

**Van:** Frank Menger

**Onderwerp:** MIRT Groninger Havens en "Toekomstbeeld spoorgoederenvervoer" waar is Groningen?

**Datum:** zaterdag 13 januari 2024 13:56:17

**Bijlagen:** 2023377955.pdf

bijslage-1-onderliggende-beslisnota-eerste-uitwerking-toekomstbeeld-sqv.pdf

bijslage-3-advies-platform-spoorgoederenvervoer-en-leefomgeving.pdf

bijslage-2-eerste-uitwerking-naar-een-toekomstbeeld-spoorgoederenvervoer.pdf

bijslage-4-gezamenlijk-ambitienetwerk-spoorgoederen.pdf

bijslage-5-notitie-over-toekomst-spoorgoederen-en-ertms.pdf

bijslage-6-spoorvisie-2040-belgie.pdf

Grote kans voor Nederland .pdf

---

Geachte leden van de Staten en gemeenteraden,

Het ministerie van Infrastructuur & Waterstaat publiceerde op 21 december 2023 het volgende: <https://www.rijksoverheid.nl/ministeries/ministerie-van-infrastructuur-en-waterstaat/documenten/kamerstukken/2023/12/20/eerste-uitwerking-toekomstbeeld-spoorgoederenvervoer>

Dit raakt de regio Noord-Nederland direct door de uitsluiting van de Groninger Havens direct in hun concurrentiepositie. De kaartjes in de documenten van het Rijk spreken voor zich. Door niet te elektrificeren naar de Groningse havens wordt de noordelijke economie geschaad. Dit type documenten horen omdat ze Groningen seaports direct raken onder een collegebrief naar uw gremia gestuurd te worden.

Met vriendelijke groet,

Frank Menger



> Retouradres Postbus 20901 2515 XP Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer  
der Staten-Generaal  
Postbus 20018  
2500 EA Den Haag

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

Rijnstraat 8  
2515 XP Den Haag  
Postbus 20901

T 070-456 0000  
F 070-456 1111

**Ons kenmerk**  
IENW/BSK-2023/377955

**Bijlage(n)**  
6

Datum 20 december 2023  
Betreft Eerste uitwerking Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer

Geachte voorzitter

Hierbij bied ik u de eerste uitwerking van het Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer aan, zoals ik uw Kamer in mijn vorige brief in april<sup>1</sup> heb toegezegd. Deze eerste uitwerking van het Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer beschrijft het belang van spoorgoederenvervoer voor Nederland en benoemt de opgaven en onzekerheden langs de drie eerder met u gedeelde pijlers van het Toekomstbeeld "Planet, people en profit".

### **Ontwikkelingen**

Met de motie Schonis/Ziengs<sup>2</sup> heeft uw Kamer mij opgeroepen om tot een Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer te komen. In het voorjaar heb ik u mijn visie op het spoorgoederenvervoer gegeven. Sindsdien zijn er een aantal ontwikkelingen geweest die belangrijke bouwstenen hebben gevormd voor de bijgevoegde eerste uitwerking van het Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer.

- Het ministerie van I&W heeft brede participatiesessies over het Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer georganiseerd. Tijdens deze sessies hebben o.a. bewoners langs het spoor, vervoerders, havenbedrijven, verladers en gemeenten en provincies samen het gesprek gevoerd over de toekomst van het spoorgoederenvervoer.
- Het Platform Spoorgoederenvervoer is opgericht onder het Overlegorgaan Fysieke Leefomgeving met dhr. Johan Remkes als onafhankelijk voorzitter. Op mijn verzoek hebben de leden van het platform met elkaar gesproken over het Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer en op basis hiervan heeft de voorzitter een eerste advies uitgebracht. Dit advies is bijgevoegd.
- ProRail en de sector hebben samen het Gezamenlijk Ambitienetwerk Spoorgoederenvervoer opgesteld. Aan de hand van workshops zijn gesprekken gevoerd over de verschillende prognoses, wat deze prognoses betekenen voor het netwerk en wat er aan maatregelen nodig is.
- Binnen de Spoorgoederentafel is gewerkt aan een gezamenlijk verhaal over het belang van het spoorgoederenvervoer voor Nederland.

---

<sup>1</sup> Kamerstuk 29984, nr. 1095

<sup>2</sup> Kamerstuk 35570-XII, nr. 38

Vanwege het internationale karakter van het spoorgoederenvervoer sta ik ook in nauw contact met de buurlanden. Ik heb met de Duitse en Belgische overheid gesproken over het Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer en visievorming aan hun zijde. De Belgische Spoorvisie 2040, waarin zij inzetten op een sterke groei van het spoorgoederenvervoer, is conform mijn toezegging bijgevoegd (TZ202306-127). Ik blijf de komende periode met de buurlanden in gesprek.

**Bestuurskern**  
Dir. Openbaar Vervoer en  
Spoor  
Veiligheid en Goederen

**Kenmerk**  
IENW/BSK-2023/377955

De analyse en de maatschappelijke opgaven die in deze eerste uitwerking zijn opgenomen zijn in lijn met de analyse uit het Eindverslag van de Nederlands ambassadeur voor het Europees jaar van het spoor<sup>3</sup> en het Actieplan Leefbaar Spoor. De aanbevelingen vanuit de Nederlands ambassadeur en het actieplan worden in de verdere uitwerking meegenomen, zoals aan uw Kamer is toegezegd.

