediterranean corridor (figuur 4). Tevens vervult het spoor een belangrijke rol in het strategisch concept van de NAVO gericht op het Europese veiligheidsbelang.

Voorstel ER TEN-T netwerk 22 Goederen

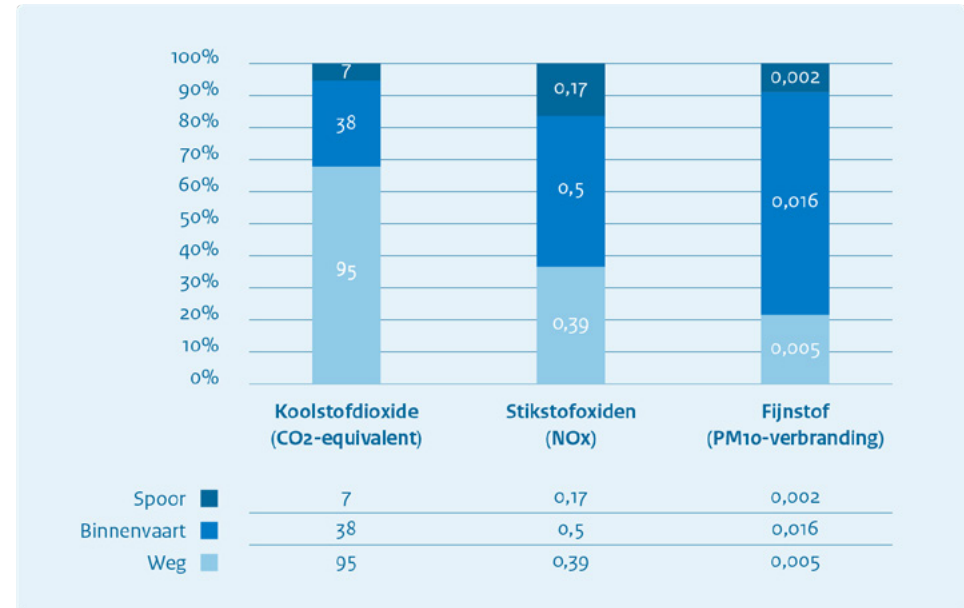
ER december 2022, COM2022(384)

- TEN-T Core 22
- TEN-T Extended 22
- TEN-T Comprehensive 22

<https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/maps.html>



Figuur 4: TEN-T netwerk goederen 2022



Figuur 5: Representatieve emissiekengetallen per vervoerswijze in het goederenvervoer in grammen per tonkilometer op Nederlands grondgebied in 2018 als aandeel van de totale emissie per emissie categorie van de drie genoemde vervoerswijzen. Bron: KIM mobiliteitsbeeld 2019.

Vervoer over spoor is met afstand de meest duurzame vervoerswijze en daarom zeer relevant in het duurzaam accommoderen van economische groei. Omdat het vervoer per spoor grotendeels met elektrische tractie via reeds bestaande systemen plaatsvindt en een lage rolweerstand kent, is en blijft het – mede door de minimale rolweerstand die voor laag energieverbruik zorgt en het gebruik van groene stroom – de meest duurzame manier van goederentransport (zie figuur 5). Het is dan ook niet voor niets dat er veel aandacht is voor het spoor in Europese initiatieven als de Green Deal en de strategie voor duurzame en slimme mobiliteit (zie 'Box Europees beleid').



Box Europees beleid

De Europese Unie wil in 2050 klimaatneutraal zijn en de uitstoot van broeikasgassen in 2030 met 55% reduceren. De Europese Green deal bevat een pakket aan beleidsinitiatieven dat de EU moet helpen in de groene transitie, met als einddoel klimaatneutraliteit in 2050. Met de Strategie voor duurzame en slimme mobiliteit wordt gestreefd naar een vermindering van de uitstoot van de vervoerssector met 90 procent in 2050. Hierbij wordt ingezet op het duurzamer maken van alle vervoerswijzen en het verschuiven van vervoer naar de duurzamere vervoerswijzen. Voor het spoorgoederenvervoer betekent dit onder meer het verder elektrificeren, het bevorderen van trans-Europese verbindingen en het versterken van de eengemaakte Europese spoorwegruimte met als mijlpalen een toename van het goederenvervoer per spoor met 50% in 2030 en een verdubbeling in 2050. De technische vereisten vanuit TEN-T en de uitrol van ERTMS zijn hier ondersteunend aan. Met betrekking tot de concurrentiepositie is de mijlpaal opgenomen dat het intermodale vervoer per spoor in 2030 op gelijke voet kan concurreren met het wegvervoer in de EU, doordat milieueffecten en andere kosten worden meegerekend in de vervoerskosten van alle vervoerswijzen.

Vervoer over het spoor is bovendien zeer veilig. Mede dankzij nationale en internationale veiligheidseisen is het spoor de veiligste vervoerswijze. Zo is het aantal dodelijke ongevallen per tonkilometer in de binnenvaart is ongeveer 10 maal hoger dan in het spoorvervoer; in het wegvervoer is dat ongeveer 43 maal hoger⁸.

Het totale vervoer van gevaarlijke stoffen is vanaf 2013 afgenomen. Het aandeel van het spoorgoederenvervoer hierin is met 2% relatief beperkt. In 2021 werd 61% van de gevaarlijke stoffen, gemeten in vervoersprestatie, per buisleiding vervoerd en 34% met de binnenvaart⁹.

Vervoerswijzen kunnen ook elkaars alternatief zijn in geval van calamiteiten. Spoorgoederenvervoer is bijvoorbeeld een goed alternatief voor de binnenvaart bij te hoge of te lage waterstanden en draagt zo bij aan de veerkracht van het totale goederenvervoersysteem. Daarnaast is spoorgoederenvervoer belangrijk voor het transport van militair materieel en troepen.

⁸ Bron: ProRail op basis van rapport Spoor brengt Nederland verder, Den Haag: Boer en Croon 2014.

⁹ KiM Mobiliteitsbeeld 2023

Kenmerken en verwachtingen van spoorgoederenvervoer

Dit hoofdstuk geeft een beschrijving op hoofdlijnen van de markt voor spoorgoederenvervoer, de producten die op het spoor worden aangeboden en de dominante vervoersstromen. Vervolgens gaat het hoofdstuk in op de verschillende prognoses voor het spoorgoederenvervoer en wat dit voor het netwerk betekent. Voor dit laatste deel put ik onder meer uit het Gezamenlijk Ambitionenetwerk Spoorgoederenvervoer dat de markt en ProRail samen hebben opgesteld en dat is bijgevoegd.

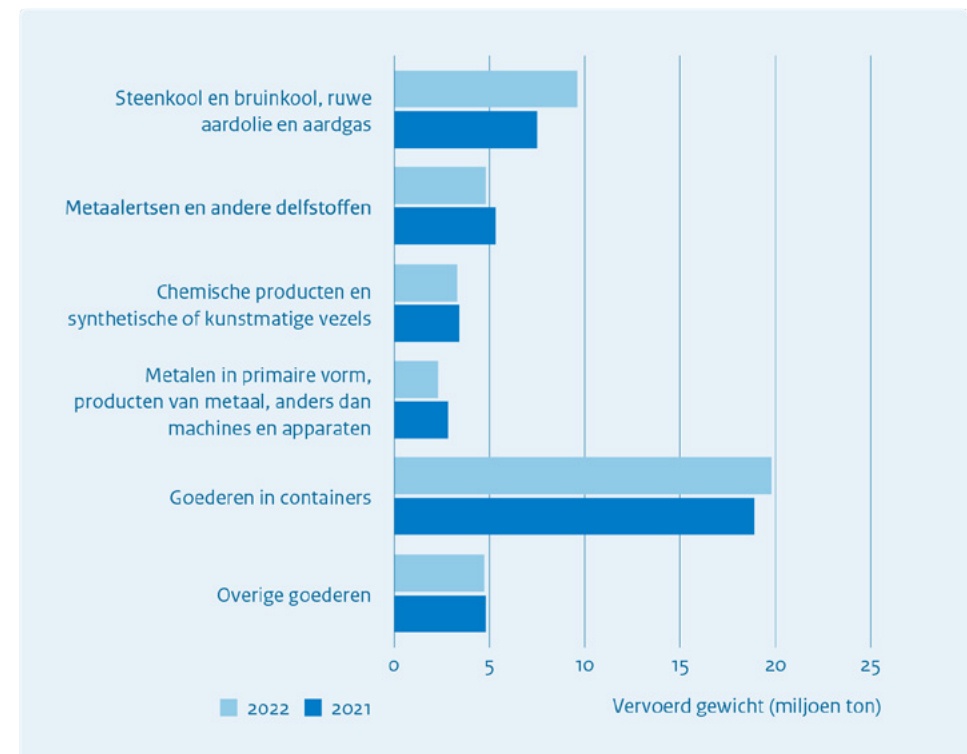
De markt voor spoorgoederenvervoer

Het vrije verkeer van goederen is een recht gebaseerd op internationale en Europese regelgeving. Het staat verladers vrij om een vervoerswijze te kiezen, mits zij zich houden aan internationale veiligheidseisen. In Nederland zijn eind jaren '90 maatregelen genomen om de Nederlandse markt voor spoorgoederenvervoer te liberaliseren. Dit heeft geleid tot een splitsing van de exploitatie van diensten op het spoor (naar de markt) en het beheer en onderhoud van de spoorinfrastructuur (naar ProRail). Per 1 januari 2007 is de markt voor het spoorgoederenvervoer binnen de EU geliberaliseerd. Het aantal marktpartijen met een licentie om met goederentreinen op het spoornet te mogen rijden is sindsdien sterk toegenomen. Daarnaast zijn er internationale operators actief die shuttlediensten aanbieden op verschillende Nederlandse en Europese bestemmingen met een sterke focus op de grote Nederlandse zeehavens. Spoorgoederenvervoer is een wezenlijk onderdeel van de mix aan vervoerswijzen die logistiek dienstverleners aan verladers aanbieden.

Vervoersproducten op het spoor zijn zeer divers van aard

In 2022 zijn in Nederland ruim 44 miljoen ton goederen per trein vervoerd van en naar onze zeehavens en industriële en logistieke centra in binnen- en buitenland. Deze treinen vervoeren consumptiegoederen, grondstoffen en halffabricaten, maar ook ertsen, (bio-) brandstoffen en chemicaliën voor productieprocessen van bedrijven (zie figuur 6). Deze goederen worden vervoerd in verschillende soorten treinen. De bloktreinen zijn complete treinen met bijvoorbeeld

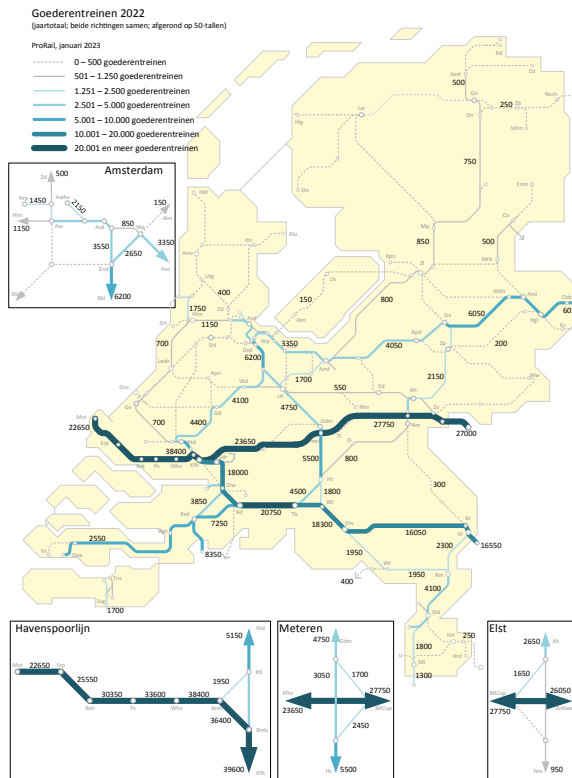
kolen, staal, chemie of bouwmaterialen voor één individuele klant. Intermodale treinen pendelen met containers, wissellaadbakken en kraanbare trailers naar alle uithoeken van Europa. Het wagenladingvervoer bedient klanten die geen volledige treinen kunnen beladen, maar slechts een aantal wagons met chemie of metalen per keer.



Figuur 6: Vervoerd gewicht naar goederenstroom 2022/2021 (CBS)

Goederenstromen

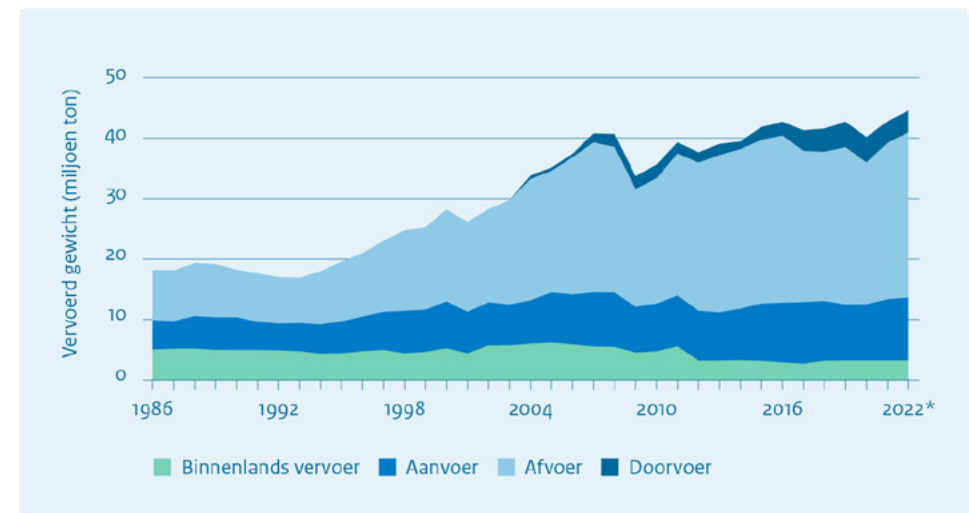
Het spoorgoederenvervoer in Nederland is bijna geheel internationaal georiënteerd. Het marktaandeel van binnenlands goederenvervoer is met ongeveer 5% beperkt en met name gericht op spoordiensten tussen Rotterdam en de bovengemiddelde multimodale vervoersknooppunten, zoals Tilburg en Venlo. Binnen het internationale vervoer is onderscheid te maken tussen vervoer van en naar Nederland en transitovervoer (zie figuur 7).



Figuur 7: Goederentreinen per relatie (ProRail jaarrapportage 2022)

Transitovervoer is vervoer tussen België en Duitsland (en verder), via Nederland en met circa 10% van het totaal vervoerd gewicht in opkomst. De Rotterdamse haven is de grootste generator van spoorgoederenvervoer en de meeste treinen rijden over de Betuweroute richting Duitsland. Ook de Brabant- en Bentheimroute zijn druk bereden spoorgoederencorridors. Vanwege langdurige werkzaamheden aan het derde spoor tussen Emmerich en Oberhausen is de capaciteit van de Betuweroute beperkt en de druk op overige routes toegenomen.

Het goederenvervoer is in 2022 met 4,3 procent gegroeid ten opzichte van een jaar eerder, en met 44,5 miljoen ton het hoogste vervoerde gewicht ooit gemeten (zie figuur 8). Duitsland is de belangrijkste bestemming van treinen vanuit Nederland. Van alle goederen die in 2022 vanuit Nederland naar het buitenland werden vervoerd had bijna driekwart Duitsland als bestemming. Naast Duitsland is Italië een belangrijke bestemming voor het spoorgoederenvervoer. De meeste groei wordt de komende jaren verwacht richting het (noord)oosten van Europa, zoals meer vervoer naar Polen en verder.



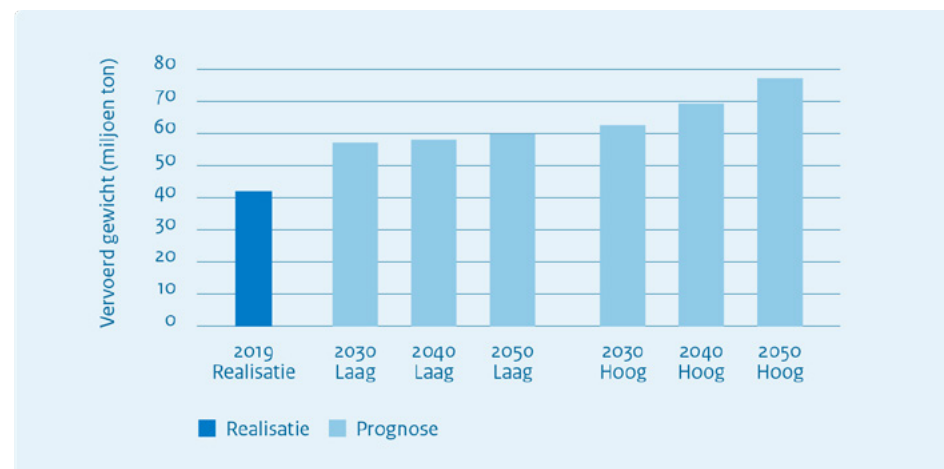
Figuur 8: Historisch vervoerd gewicht per spoor in mln. Ton (CBS)

Goederen in containers zijn de grootste goederengroep die over het spoor wordt vervoerd, bijna 44 procent van het totale gewicht. De afgelopen jaren is het containervervoer sterk gegroeid. Het volume nam in 2022 met 4,7 procent toe tot 19,6 miljoen ton ten opzichte van het jaar ervoor. Na goederen in containers worden kolen en metaalertsen, wat gewicht betreft, het meest vervoerd over het Nederlandse spoor. Het vervoer van steenkolen steeg door de oorlog in Oekraïne in 2022 met 28,6 procent naar 9,6 miljoen ton, maar de verwachting is dat vanwege de energietransitie het vervoer van steenkolen de komende jaren af zal nemen. Goederenvervoer is veelal onderdeel van een logistieke keten bestaande uit voor- en natransport en vraagt daarom om een goede afstemming van de verschillende transportvormen op elkaar.