### **Samen verder**

De afgelopen periode zijn samen met alle belanghebbenden belangrijke stappen gezet om tot een robuust en gedragen Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer te komen. Het participatietraject, het advies vanuit het Platform Spoorgoederenvervoer en Leefomgeving en het Gezamenlijke Ambitienetwerk Spoorgoederenvervoer bieden belangrijke bouwstenen voor de verdere uitwerking.

In de loop van 2024 werken we het Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer verder uit, met verdere participatie en samenwerking met lopende trajecten. Medio 2024 zal het eindproduct van het Toekomstbeeld SGV naar verwachting naar de Kamer gaan, onder voorbehoud van een nieuw kabinet. Onderdeel van de uitwerking zijn de scenario's die in het tussenproduct kort worden beschreven, die dienen om keuzemogelijkheden en onzekerheden in kaart te brengen.

Zo ontstaat in 2024 een heldere beleidsstrategie die bijdraagt aan een duurzame balans tussen ruimte voor groei van het spoorgoederenvervoer en een veilige, gezonde en duurzame leefomgeving. Op voorhand kan ik vaststellen dat dit geen eenvoudige opgave is en dat het nodig is om keuzes te maken. Ik zie echter ook dat alle betrokken partijen open en constructief met elkaar in dialoog zijn over de dilemma's die komen kijken bij het streven naar balans tussen leefomgeving en spoorgoederenvervoer. De komende tijd wil ik met alle belanghebbenden aan de slag met het wegen van de verschillende bouwstenen en het inzichtelijk maken van de verschillende te maken keuzes. Een nieuw kabinet kan vervolgens met het Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer aan de slag.

De verdere uitwerking loopt in de tijd ook gelijk op met de totstandkoming van de Mobiliteitsvisie 2050 en de herijking van de goederenvervoeragenda. Dit is belangrijk, want de integrale bereikbaarheidsdoelen die in de Mobiliteitsvisie ontwikkeld worden en verder uitgewerkt worden in de herijking van de goederenvervoeragenda, zijn bepalend voor de keuzes die in het spoorgoederenvervoer gemaakt kunnen worden.

Ik ben dankbaar voor de waardevolle input die alle belanghebbenden en andere betrokkenen voor de eerste uitwerking van dit Toekomstbeeld hebben geleverd. Op deze manier wil ik komen tot een breed gedragen Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer gericht op de pijlers people, planet en profit.

---

<sup>3</sup> Kamerstuk 21501-33, nr. 929

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

A handwritten signature in blue ink, consisting of several overlapping loops and a long horizontal stroke extending to the right.

drs. V.L.W.A. Heijnen

**Bestuurskern**  
Dir. Openbaar Vervoer en  
Spoor  
Veiligheid en Goederen

**Kenmerk**  
IENW/BSK-2023/377955





Aan

Staatssecretaris I&W

nota

Eerste uitwerking toekomstbeeld spoorgoederenvervoer

**TER BESLISSING**

**Datum**

15 december 2023

**Onze referentie**

IENW/BSK-2023/379161

**Opgesteld door**

Bestuurskern

Dir. Openbaar Vervoer en

Spoor

Veiligheid en Goederen

**Beslistermijn**

21-12-2023

**Bijlage(n)**

6

**Aanleiding**

In april is een Kamerbrief met uw visie op het spoorgoederenvervoer aan de Tweede Kamer verzonden. Deze brief die langs de pijlers planet, people en profit was opgebouwd vormde het startpunt voor de verdere uitwerking van het Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer (TBSGV). Aan de Tweede Kamer heeft u toegezegd om eind 2023 met een eerste uitwerking te komen en om een breed participatietraject in te richten.

**Geadviseerd besluit**

We adviseren u om akkoord te gaan met het versturen van een eerste uitwerking van het Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer en de aanbiedingsbrief te ondertekenen.

**Kernpunten**

Sinds uw brief van april is er significante voortgang bereikt:

- Er zijn drie **brede participatiesessies** georganiseerd waarin is verder 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.
- U heeft het **Platform Spoorgoederenvervoer en Leefomgeving** opgericht. Dit platform is nu twee keer bij elkaar gekomen en in beide vergaderingen is over het Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer gesproken. Een advies van Remkes hierover wordt volgende week verwacht.
- ProRail en de markt hebben een **gezamenlijk ambitienetwerk spoorgoederen** 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 zijn.
- De partijen betrokken bij de spoorgoederentafel hebben samengewerkt aan een **narratief** rondom het belang van belang van het spoorgoederenvervoer voor de brede welvaart van Nederland.

Deze voortgang is in het tussenproduct 'Naar een Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer' bijeengebracht. We adviseren u om deze voortgang

conform de toezegging aan de Tweede Kamer te rapporteren. U informeert de Tweede Kamer ook over de hoe u hiermee verder wil richting het eindproduct van het Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer.

In de loop van 2024 werken we het Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer verder uit, met verdere participatie en samenwerking met lopende trajecten. Medio 2024 zal het eindproduct van het Toekomstbeeld SGV naar verwachting naar de Kamer gaan, onder voorbehoud van een nieuw kabinet. Onderdeel van de uitwerking zijn de scenario's die in het tussenproduct kort worden beschreven, die dienen om keuzemogelijkheden en onzekerheden in kaart te brengen.