Prognoses voor het spoorgoederenvervoer

De Europese commissie stelt in de Green Deal als doel een toename van vijftig procent per spoor vervoerde goederen in 2030 en van honderd procent in 2050 ten opzichte van 2015. Voor Nederland betekent dit een omvang van 60-65 miljoen ton in 2030 en een omvang van 80-90 miljoen ton in 2050.

Volgens de Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA) 2021 groeit het spoorgoederenvervoer de komende jaren autonoom van 40 tot 45 miljoen ton nu naar 60 tot 77 miljoen ton omstreeks 2050 (zie figuur 9). Volgens de prognoses blijft het vervoer grotendeels internationaal georiënteerd met als belangrijkste stromen het vervoer van en naar onze havens via Duitsland en België en doorvoer van België naar Duitsland. Alle drie de grote grensovergangen met Duitsland (Oldenzaal, Zevenaar en Venlo) en de grensovergang met België blijven belangrijk. De samenstelling van de lading verandert ook. Het aandeel containervervoer stijgt en het aandeel kolen in het vervoerd gewicht neemt af. Treinen worden daardoor naar verwachting ook gemiddeld lichter, maar het aantal treinen neemt wel toe.



Figuur 9: Prognoses vervoerd gewicht spoor (IMA 2021)

Het ministerie heeft daarnaast ook aan ProRail gevraagd om een marktverkenning uit te voeren. Met deze marktverkenning ontstaat inzicht in potentiële extra goederenstromen op het spoor ten opzichte van de IMA 2021. Aan de hand van gesprekken met verladers, havens, terminals, aanbieders van logistieke diensten en kennisinstituten zijn relevante ontwikkelingen en kansen en de impact op vervoersomvang in kaart gebracht.

In het kader van het traject Gezamenlijk Ambitienetwerk Spoorgoederenvervoer hebben de markt en ProRail uitvoerig over de verschillende prognoses gesproken. ProRail gaat uit van een groei van circa 42 miljoen ton nu naar 68 miljoen ton in 2040. Daarnaast zijn er een aantal aanvullende ontwikkelingen die kunnen bijdragen aan een grotere groei van circa 25% van het spoorgoederenvervoer. Dit betreffen ontwikkelingen als trailers op trains, verdergaande containeraanpak en de impact van lage waterstanden. Tenslotte ontbreekt de impact van de energietransitie op het spoorgoederenvervoer. De bij het Gezamenlijk Ambitienetwerk Spoorgoederenvervoer betrokken partijen doen de aanbeveling om naar de toekomst toe zowel de scenario's uit het IMA als de Marktverkenning te gebruiken, beiden met periodieke herijking.

Consequenties groeiverwachtingen voor het netwerk

Binnen het Gezamenlijk Ambitienetwerk Spoorgoederenvervoer is vervolgens bezien wat beide scenario's voor impact hebben op het netwerk en wat dit betekent voor noodzakelijke maatregelen. Samengevat wordt geconstateerd dat beperkt investeren in de instandhouding maatschappelijke consequenties heeft: de klimaatambities worden niet gehaald, de groeiambities moeten flink verlaagd worden, de concurrentiepositie van het spoorgoederenvervoer daalt en we kunnen niet voldoen aan EU regelgeving, bijvoorbeeld op TEN-T. Om de groei prognoses vanuit de IMA te kunnen behalen is het noodzakelijk om additionele investeringen te doen om de grootste groeistromen te faciliteren, om 740 meter treinen mogelijk te maken en zijn aanvullende investeringen in digitalisering nodig. Indien het de wens is om de concurrentiepositie van het spoorgoederenvervoer sterk te verbeteren en om de groei prognoses vanuit de marktverkenning te realiseren zijn forse additionele investeringen nodig. De aanbevelingen worden meegenomen in de totstandkoming van het eindproduct van het TBSGV. Op deze wijze zal ook invulling worden gegeven aan de motie van de leden Minhas en Van Ginneken¹⁰, die mij verzoekt om in samenwerking met ProRail te komen tot een implementatieplan van de 740 meter trein.

Het Gezamenlijk Ambitienetwerk Spoorgoederenvervoer identificeert ook een aantal uitdagingen op het spoor die meer integrale keuzes in het netwerk ontwerp vragen. Deze keuzes hangen samen met de groei van het spoorgoederenvervoer, het binnenlands reizigersvervoer en het internationale personenvervoer. Dit betreft een knelpunt op de route Utrecht-Amersfoort, het totaal aan internationale ambities, TEN-T en de kwaliteit van goederenpaden op de corridor naar Bad Bentheim.

¹⁰ Kamerstukken II, vergaderjaar 2022–2023, 36 200 XII, nr. 47.



Opgaven

In mijn brief van april 2023 heb ik aangegeven welke opgaven ik zie voor het spoorgoederenvervoer en hoe ik hiernaar kijk. Hierbij heb ik de drie pijlers “planet, people en profit” gehanteerd. De afgelopen periode is dit beeld verrijkt via brede participatiesessies in juni, september en november 2023 met onder meer bewoners, vervoerders, verladers, gemeenten, provincies en havenbedrijven en via gesprekken die ik met verschillende partijen gevoerd heb, waaronder ook met de buurlanden. Tenslotte heb ik het Platform Spoorgoederenvervoer en Leefomgeving gevraagd mij over het Toekomstbeeld te adviseren. In dit hoofdstuk vat ik de inbreng vanuit de participatiesessies en het advies van de voorzitter van het Platform Spoorgoederenvervoer, dhr. Remkes, samen. Ik doe dit langs de drie pijlers “planet, people en profit” en eindig met twee sfeerbeelden van de opbrengsten van de brede participatiesessies in juni en september.

Planet: duurzaamheidsvoordelen worden niet optimaal benut

Nederland staat voor de opgave om het vervoer van goederen in 2050 klimaatneutraal te laten zijn. Het spoorgoederenvervoer is op dit moment de meest duurzame vervoerswijze en zal dit naar alle waarschijnlijkheid de komende jaren ook blijven. Het spoorvervoer is grotendeels elektrisch. Het KiM heeft recent opnieuw laten zien dat elektrisch spoorvervoer van alle goederenvervoerswijzen het beste presteert op de externe effecten luchtvervuiling en broeikasgasemissies, op het totaal van de kosten van alle externe effecten, en op het totaal van de externe en infrastructuurkosten voor de overheid. Uit het onderzoek volgt dat de som van de externe kosten en de infrastructuurkosten voor de overheid met 95% afneemt wanneer 1 tonkm van de weg naar het elektrisch spoorvervoer verschuift. Als gevolg van verdere verduurzaming van de verschillende vervoerswijzen ligt het voor de hand dat de voorsprong van het spoorgoederenvervoer ten opzichte van andere vervoerswijzen zal afnemen. Desondanks zal het energieverbruik

van het spoor als gevolg van de lage rolweerstand lager blijven dan die van andere vervoerswijzen. Eén containertrein haalt ruim 50 vrachtwagens van de weg, waarmee de uitstoot van CO₂, stikstof en fijnstof flink afneemt. Zo kan spoorgoederenvervoer bijdragen aan de realisatie van de ambities in het nationale Klimaatakkoord en aan het verminderen van de stikstofproblematiek.

De gewenste modal shift komt onvoldoende op gang

Het kabinet heeft het beleid om modal shift te stimuleren en om daarmee vervoer over de weg te verplaatsen naar het spoor en de binnenvaart. Het beeld is dat dit beleid onvoldoende effectief is. Genoemde verklaringen zijn kosten, snelheid en beschikbaarheid. Spoor wordt gezien als minder flexibel, minder betrouwbaar en duurder. Bovendien is het opstarten van nieuwe treinshuttles relatief kapitaalintensief. Ook is er gewezen op specifieke sectoren waar kansen zouden kunnen liggen, bijvoorbeeld de verslogistiek, en waar mogelijk gerichtere maatregelen voor getroffen moeten worden en op betere aansluiting met of uitbreiding van het netwerk van railterminals. Voor een structurele modal shift is meer nodig dan tijdelijke kostenreductie. Verladers kiezen nu nog te vaak voor de weg op trajecten waar gebruik van het spoor wenselijk is met alle effecten van dien: meer infrastructuurkosten, meer uitstoot, congestie, milieuvervuiling en verminderde veiligheid. Voor sommige producten zien vervoerders en verladers zelfs een reverse modal shift optreden. Partijen wijzen er daarbij ook op dat er op dit moment geen sprake is van een gelijk speelveld met andere vervoerswijzen, doordat de kosten voor het gebruik van spoorinfrastructuur hoger zijn dan bij andere modaliteiten.

De duurzaamheidsvoordelen van het spoor worden zo onvoldoende benut. Er bestaat een gedeeld beeld dat het, om dit te keren, nodig is om het spoorgoederenvervoer structureel aantrekkelijker te maken en toe te werken naar een gelijk speelveld met andere vervoerswijzen. Het is daarvoor nodig om de behoeften van verladers en intermodale operators meer centraal te stellen. Dit betekent dat het spoor voor hen beschikbaar moet zijn en dat er op het spoor vervoersproducten zijn die in prijs en kwaliteit structureel aantrekkelijk genoeg zijn. Daarnaast kan het beter internaliseren van externe kosten in de beprijzing van andere vervoerswijzen ervoor zorgen dat de duurzaamheids- en veiligheidsvoordelen van het spoor zich ook vertalen in prijzen die beter kunnen concurreren. Hierop inzetten verbetert het goederenvervoersysteem als geheel en draagt bij aan het inzetten van “de juiste mobiliteit op de juiste plaats en tijd”.

De verduurzaming van het spoorgoederenvervoer stukt

Het spoorgoederenvervoer is nu weliswaar relatief de meest duurzame vervoerswijze, maar er is ook nog een aanzienlijke restopgave om richting 2050 tot een klimaatneutraal spoorgoederenvervoer te komen. Het spoorgoederenvervoer vindt nu voor een groot deel plaats via elektrische tractie en de meeste goederenvervoerders maken gebruik van groene stroom. Vanaf 2025 zullen alle goederenvervoerders van groene stroom gebruik maken. De sector heeft tot 2050 nog verschillende opgaven om de wettelijke doelstelling van 100% zero-emissie te behalen. De grootste restopgave bevindt zich aan de uiteinden van het spoor rond de herkomsten en bestemmingen. In Nederland gaat het dan hoofdzakelijk om onze havengebieden en rond grote industriecusters. Hier wordt nog veel gebruik gemaakt van dieseltreinen en het verduurzamen van deze "last mile" is nodig om een grote slag in de verdere verduurzaming te maken.

In het plan emissievrij spoorvervoer werken de provincies Gelderland, Overijssel, Groningen en Fryslân samen met I&W en ProRail aan het verder verduurzamen van het spoor. Dit zal zijn met een mix van verdere elektrificatie van het spoor, en de inzet van innovatieve batterij-elektrische en waterstofftreinen. De komende jaren zullen er verschillende concessies vernieuwd worden, vanwege het einde levensduur van de treinen is dit het moment om nieuwe, duurzame treinen aan te schaffen. Voor de verduurzaming zijn wel extra investeringen in de infrastructuur (zoals de elektrificatie van het spoor, extra onderstations en netcongestie), of voor de aanschaf van de relatief duurder waterstof- of batterij-elektrische treinen nodig en de toelating van materieel is in Nederland een langdurig en kostbaar proces. Deze investeringen leveren op de lange termijn exploitatievoordelen op in verhouding tot dieseltreinen.

Er zijn ook aanvullende oplossingen in beeld, maar er is nog geen duidelijk implementatieplan. Investeringen door de markt blijven bovendien uit omdat verduurzaming nu onvoldoende loont. Daarnaast zien partijen nog te behalen winst in het energieverbruik van het spoorgoederenvervoer. Goederentreinen moeten vaak voorrang geven aan reizigerstreinen en het remmen, stilstaan en optrekken geeft een piek in energievraag. Het waar mogelijk verminderen van zogenaamde non-commerciële pauzeringen en het optimaal gebruik van goederenspoor zorgt voor minder energievraag.

People: lasten van het spoorgoederenvervoer slaan lokaal neer

De maatschappelijke meerwaarde van het spoorgoederenvervoer voor Nederland wordt in de gevoerde gesprekken breed onderschreven. Het spoor speelt een belangrijke rol in het goederenvervoersysteem en daarmee de bereikbaarheid van goederen voor inwoners en bedrijven in Nederland. Bewoners langs het spoor ervaren overlast van het spoorgoederenvervoer en gemeenten en provincies zoeken naar de balans tussen het spoorgoederenvervoer en de verdichtingsopgave ook in relatie tot het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Onzekerheid over de toekomst

In de gesprekken gaat het veel over de situatie nu, maar misschien nog wel meer over de onzekerheid over de toekomst. Bewoners en overheden langs het spoor maken zich zorgen over wat groei van het spoorgoederenvervoer voor hen betekent en over de mogelijke impact van de energietransitie op een toename van het vervoer van stoffen als ammoniak en biofuels. Andere bewoners en gemeenten die nu niet of weinig lasten ondervinden van het spoorgoederenvervoer maken zich zorgen over de gevolgen van mogelijke nieuwe verbindingen. Bewoners vragen zich af of het niet mogelijk is om het spoorgoederenvervoer, en in het bijzonder het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor, te verminderen of om beleid te treffen waarmee zij worden ontzien. Daarbij worden maatregelen genoemd als het optimaler benutten van de Betuweroute, de inzet van buisleidingen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen en de realisatie van Goederenrouting Noord-oost Europa door Oost-Nederland (GNOE) en andere nieuwe spoorgoederenverbindingen om stedelijke gebieden te ontzien en zo de lasten meer te verdelen. Bewoners en overheden langs mogelijke toekomstige nieuwe verbindingen maken zich er zorgen over dat zij in de toekomst overlast kunnen gaan ervaren. Ook zijn er bewoners en overheden die denken aan een nog verdergaande ontvlechting van het goederenvervoer en het reizigersvervoer waarbij al het goederenvervoer om grote steden heen geleid wordt.

Bewoners langs het spoor ervaren overlast

Een groot deel van het spoorgoederenvervoer beweegt zich over enkele dominante routes. Omwonenden hebben last van het geluid en van de trillingen van treinen en een deel ervaart ook gezondheidsklachten. Voor geluid gelden al decennia wettelijke normen, sinds 2012 vastgelegd in de Wet milieubeheer. Vanuit Europa geldt de plicht om vijfjaarlijks de geluidssituatie inzichtelijk te maken met een zogenaamde geluidbelastingkaart, en om een actieplan op te stellen met het beleid voor de komende vijf jaar. Het volgende actieplan wordt naar verwachting eind 2023 ter

inzage gelegd.¹¹ Uit de meest recente geluidbelastingkaart volgt dat in Nederland ruim 40.000 mensen ernstig gehinderd worden door het geluid van treinen. Zij ervaren bijvoorbeeld boosheid, irritatie en onbehagen.

Daarnaast heeft het spoor ook een barrièrewerking en zorgen gesloten spoorwegovergangen voor hinder. Bij circa 15.000 woningen overschrijdt het spoorgeluid nog de maximaal toegestane waarde. Nederlands aanvullend beleid op de aanpak van hoog belaste locaties met geluidschermen en raildempers zorgt voor een verdere structurele geluidsreductie. Vanuit het Meerjarenprogramma Geluidsanering wordt de geluidsoverschrijding voor deze woningen aangepakt.¹² De eerste aanbestedingen voor het bouwen van geluidschermen vinden naar verwachting eind 2024 plaats. Op basis van de uitslag van de aanbestedingen vanaf eind 2024 kan worden beoordeeld welk effect de inflatie op de kosten van te treffen maatregelen heeft, en in hoeverre de totale opgave met het beschikbare budget kan worden gerealiseerd.

Het meest recente RIVM-onderzoek naar trillingen laat zien dat ruim 126.000 mensen die binnen 300 meter van het spoor wonen (11% van de totale groep), ernstig gehinderd¹³ zijn door spoortrillingen.¹⁴ Wettelijke normen die het maximale trillingsniveau beperken, bestaan niet. Wel zijn er richtlijnen en past het ministerie de Beleidsregel trillinghinder spoor toe in projecten waarvoor een tracébesluit (straks: projectbesluit) nodig is. Deze beleidsregel legt vast wanneer maatregelen moeten worden afgewogen.

Dankzij internationale inzet is het geluid van treinen langs grote delen van het spoor de afgelopen jaren naar beneden gegaan. Strengere eisen in Europese regelgeving (de TSI Noise)¹⁵ aan het geluid dat materieel mag maken, hebben gezorgd voor stiller reizigers- en goederenmaterieel. Vanaf 8 december 2024 gelden op de Havenspoorlijn, de Betuweroute en de Brabantroute (de meest druk bereden goederenroutes van Nederland) de eisen voor de 'Quieter Routes': dan mogen hier alleen nog stille goederenwagons rijden. Mede dankzij een eerdere subsidieregeling ligt het aandeel stille goederenwagons op de belangrijkste goederenroutes inmiddels op meer dan 90%.

Voor de ingebruikname van dit stillere materieel heeft ervoor gezorgd dat de geluidproductieplafonds op een groot aantal plekken hoger liggen dan nodig is om alle huidige en toekomstige verwachte treinen te kunnen laten rijden. Op deze plekken kunnen de geluidproductieplafonds daarom worden verlaagd. Naar verwachting zal deze verlaging in 2024 plaatsvinden. Voor omwonenden die overlast ervaren is de impact groot. Uit de gesprekken volgt ook dat de doorgevoerde verbeteringen nog lang niet altijd door bewoners gevoeld worden. Bewoners vragen het Rijk daarom om hierop voor hen meer merkbare resultaten te boeken.