Om de samenhang te borgen vindt intensieve afstemming plaats met het Toekomstbeeld OV, Mobiliteitsvisie, Goederenvervoeragenda en het bredere multimodale goederenvervoerbeleid. Zo moeten de overkoepelende doelen voor het goederenvervoersysteem die in de herijking van de goederenvervoeragenda geïdentificeerd zijn en de integrale bereikbaarheidsdoelen voor het goederenvervoer vanuit de Mobiliteitsvisie in het eindproduct van het Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer doorvertaald worden.

#### *Opgaven en onzekerheden*

De brief beschrijft het belang van het spoorgoederenvervoer voor economische groei, het vestigingsklimaat, aanstaande transitie als de energietransitie en een meer circulaire economie en verduurzaming van de logistiek. Daar tegenover staan de overlast en onzekerheid die bewoners langs het spoor ervaren en de spanning met de woningbouwopgave. Groei van SGV (zoals noodzakelijk *modal shift* ambitie, om meer via spoor (en water) te vervoeren en minder over de weg) schaadt de leefomgeving zonder flankerend beleid verder. Beleid om het SGV te versterken en overlast bij de leefomgeving te verlagen vergt investeringen. Financiële middelen binnen de begroting zijn schaars. Het TBSGV moet daarom zorgvuldig afwegen wat prioriteit heeft en welke maatregelen nodig zijn. Het verder uitwerken van verschillende beleidsscenario's met belanghebbenden gaat de komende maanden gebeuren.

#### **Krachtenveld**

De belangen van de verschillende actoren bij het spoorgoederenvervoer zijn divers en kunnen haaks op elkaar staan. Bewoners en overheden langs de drukke spoorcorridors ervaren de overlast van het spoor, zoeken naar mogelijkheden om dit te beperken en maken zich zorgen over mogelijke groei van het spoorgoederenvervoer. Bedrijven die actief zijn op het spoor willen voldoende ruimte om op het spoor te kunnen ondernemen. Zowel in de brede participatiesessies als bij het Platform Spoorgoederenvervoer en Leefomgeving is een brede groep aan belanghebbenden vertegenwoordigd en voeren zij samen het gesprek over de toekomst van het spoorgoederenvervoer.

#### **Toelichting**

##### *Internationale/Europese context*

Het spoorgoederenvervoer is voor een groot deel internationaal. Er zijn daarom ook gesprekken gevoerd met zowel de Duitse en de Belgische overheid over het Toekomstbeeld-traject en over visievorming aan hun zijde. Deze gesprekken worden richting het eindproduct voortgezet.

#### **Datum**

13 december 2023

#### **Onze referentie**

IENW/BSK-2023/379161

#### **Opgesteld door**

Bestuurskern  
Dir. Openbaar Vervoer en  
Spoor  
Veiligheid en Goederen

#### **Aan**

Staatssecretaris I&W

#### **Bijlage(n)**

6

### *Politieke context*

Deze eerste uitwerking van het Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer is een vervolg op uw brief van april waarin u uw visie gaf op het spoorgoederenvervoer. Met het Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer beoogd u tot een realistische en breed gedragen beleidsstrategie voor het spoorgoederenvervoer te komen. U geeft hiermee invulling aan de motie van de leden Schonis en Ziengs uit 2020 (Kamerstuk 35570-XII, nr. 62).

Hierbij worden betrokken:

- Het Actieplan leefbaar spoor bij goederenvervoer van het lid Van Ginneken, conform uw toezegging in het commissiedebat Spoor, Spoorveiligheid en ERTMS van 9 juni 2022;
- De aanbevelingen van de Nederlandse ambassadeur voor het Europese jaar van de Spoorwegen conform de motie van de leden Minhas en Van der Molen (Kamerstuk 36200-Xii, nr. 48).
- De motie van de leden Minhas c.s. (Kamerstuk 36200-XII, nr. 48) om te verkennen of aanvullende middelen gevonden kunnen worden ter versterking van de concurrentiepositie van het spoorgoederenvervoer.

### *Financiële/juridische overwegingen*

Niet van toepassing. U doet geen concrete toezeggingen voor nieuw beleid.

### *Communicatie*

De directie participatie is betrokken bij de georganiseerde participatiesessies. Dit wordt de komende periode voortgezet. Een conceptversie van het tussenproduct is medio november in een brede participatiesessie besproken. De input vanuit deze sessie is meegenomen in het eindproduct.

### **Informatie die niet openbaargemaakt kan worden**

Niet van toepassing.

### **Bijlagen**

<b>Volgnummer</b>	<b>Naam</b>	<b>Informatie</b>
1	Aanbiedingsbrief Tweede Kamer	Brief waarmee u de eerste uitwerking van het Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer aanbiedt.
2	Naar een Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer	Eerste uitwerking van het Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer
3	Bijlage - advies Platform Spoorgoederenvervoer en Leefomgeving	Eerste advies van de onafhankelijk voorzitter dhr. Remkes over het Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer

### **Datum**

13 december 2023

### **Onze referentie**

IENW/BSK-2023/379161

### **Opgesteld door**

Bestuurskern  
Dir. Openbaar Vervoer en  
Spoor  
Veiligheid en Goederen

### **Aan**

Staatssecretaris I&W

### **Bijlage(n)**

6

4	Bijlage - gezamenlijk ambitienetwerk spoorgoederen	Gezamenlijk document van ProRail en de markt waarin is gekeken naar de prognoses voor het spoorgoederenvervoer, de consequenties voor het netwerk en mogelijke maatregelen.
5	Bijlage – Notitie Toekomst Spoorgoederen en ERTMS	Notitie van de programmadirectie ERTMS met de wijze waarop de invoering van ERTMS de concurrentiepositie van het spoorgoederenvervoer beïnvloedt.
6	Spoorvisie 2040 België	Spoorvisie België waarvan u de Tweede Kamer heeft toegezegd deze toe te sturen.