Trillingshinder is een taaier probleem. In 2018 is het ministerie een beleidsintensivering op dit onderwerp gestart. Het doel daarvan is tot een structurele landelijke aanpak van trillingen te komen. Sinds 2021 zoekt ProRail (met partners) in de 'innovatieagenda bronaanpak spoortrillingen' naar goede, kosteneffectieve maatregelen aan het spoor. Daarnaast heeft het Rijk de Handreiking Nieuwbouw en Spoortrillingen beschikbaar gesteld, die gemeenten en projectontwikkelaars ondersteunt bij het maken van woningbouwplannen langs het spoor. Hiermee wordt de kennis van trillingen opgebouwd en kan beter met trillingen rekening gehouden worden bij nieuwbouw rondom het spoor.

Daarnaast zet het Rijk zich in voor de bouw van grote aantallen nieuwe woningen. De ruimte rond OV-knooppunten en het spoor is daarin specifiek benoemd. Het is belangrijk om te voorkomen dat hier de geluids- en trillingshinder van de toekomst ontstaat. Genoemd is dan ook om bij nieuwbouwplannen in de nabijheid van het spoor, voorafgaand aan de realisatie,

¹¹ Het vorige actieplan is te vinden op <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/jaarplannen/2018/08/29/actieplan-spoorwegen-2018---2023>.

¹² <https://www.mjpgspoor.nl>. Het MJPG pakt de geluidssituatie langs zowel hoofdspoorwegen als langs rijkswegen aan.

¹³ In het onderzoek is mensen gevraagd om op een schaal van 1 tot 10 de mate waarin ze hinder ervaren aan te geven. Van de beantwoording is het aandeel bewoners met ernstige hinder afgeleid.

¹⁴ <https://www.rivm.nl/nieuws/hinder-en-slaapverstoring-door-trillingen-van-treinen>

¹⁵ https://www.era.europa.eu/domains/technical-specifications-interoperability/noise-tsi_en

informatie te delen met initiatiefnemers en projectontwikkelaars over mogelijke overlast en over externe veiligheid. Momenteel werkt het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat de mogelijkheden voor een landelijke aanpak uit, met als doel bestaande woningen beter te beschermen en de regels voor nieuwe situaties duidelijker vast te leggen. Een landelijke aanpak kan bestaan uit bijvoorbeeld normstelling, maar keuzes daarover zijn nog niet gemaakt. Keuzes over de te behalen reductie in hinder en de snelheid waarmee resultaten moeten worden bereikt, zijn bepalend voor de financiële consequenties van verschillende beleidsopties.¹⁶

Veiligheid

Het spoor is een zeer veilige manier van vervoer. Desondanks zijn er zorgen bij omwonenden over de veiligheid van het spoorgoederenvervoer. Het is belangrijk dat we het veiligheidsniveau hooghouden en het beleid gericht op het verbeteren van de veiligheid doorzetten, bijvoorbeeld via de uitrol van ERTMS en de aanpak van overwegen. Nederland heeft daarnaast een grote woningbouwopgave en een groot deel van de woningbouw moet landen nabij OV-knooppunten, waaronder op plekken langs de drukke spoorgoederenvervoercorridors. Ongeveer 10% van het goederenvervoer per spoor bestaat uit gevaarlijke stoffen. Gemeenten en provincies aan de spoorgoederencorridors zoeken naar de juiste balans tussen het spoorgoederenvervoer en woningbouw, in relatie tot het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor. Zij vragen zich af of het niet mogelijk is om het spoorgoederenvervoer, en in het bijzonder het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor, te verminderen of om beleid te treffen waarmee zij worden ontzien, zoals via het optimaler benutten van de Betuweroute via routing en prijsprikkels, het ontvlechten van reizigersvervoer en goederenvervoer, et cetera. Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is geconcludeerd dat de bestaande wetgeving (Basisnet) niet afdoende is. Ook blijkt het voor gemeenten moeilijk om in het maken van ruimtelijke plannen goed rekening te houden met de risicosituatie, omdat het vervoer van jaar tot jaar verschilt. Om deze problemen te ondervangen wordt gewerkt aan het Robuust Basisnet in samenwerking met o.a. gemeenten. Onderdelen daarvan is onder andere het vervangen van de risicoplafonds door vaste aandachtsgebieden en een vaste basisveiligheidsafstand. Ook haal ik uit de gesprekken dat betere communicatie naar omwonenden kan helpen om waar mogelijk gevoelens van onveiligheid weg te nemen.

Digitalisering

Zoals al eerder aangegeven is digitalisering één van de grote transities die ook op het goederenvervoersysteem af komen. Mede door regelgeving vanuit Europa krijgen goederenvervoerders steeds meer te maken met digitalisering in hun eigen bedrijfsprocessen, in de totale transportketen, en op het gebied van het rollende materieel en de railinfrastructuur. Voorbeelden vanuit Europa zijn de vereiste uitrol van digitale treinbeveiliging (European Rail Traffic Management System, ERTMS) en een upgrade van het telecommunicatiesysteem van 2G naar 5G (Future Railway Mobile Communication System, FRMCS). Uitrol van genoemde systemen is noodzakelijk ter vervanging en modernisering van de huidige systemen die aan het einde van hun technische levensduur zijn. Andere vernieuwingen die de komende jaren op de rol staan en een bijdrage leveren aan het toekomstige goederenvervoersysteem zijn Automatisch bestuurd treinen (Automatic Train Operation, ATO) en de Digitale Automatische Koppeling (DAK).

Toepassing van deze digitale systemen vraagt aanpassingen in zowel rollend materieel, besturing, als railinfrastructuur. Meer dan in het verleden zijn deze systemen ook onderling qua software met elkaar verbonden. Daarom is afstemming en regie tussen en over partijen in de sector heen maar ook tussen deze technische systemen van groot belang. Door deze digitaliseringsinslag wordt de interoperabiliteit vergroot en maakt Nederland nog meer deel uit van de Europese transportmarkt, wordt de concurrentiepositie van de vervoerders vergroot en voldoet Nederland ook aan haar juridische verplichtingen richting de EU.

In Nederland wordt op dit moment gewerkt aan de implementatie van ERTMS op een achttal trajecten. Naast trajecten als de Betuweroute waar ERTMS al beschikbaar is, is voor het goederenvervoer met name de aanleg tot de grensovergang met België en op de Brabantroute van belang. Uitrol van ERTMS over heel Nederland zal nog zeker tot na 2040 duren. Voor FRMCS geldt dat specificaties op dit moment in Europees verband worden uitgewerkt. Verwachting is dat technische ondersteuning van het bestaande GSM-R systeem begin jaren dertig komt te vervallen.

¹⁶ Kamerstukken II, vergaderjaar 2022–2023, 29 984 XII, nr. 1109.

Implementatie van deze systemen vraagt veel van zowel goederen- als reizigersvervoerders en van ProRail als infrabeheerder. Ik vind het daarom belangrijk om bij besluiten over de invoering van deze systemen ook stil te staan bij de absorbeerbaarheid in de betrokken organisaties en zeker ook bij de vele kleinere goederenvervoerders.

Profit: vervoersproducten zijn niet concurrerend genoeg

Transport is een belangrijke pijler van onze economie. Met het adagium ‘zonder transport staat alles stil’ is eerder aangegeven dat transport en logistiek de facilitator is van onze open en internationaal georiënteerde economie. Onze industrie en handelsbedrijven, onder meer in onze zeehavengebieden, hebben deze sector nodig om grondstoffen en halffabricaten aan te voeren en eindproducten naar de markt te brengen. De transportsector is daarom van belang voor het verdienvermogen van onze nationale economie. Het goederenvervoer is bovendien cruciaal als facilitator voor de grote transities waar we in Nederland voor staan. Alle vervoerswijzen zijn hiervoor nodig, inclusief het spoorgoederenvervoer. Uit gesprekken volgt dat bedrijven zich zorgen maken over de ruimte die zij nu hebben en in de toekomst krijgen om op het spoor te kunnen ondernemen. Zorgen daarbij zijn wat de groei van het binnenlands en internationaal personenvervoer in de komende jaren voor de ruimte voor spoorgoederenvervoer betekent. Marges in de sector zijn klein en staan steeds verder onder druk. Aandachtspunten daarbij zijn de aantrekkelijkheid van vervoersproducten op het spoor en de vitaliteit van de sector.

De aantrekkelijkheid van vervoersproducten op het spoor.