**Datum**

13 december 2023

**Onze referentie**

IENW/BSK-2023/379161

**Opgesteld door**

Bestuurskern  
Dir. Openbaar Vervoer en  
Spoor  
Veiligheid en Goederen

**Aan**

Staatssecretaris I&W

**Bijlage(n)**

6



Ministerie van Infrastructuur  
en Waterstaat

# Naar een Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer





# Inhoudsopgave

<b>Naar een Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer</b>	<b>3</b>
Noodzaak	3
Scope en positionering	3
Visie op het spoorgoederenvervoer	4
<b>De maatschappelijke meerwaarde van spoorgoederenvervoer</b>	<b>6</b>
Goederenvervoer is essentieel voor onze maatschappij	6
Spoorgoederenvervoer is een onmisbare schakel	7
<b>Kenmerken en verwachtingen van spoorgoederenvervoer</b>	<b>10</b>
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
<b>Opgaven</b>	<b>14</b>
Planet: duurzaamheidsvoordelen worden niet optimaal benut	14
People: lasten van het spoorgoederenvervoer slaan lokaal neer	15
Profit: vervoersproducten zijn niet concurrerend genoeg	18
<b>Nu samen verder</b>	<b>21</b>
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 goederen<sup>1</sup> 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 Leefomgeving<sup>2</sup> en de Spoorgoederentafel<sup>3</sup> voor de waardevolle discussie en adviezen.

<sup>1</sup> IMA-achtergrondrapportage goederenvervoer integraal (2021)

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

<sup>3</sup> 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 2050<sup>4</sup> 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/Ziengs<sup>5</sup>.

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.

<sup>4</sup> Kamerstukken II, vergaderjaar 2022–2023, 31 305 XII, nr. 388.

<sup>5</sup> 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 nodig<sup>6</sup>. 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.

<sup>6</sup> 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 bevoorrad 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.

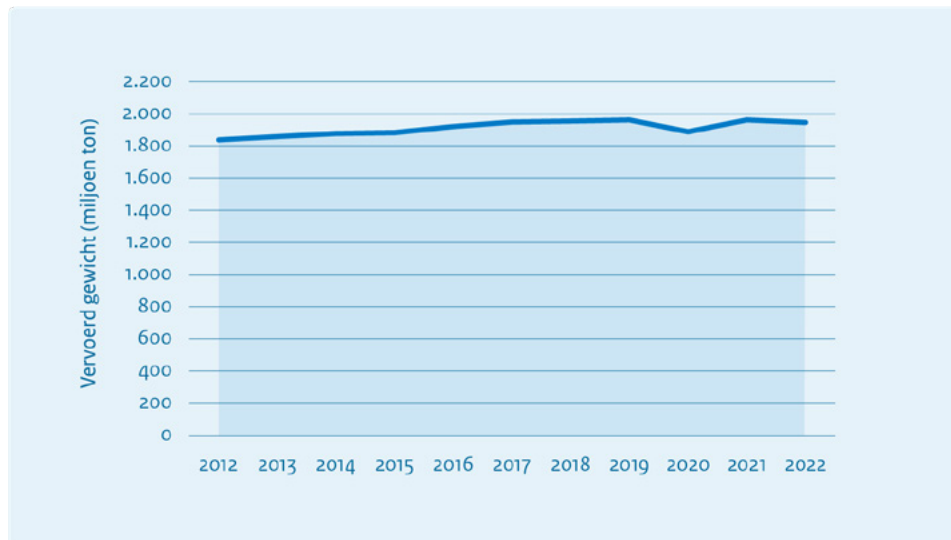
Goederenvervoer is essentieel voor onze economie. Nederland behoort tot de mondiale top van de meest dynamische en concurrerende economieën in de wereld en heeft de ambitie om de huidige top-5 positie vast te blijven houden. Logistiek en transport, zeehavens, productiebedrijven en internationale handel 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 vervoersprestatie<sup>7</sup> ging het om ruim 126 miljard tonkilometers verdeeld over de verschillende vervoerswijzen.

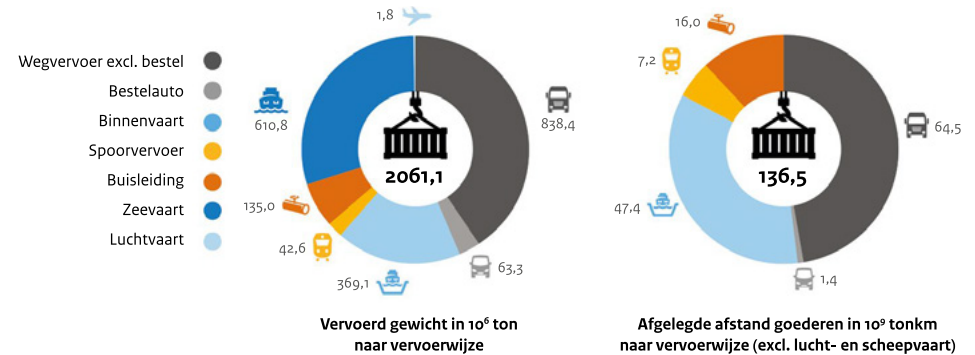
<sup>7</sup> De vervoersprestatie is de vervoersinspanning gebaseerd op afgelegde afstand en vervoersvolume. Deze wordt voor goederenvervoer uitgedrukt in ladingtonkilometers (CBS-definitie).

## 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 Hoofdlijnennotitie 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.

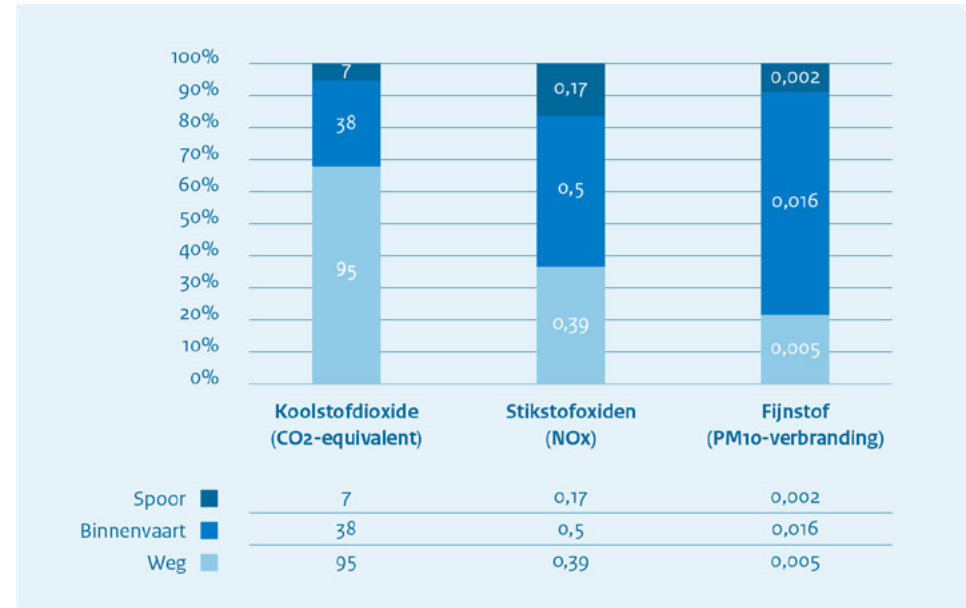
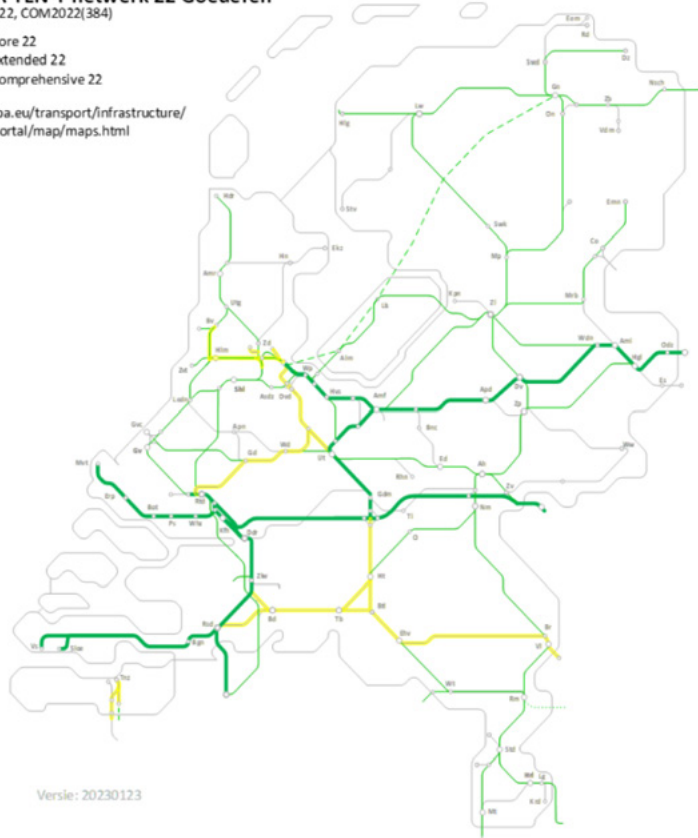
Het spoorgoederenvervoer is vanwege haar eigenschappen uitermate geschikt om grote hoeveelheden (zware) goederen met een relatief beperkt ruimtebeslag en een relatief hoge snelheid over langere afstanden te verplaatsen en is daarmee belangrijk voor het Nederlandse vestigingsklimaat en de positie van 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 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').

**Figuur 4:** TEN-T netwerk goederen 2022



## 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 hoger<sup>8</sup>.

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 binnenvaart<sup>9</sup>.

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.

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

<sup>9</sup> 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.