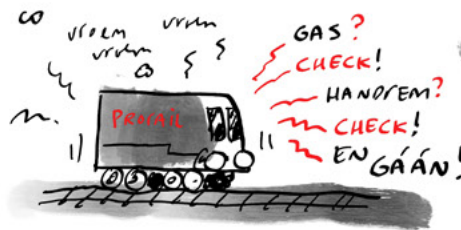
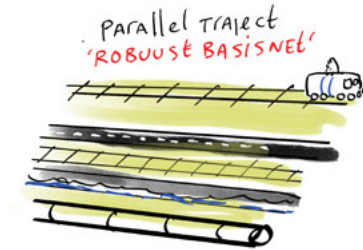
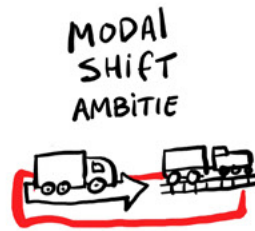
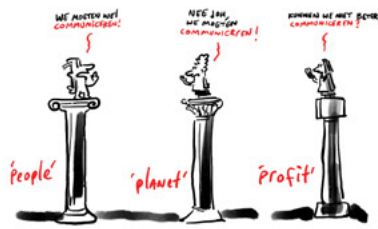
Onder “planet” is al aangegeven dat vervoersproducten op het spoor nu onvoldoende aantrekkelijk zijn voor verladers. Uit mijn gesprekken met de sector komen hiervoor verschillende redenen naar voren. De meest gehoorde reden is dat de betrouwbaarheid en de kwaliteit van de spoorinfrastructuur te wensen overlaat. Zoals bijvoorbeeld bij de Havenspoorlijn, waar als gevolg van achterstallig onderhoud nu nog veel verstoringen plaatsvinden. Op het gebied van interoperabiliteit zijn eveneens grote slagen te maken. Ook het kostenniveau van het gebruik van het spoor zijn bij de sector reden tot zorg. Als gevolg van de wijzigingen in de gebruiksvergoedingssystematiek zijn de kosten van spoorgoederenvervoerders het afgelopen jaar toegenomen en uit de pas

gaan lopen met omringende landen als het gaat om de gestegen kosten van opstellen en rangeren. Vooral aanbieders van wagenladingvervoer en intermodale operators hebben hier meer kosten door. De tijdelijke subsidieregeling kan deze kostenstijging slechts beperkt dempen. De sector zou graag zien dat deze kosten weer in de pas gaan lopen met omringende landen en daarmee ook de concurrentiepositie met andere vervoerswijzen verbeterd kan worden.

Daar bovenop komen de kosten van de uitrol van ERTMS. De programmadirectie ERTMS heeft op verzoek van het ministerie vanuit haar perspectief een samenvatting opgesteld waarin uiteen is gezet hoe de invoering van ERTMS de concurrentiepositie van het spoorgoederenvervoer beïnvloedt. Deze samenvatting is bijgevoegd. Hiermee kom ik ook tegemoet aan de motie van het lid Minhas C.S.¹⁷ Met ERTMS gaan we over naar één Europees toekomstvast, digitaal en interoperabel beveiligingssysteem. Dit is vanwege het internationale karakter van het spoorgoederenvervoer van groot belang, maar ook kostbaar voor zowel overheid als sector. Het beveiligingssysteem vraagt immers om een interactie tussen de spoorinfrastructuur en het materieel die daar overheen rijden en er zijn daarom ook aanzienlijke investeringen nodig aan de zijde van de sector die van invloed zijn op de kostenontwikkeling en de concurrentiepositie van de sector. Dit alles komt tezamen met het eerder benoemde ontbreken van een gelijk speelveld met andere vervoerswijzen.

Daarnaast spelen zorgen over de beschikbare capaciteit op het spoor. De ruimte op het spoor is immers schaars en er wordt ook groei van het binnenlands en internationaal reizigersvervoer voorzien. De sector zou daarom graag zien dat er wordt geïnvesteerd om de capaciteit op de huidige spoorinfrastructuur te vergroten. Dit kan bijvoorbeeld door het spoor geschikt te maken voor treinen met een lengte van 740 meter, door slimmer om te gaan met de beschikbare capaciteit op emplacementen, en door te investeren in voorziene knelpunten in het netwerk. Daarnaast zou de sector graag zien dat er meer prioriteit aan het spoorgoederenvervoer gegeven wordt in de verdeling van capaciteit. Tenslotte hoor ik ook dat het spoorgoederenvervoer nog een slag kan maken in het realiseren van klantvriendelijke producten.

¹⁷ Kamerstukken II, vergaderjaar 2022–2023, 36 200 XII, nr. 48.



NEDERLAND IS GEEN EILAND! NIET?



VISIE OP NIEUWE BRANDSTOFFEN



SGV EN PV MOETEN APART!

IS DAT NIET HEEL DUUR?



KORTE VS LANGE TERMIJN... sturingsillusie...



IK WIL TRANSPARANTIE!

WIE ZEIDAT?



Betere prioriteiten op Europees niveau!



PARTICIPATIE?



PEOPLE



STURING!

MARKT WERKING!

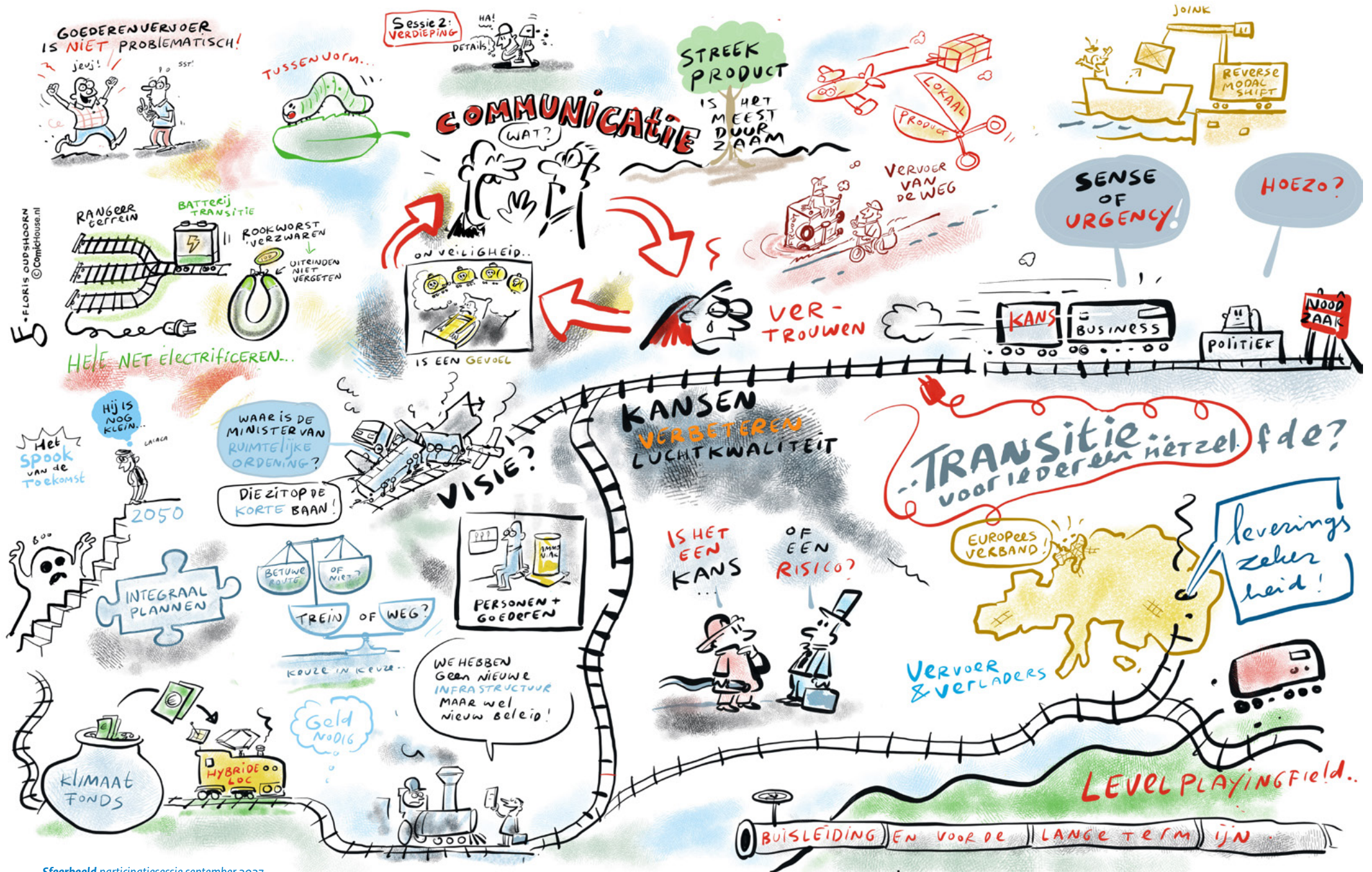


PROFIT



WE MOET SGV MEER IN DE BREEDTE ZIEN!





Sfeerbeeld participatiesessie september 2023

Nu samen verder

Kijkend naar de maatschappelijke meerwaarde van het spoorgoederenvervoer voor Nederland en de geschetste opgaven wil ik de komende tijd voortvarend met een beleidsstrategie aan de slag. De komende periode wil ik met alle belanghebbenden samenwerken om toe te werken naar een strategie die streeft naar een goede balans tussen de pijlers planet, people en profit, een duurzame balans tussen de ruimte voor groei van het spoorgoederenvervoer binnen de publieke kaders van leefbaarheid. Daarbij betrek ik ook de sterke behoefte van alle partijen om als Rijk meer regie te nemen op ruimtelijke ordening, infrastructuur en transport, woningbouw en de grote transities.