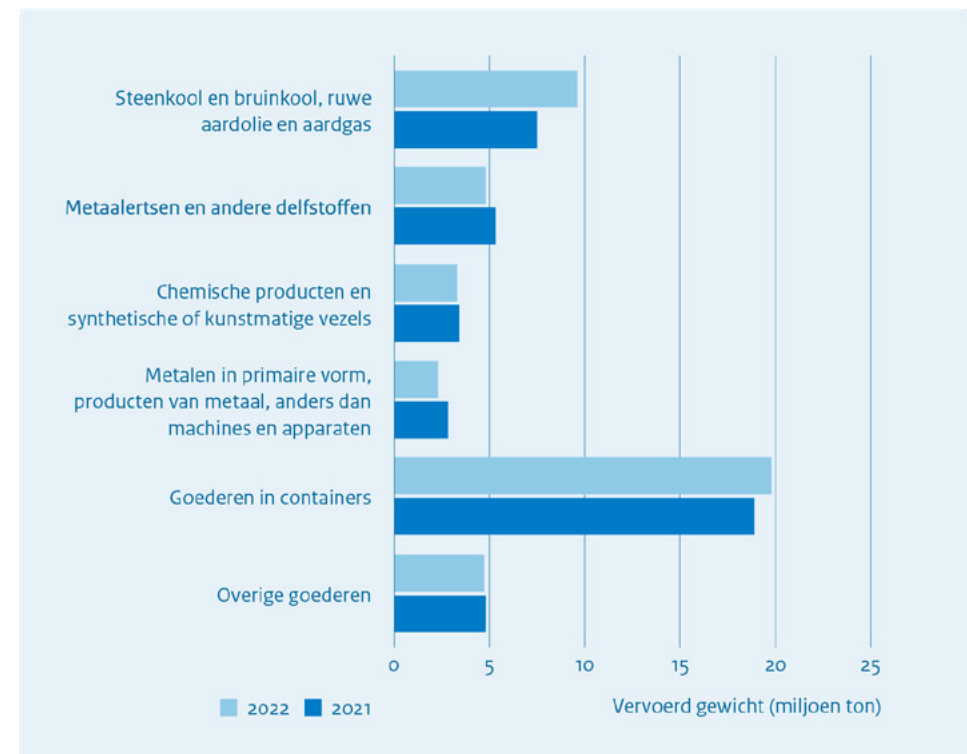
## De markt voor spoorgoederenvervoer

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

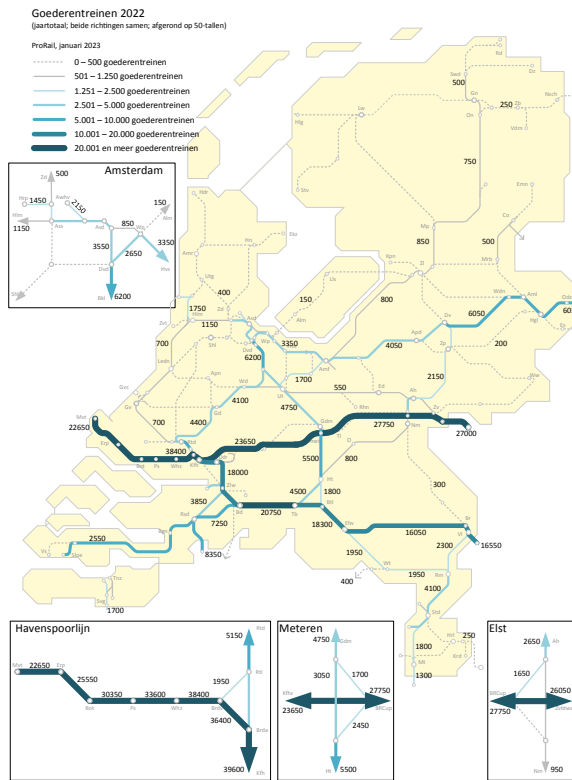
kolen, staal, chemie of bouwmaterialen voor één individuele klant. Intermodale treinen pendelen met containers, wissellaadbakken en kraanbare trailers naar alle uithoeken van Europa. Het wagenladingvervoer bedient klanten die geen volledige treinen kunnen beladen, maar slechts een aantal wagons met chemie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



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

## Goederenstromen

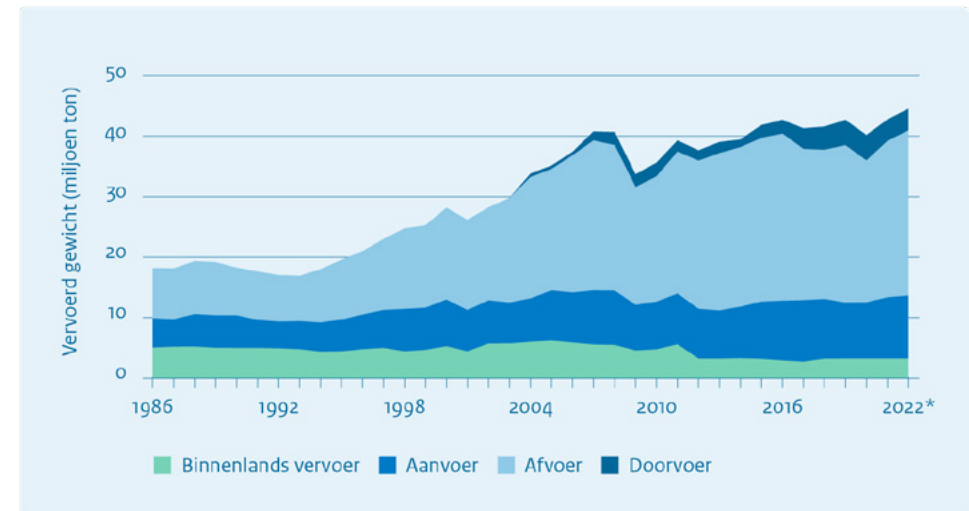
Het spoorgoederenvervoer in Nederland is bijna geheel internationaal georiënteerd. Het marktaandeel van binnenlands goederenvervoer is met ongeveer 5% beperkt en met name gericht op spoordiensten tussen Rotterdam en de bovengemiddelde multimodale vervoersknooppunten, zoals Tilburg en Venlo. Binnen het 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.



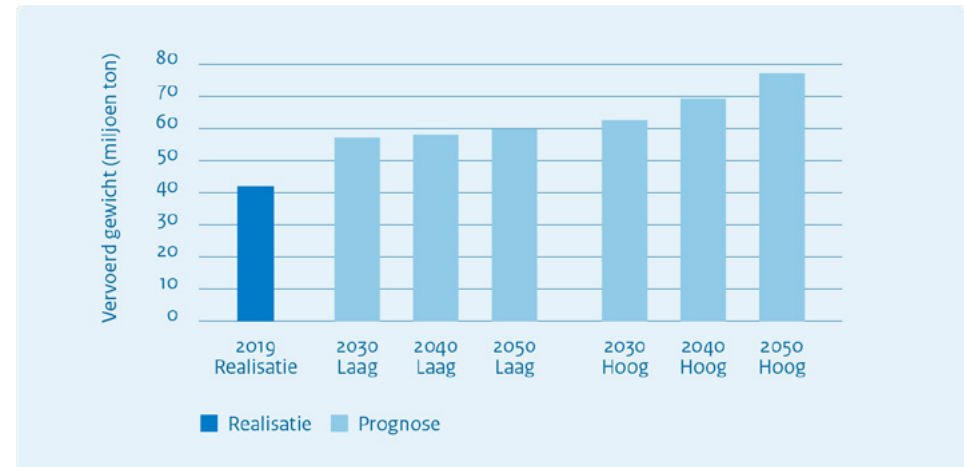
Figuur 8: Historisch vervoerd gewicht per spoor in mln. Ton (CBS)

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 on 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 Ginneken<sup>10</sup>, 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.

<sup>10</sup> 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 CO<sub>2</sub>, 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 industriële clusters. 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 Noordoost 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.<sup>11</sup> 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.<sup>12</sup> 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 gehinderd<sup>13</sup> zijn door spoortrillingen.<sup>14</sup> 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)<sup>15</sup> 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,

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

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

<sup>13</sup> 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.

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

<sup>15</sup> [https://www.era.europa.eu/domains/technical-specifications-interoperability/noise-tsi\\_en](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.<sup>16</sup>

### 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 transitieën 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.

<sup>16</sup> 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.

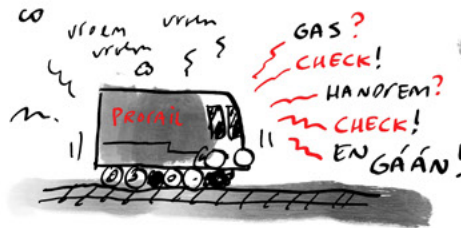
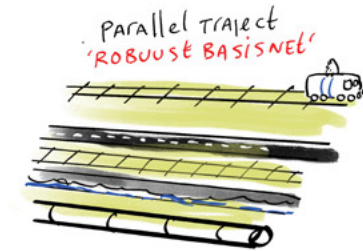
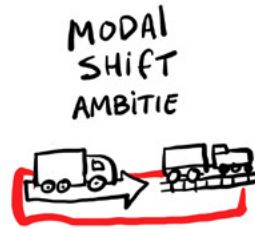
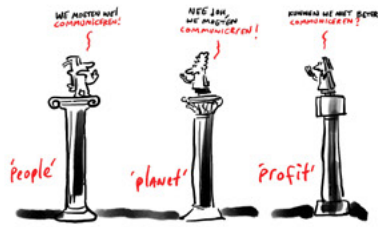
Onder “planet” is al aangegeven dat vervoersproducten op het spoor nu onvoldoende aantrekkelijk zijn voor verladers. Uit mijn gesprekken met de sector komen hiervoor verschillende redenen naar voren. De meest gehoorde reden is dat de betrouwbaarheid en de kwaliteit van de spoorinfrastructuur te wensen 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.

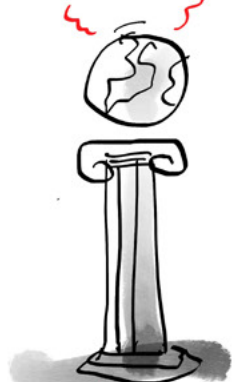
Daar bovenop komen de kosten van de uitrol van ERTMS. De programmadirectie ERTMS heeft op verzoek van het ministerie vanuit haar perspectief een samenvatting opgesteld waarin uiteen is gezet hoe de invoering van ERTMS de concurrentiepositie van het spoorgoederenvervoer beïnvloedt. Deze samenvatting is bijgevoegd. Hiermee kom ik ook tegemoet aan de motie van het lid Minhas C.S.<sup>17</sup> 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.