Voor de strategie zie ik drie hoofddoelen van beleid:

1. het beter benutten van de duurzaamheidsvoordelen van het spoorgoederenvervoer en zo bijdragen aan de klimaatambities;
2. het scheppen van voldoende ruimte om op het spoor te kunnen ondernemen en zo bijdragen aan het mogelijk maken van groei en de vitaliteit van de sector;
3. minder lasten voor de leefomgeving door serieus werk te maken van de lasten die bewoners en lokale overheden ervaren.

Hieronder ga ik kort in op deze drie beleidsdoelen. Om het denken en het gesprek hierover te faciliteren en keuzes scherp te krijgen wil ik de komende tijd samen met belanghebbenden een viertal scenario's uitwerken op basis van de drie pijlers people, planet en profit. Hieronder zal ik ook kort op deze scenario's ingaan. Bij de verdere uitwerking betrek ik het advies van het Platform Spoorgoederenvervoer en Leefomgeving inclusief de aanbeveling om in het toekomstbeeld perspectief te schetsen rondom de verbinding tussen de leefomgeving en het spoorgoederenvervoer op lange termijn en met maatregelen op de meer korte en middellange termijn.

Naar het beter benutten van duurzaamheidsvoordelen van het spoor

Het duurzame karakter van het spoorgoederenvervoer moet benut worden om bij te dragen aan de klimaatambities. Ik zie dat de duurzaamheidsvoordelen van het spoor op dit moment te weinig benut worden en dat het duurzaamheidsvoordeel in vergelijking met andere vervoerswijzen remmend dreigt te werken op de verdere verduurzaming van het spoorgoederenvervoer. Op de domeinen waar het spoor sterk is kiezen verladers nog te vaak voor suboptimale oplossingen, zoals vervoer over de weg, met alle negatieve effecten van dien (klimaatimpact, congestie op de weg, veiligheidsaspecten). Ik wil samen met de sector naar effectieve en haalbare maatregelen kijken om het spoorgoederenvervoer aantrekkelijker te maken voor verladers. Daarnaast mag de voorsprong die het spoorgoederenvervoer heeft ten opzichte van andere vervoerswijzen niet remmend werken op verdere verduurzaming. Ik zie het als de rol van de Rijksoverheid om de sector hierbij te ondersteunen door innovatie te stimuleren en door bij te dragen aan de kennis over oplossingsrichtingen die de sector vooruithelpen. Op dit moment wordt er in opdracht van ProRail een onderzoek uitgevoerd naar de CO₂ en stikstof afdruk van goederentreinen die op diesel rijden en worden oplossingsrichtingen geïnventariseerd. Over de uitkomsten zal ik met partijen in gesprek gaan om vervolgens te bezien of het mogelijk is om een strategie te maken voor verdere verduurzaming rekening houdend met benodigd maatwerk op specifieke locaties.

Naar voldoende ruimte om op het spoor te kunnen ondernemen

Verdere groei van het spoorgoederenvervoer is noodzakelijk om het bedrijfsleven een goed alternatief te bieden voor minder duurzame vervoersmogelijkheden. Ik vind het belangrijk dat ondernemers op het spoor voldoende ruimte hebben om te ondernemen en dat de sector vitaal concurrerend en innovatief is. Het is mijn rol om zorg te dragen voor een goed functionerend spoorgoederenvervoer zodat bedrijven die op het spoor ondernemen een aantrekkelijk vervoersproduct kunnen bieden, binnen de publieke kaders voor een veilige en gezonde leefomgeving. Het is in de eerste plaats aan de sector zelf om te komen tot aantrekkelijke vervoersproducten. Bijvoorbeeld door investeringen te doen in moderne productiemiddelen, innovatie, digitalisering, marketing en (opleiding van) mensen. Tegelijkertijd zie ik ook dat de sector het Rijk hierbij nodig heeft. Ik zie dat het bedrijfsleven nu onvoldoende ruimte ervaart om op het spoor te kunnen ondernemen. Bedrijven op het spoor maken zich zorgen over de concurrentiepositie van het spoor in vergelijking met andere vervoerswijzen en over wat de groei van het personenver-

voer op het spoor voor hen betekent. Ik wil de sector helpen door verantwoordelijkheid te nemen voor de (kwaliteit van de) spoorinfrastructuur en Europese harmonisatie (inclusief de uitrol van ERTMS), door capaciteitsknelpunten weg te nemen, een goede marktordening, eerlijke concurrentieverhoudingen (bevorderen van het gelijke speelveld met andere landen en met andere vervoerswijzen, eventuele herprioritering in het besluit capaciteitsverdeling) en het bevorderen van innovatie en digitalisering. Hierover heb ik ook gesprekken gevoerd met onze buurlanden, waarbij ook gesproken is over bestaande steunmaatregelen en de ruimte die de Europese staatssteunregels overheden bieden. Hiermee heb ik invulling gegeven aan de motie van het lid Minhas C.S.¹⁸ en mijn toezeggingen aan het lid Van Ginneken.¹⁹ Ik wil samen met de sector bekijken wat hierin effectief en haalbaar is en dit bezien in samenhang met de ambities die er zijn op binnenlands en internationaal personenvervoer. Hier zal ik ook aanbevelingen van de Nederlandse ambassadeur voor het Europees Jaar van het Spoor betrekken, die onder meer adviseert om spoorgoederenvervoer aantrekkelijker te maken door de efficiëntie bij de "last mile" en grensovergangen te verbeteren. Op deze wijze wordt invulling gegeven aan de motie van de leden Minhas en Van der Molen.²⁰ De uitdagingen die vanuit het traject Gezamenlijk Ambitionen netwerk Spoorgoederenvervoer geïdentificeerd zijn, zijn hiervoor een goed startpunt.

Naar minder lasten voor de leefomgeving

De groei van het spoorgoederenvervoer moet plaatsvinden binnen de kaders van een duurzame, veilige en gezonde leefomgeving. Dit staat op gespannen voet met de ambitie om nieuwe woningbouw waar mogelijk te realiseren in de buurt van ov-knooppunten en in stadscentra en woningbouwplannen dichtbij het spoor. Ik zie dat omwonenden langs het spoor overlast ervaren en dat lokale overheden zoeken naar de balans tussen de verdichtingsopgave langs het spoor en het spoorgoederenvervoer, in het bijzonder het vervoer van gevaarlijke stoffen. Bewoners en overheden langs het spoor maken zich ook zorgen over wat groei van het spoorgoederenvervoer voor hen betekent en over de impact van de energietransitie op het vervoer van gevaarlijke

stoffen. Ook de onzekerheid over nieuwe spoorverbindingen geeft onrust. Ik snap deze zorgen goed. De prognoses voor het spoorgoederenvervoer zijn met onzekerheid omgeven en het is nog niet duidelijk wat de energietransitie gaat betekenen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor. Ik begrijp dat bewoners langs het spoor minder spoorverkeer willen en ik vind ook dat het de ambitie moet zijn om zoveel mogelijk gevaarlijke stoffen via buisleidingen te vervoeren. Tegelijkertijd leidt inkrimping van het spoorgoederenvervoer ook tot allerlei ongewenste negatieve effecten in termen van bijvoorbeeld klimaat, congestie, vervuiling en onveiligheid en kent de modal shift potentie van spoor naar bus haar grenzen. Het KiM brengt op dit moment in kaart welke gevolgen een toename van spoorgoederenvervoer heeft op de brede welvaart. Zo wordt inzichtelijk wat voor- en nadelen zijn van de modal shift, inclusief gevolgen voor de leefomgeving. Ik wil samen met omwonenden, overheden en de sector bezien wat effectieve en haalbare oplossingen zijn om de impact van het spoorgoederenvervoer op de leefomgeving te verminderen. Hierin wil ik ook de aanbevelingen uit het Actieplan Leefbaar Spoor betrekken.

Ik ben blij met de stappen die gezet zijn om de impact van het geluid van het spoorgoederenvervoer op de omgeving te verminderen en vind dat we hiermee voortvarend verder moeten gaan. We moeten de lasten die bewoners van het spoorgoederenvervoer ervaren serieus nemen en tot doel hebben om de hinder verder te verminderen. Dit betekent werk maken van de aanpak van hoogbelaste locaties en van de ontwikkeling van een effectieve aanpak tegen trillingshinder. In 2024 verwacht ik een volgende stap te kunnen zetten in het voorbereiden van een landelijke aanpak van spoortrillingen. Daartoe werk ik nu een aantal scenario's uit in een quickscan. Ik wil ook kijken naar mogelijkheden om meer te sturen op nieuwe bedrijvigheid om zo onnodige mobiliteit in de toekomst te voorkomen. Het Rijk wil met de Nota Ruimte meer regie nemen op de ruimtelijke ordening en de Mobiliteitsvisie beziet dit vraagstuk ook. Ik wil zorgdragen voor de inbreng van de belangen vanuit het spoorgoederenvervoer bij integrale besluitvorming op deze thema's die mijn portefeuille overstijgen.

¹⁸ Kamerstukken II, vergaderjaar 2022-2023, 36 200 XII, nr. 48.

¹⁹ TZ202306-126 en TZ202306-127

²⁰ Kamerstukken II, vergaderjaar 2022-2023, 29 984 XII, nr. 998.

Uitwerking maatregelen langs scenario's

Om tot een gezamenlijke visie te komen voor het TBSGV ben ik een viertal aan scenario's aan het uitwerken op basis van de drie pijlers people, planet en profit. Door te werken met een kwadrant van scenario's probeer ik in kaart te brengen op welke verschillende manieren het spoorgoederenvervoer zich kan ontwikkelen in de komende jaren en hoe dit bijdraagt aan de geformuleerde beleidsdoelen. De assen waar deze scenario's zich op baseren, lopen op een schaal van hoge of lage economische meerwaarde van het spoorgoederenvervoer en een situatie (zie figuur 10) met veel of weinig maatschappelijk draagvlak.



Figuur 10: Kwadrant van vier scenario's voor het vervolg van het Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer.

Scenario I: 'In stand houden'

In het scenario 'in stand houden' is er geen grote toename van het spoorgoederenvervoer in de modal split. Er worden geen nieuwe spoorverbindingen aangelegd, het gelijke speelveld met overige vervoerswijzen blijft uit en er wordt beperkt geïnvesteerd in het terugdringen van overlast voor omwonenden. Het aandeel van spoorgoederenvervoer blijft ongeveer op het huidige niveau en er bestaat zelfs een risico op een reverse modal shift. Andere vervoerswijzen hebben de groei van de vraag naar goederenvervoer overgenomen. Beschikbare middelen worden ingezet voor het op orde houden van de bestaande infrastructuur en daarnaast wordt er in beperkte mate geïnvesteerd in no regret maatregelen. Er worden alleen kleine maatregelen getroffen, zoals investeringen als gevolg van nieuwe wet- en regelgeving of om de capaciteit beter te benutten (o.a. het beperkt mogelijk maken van het rijden met 740 meter treinen, optimalisatieslagen op de belangrijkste bovengemiddelde knooppunten in het achterland en digitaliseringsmaatregelen op emplacementen). Het risico bestaat dat Nederland niet tijdig aan alle Europese verplichtingen, bijvoorbeeld TEN-T, voldoet. De Betuweroute kan na afloop van de werkzaamheden aan het derde spoor weer volledig worden gebruikt. In dit scenario worden beleidsambities voor de pijler planet niet gehaald, er komt geen modal shift op gang van de weg of binnenvaart naar het spoor met de bijbehorende daling in uitstoot van CO₂. Het spoorgoederenvervoer is te weinig interessant voor bedrijven om nieuwe volumes naar het spoor te trekken en de basis voor het uitwijken van lading in het geval van verstoringen bij andere vervoerswijzen (bijvoorbeeld langdurig laag water) naar spoor is te smal om tijdelijk op te schalen. De overlast voor bewoners neemt door de benutting van de Betuweroute in dit scenario licht af. Ook innovaties aan het spoor en het materieel kunnen bijdragen aan een beperking van overlast. Daar staat tegenover dat andere vervoerswijzen de groei van de vraag naar goederenvervoer hebben ingevuld met de daarbij behorende effecten op onder andere uitstoot, congestie en veiligheid.

Scenario II: 'Maximaal benutten'

In dit scenario neemt het aandeel van het spoorgoederenvervoer in de modal split toe. Het spoorgoederenvervoer heeft de positie verbeterd door zelf te investeren in een beter aanbod en innovatie. Door een aantal gerichte beleidsmaatregelen is het aandeel van het spoorgoederenvervoer in de modal split vergroot, zonder dat er grote investeringen in het netwerk gedaan worden. Het gelijke speelveld verbetert door het internaliseren van externe kosten bij overige vervoerswijzen en een verlaging van de gebruikersvergoeding of het verstrekken van subsidies voor het spoorgoederenvervoer. Het spoorgoederenvervoer is interessant voor bedrijven en er

vindt een volumegroei plaats. Het rijden van 740 meter treinen wordt mogelijk op de drukste goederencorridors. De bestaande infrastructuur kan beter worden benut door digitalisering en eventuele wijzigingen in de capaciteitsverdeling, maar de ruimte voor groei van spoorgoederenvervoer wordt beperkt door de capaciteit van het netwerk. De Betuweroute en overige goederencorridors worden maximaal benut en er is aandacht voor de beperking van hinder op de aanvoerende routes. De beleidsambities voor de pijler planet worden deels behaald. Er komt een modal shift op gang van weg naar spoor, maar deze wordt beperkt door de capaciteit van het netwerk. De pijler people komt sterk onder druk te staan. De overlast voor omwonenden neemt door de groei van het goederenverkeer op de bestaande corridors toe en dit wordt door maatregelen zoveel mogelijk weggenomen. De hinder door uitstoot en congestie van wegverkeer neemt wel af. Door het verbeteren van het gelijke speelveld en de groei van het spoorgoederenvervoer heeft dit scenario een positief effect op de pijler profit. Als gevolg van de groei van het aantal goederentreinen ontstaan er vaker capaciteitsknelpunten met reizigerstreinen.

Scenario III: 'Omgeving'

In dit scenario blijft het volume van het spoorgoederenvervoer in de modal split gelijk. Andere vervoerswijzen hebben de groei van de vraag naar goederenvervoer overgenomen. In het beleid wordt prioriteit gegeven aan het verbeteren van de leefomgeving langs het spoor. De concurrentiepositie van het spoorgoederenvervoer in de pijler profit blijft gelijk of verslechtert hierdoor en de bijdrage van het spoorgoederenvervoer aan de klimaatambities van de pijler planet is laag. Bij maatregelen kan gedacht worden aan verschillende ingrepen zoals het investeren in geluidschermen langs het spoor, trillingsmaatregelen en het verminderen van de barrièrewerking van het spoor. Daarnaast kunnen er investeringen gedaan worden om meer nieuwe spoorverbindingen te creëren die stedelijke gebieden ontzien. De lasten van het spoorgoederenvervoer worden door maatregelen sterk verminderd en meer uitgesmeerd. Door de groei van het wegverkeer in plaats van spoorgoederenvervoer neemt de hinder in de vorm van uitstoot, congestie en overlast van het wegvervoer toe. Met nieuwe infrastructuur en nieuwe spoorverbindingen zal de betrouwbaarheid van het spoorgoederenvervoer toenemen ten opzichte van de huidige situatie.

Scenario IV: 'Ambitie'

In het scenario ambitie verwerft het spoorgoederenvervoer een substantieel aandeel in de modal split en komt er meer ruimte beschikbaar op het netwerk in de vorm van nieuwe infrastructuur. Partijen die normaliter via een andere vervoerswijze producten vervoeren kunnen verleid worden om gebruik te maken van het spoor en er komt een modal shift op gang van de weg naar het spoor. In het netwerk worden investeringen gedaan om de hoge volumes op een goede manier af te handelen. Bijvoorbeeld door het mogelijk maken van 740 treinlengte op het volledige netwerk, minder hinder pakketten en het realiseren van nieuwe spoorverbindingen voor het goederenvervoer.

Door de modal shift worden beleidsambities voor de pijler planet behaald en heeft dit scenario een positief effect op de pijler profit. Het spoorgoederenvervoer groeit fors en CO₂ uitstoot van transport daalt. Op de pijler people zijn meerdere positieve aspecten te zien. De hinder voor omwonenden van het spoor zal door ontvlechting van infrastructuur en nieuwe spoorverbindingen afnemen. De ruimte voor reizigerstreinen neemt toe en er is ook een positief effect op de uitstoot en congestie van het wegverkeer.

Uitwerking governance

Naast de inhoudelijke uitwerking wil ik de komende periode ook met alle belanghebbenden in gesprek over een effectieve governance voor de uitvoering en monitoring van de beleidsstrategie. Hiervoor wil ik de huidige overleggen met belanghebbenden kritisch bezien, zowel in nut en noodzaak als in bezetting. Hierbij zal ik ook kijken naar de vertegenwoordiging vanuit bewoners langs het spoor, medeoverheden en andere departementen. Met dit laatste heb ik recentelijk al een belangrijke stap genomen met de oprichting van het Platform Spoorgoederenvervoer en Leefomgeving. Ook dit Platform zal in de structuur een plek krijgen.

Omdat de wereld niet stilstaat en er veel onzekerheid is over de toekomstige ontwikkelingen in spoorgoederenvervoer en mogelijke innovatie moet de beleidsstrategie ook flexibel blijven. Bij de manier van besturen is voldoende ruimte voor adaptatie een vereiste.

Dit is een uitgave van

**Ministerie van
Infrastructuur en Waterstaat**

www.rijksoverheid.nl/ienw
0800 - 8002

december 2023