<sup>17</sup> Kamerstukken II, vergaderjaar 2022–2023, 36 200 XII, nr. 48.



NEDERLAND IS GEEN EILAND! NIET?



VISIE OP NIEUWE BRANDSTOFFEN



SGV EN PV MOETEN APART!

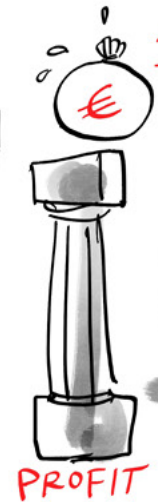
IS DAT NIET HEEL DUUR?



KORTE VS LANGE TERMIJN... sturingsillusie...



IK WIL TRANSPARANTIE!



WIE ZEIDAT?



PARTICIPATIE?

PEOPLE



STURING!

MARKT WERKING!



Betere prioriteiten op Europees niveau!



AFSTAND..

DAT HADEN WE VORIG JAAR TOCH AL GEZAM.

WE MOET SGV MEER IN DE BREEDTE ZIEN!









# 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 CO<sub>2</sub> 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.<sup>18</sup> en mijn toezeggingen aan het lid Van Ginneken.<sup>19</sup> 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.<sup>20</sup> 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.

<sup>18</sup> Kamerstukken II, vergaderjaar 2022-2023, 36 200 XII, nr. 48.

<sup>19</sup> TZ202306-126 en TZ202306-127

<sup>20</sup> 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 CO<sub>2</sub>. 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 CO<sub>2</sub> 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](http://www.rijksoverheid.nl/ienw)  
0800 - 8002

december 2023



Aan de Staatsecretaris van Infrastructuur en Waterstaat  
Mevrouw Heijnen  
Rijnstraat 8  
2515 XP Den Haag  
Nederland

Overlegorgaan Fysieke Leefomgeving (OFL)  
Rijnstraat 8  
Den Haag  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag  
[www.overlegorgaanfysiekeleefomgeving.nl](http://www.overlegorgaanfysiekeleefomgeving.nl)

In afschrift:  
Aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat  
De Heer Harbers  
Rijnstraat 8  
2515 XP Den Haag

**Contact**  
E [info@ofl.nl](mailto:info@ofl.nl)  
**Ons kenmerk**  
IENW/BSK-2023/329873

Datum 30 november 2023  
Betreft OFL Platform Spoorgoederenvervoer en  
Leefomgeving

Geachte mevrouw,

Het OFL Platform Spoorgoederenvervoer en Leefomgeving, dat op uw initiatief is ingericht, heeft in de eerste gesprekken op 22 september 2023 en 14 november 2023 het werkveld verkend. De leden van het Platform zijn afkomstig van de omwonenden organisaties, de meest betrokken DG-en bij het Rijk, private partijen in het vervoer, de logistiek en de havens, de medeoverheden en ProRail.

De leden overleggen op basis van gelijkwaardigheid. Ik informeer u over de conclusies die ik als voorzitter in het overleg trek en doe u aanbevelingen op basis van het overleg. Op basis van de verkennende gesprekken in aanloop naar het Platform en de eerste zittingen van het Platform wil ik graag mijn bijdrage leveren aan de Kamerbrief die u voornemens bent voor eind 2023 te versturen. De inhoud van deze brief weerspiegelt niet meer dan wat ik in deze eerste fase van het Platform heb opgehaald.

De naam van het OFL Platform geeft aan dat wij overleggen in het besef dat de noodzaak groeit om de kwaliteit van de leefomgeving in balans te brengen en te houden met het spoorgoederenvervoer. De verwachting dat het spoorgoederenvervoer, in deze tijd van grote transities waaronder de klimaat- en energietransitie, significant zal groeien deel ik. Uw inzet om de groei van het spoorgoederenvervoer mogelijk te maken en bij te dragen aan het modal shift beleid wordt in het Platform gedeeld.

In deze brief richt ik mij op elementen die van belang zijn voor de verbinding van de leefomgeving met het spoorgoederenvervoer. Vervolgens wil ik een toekomstbeeld schetsen en aangeven welke richting gekozen kan worden om dat toekomstbeeld binnen handbereik te krijgen. De maatregelen die voor de korte en middellange termijn zijn aangegeven hebben tot doel de hinder voor omwonenden te verminderen in de periode totdat een structurele oplossing is gerealiseerd. De maatregelen op korte en middellange termijn zijn dan ook uitdrukkelijk geen alternatief voor de benadering zoals in het toekomstbeeld aangegeven.

**Ons kenmerk**

IENW/BSK-2023/329873

**Datum**

30 november 2023

### *De verbinding van de leefomgeving met het spoorgoederenvervoer*

Voor het goede begrip van het spoorgoederenvervoer dient beseft te worden dat:

- goederenvervoer en personenvervoer in beginsel gebruik maken van dezelfde spoorweginfrastructuur (het gemengde net).
- het spoorgoederenvervoer, in het kader van het Europees en nationaal modal-shift beleid en de klimaat- en energietransitie, groeit;
- het spoor belangrijk is voor de ontsluiting van de economische centra, waaronder de havens in het stroomgebied van Rijn, Maas en Schelde;
- de woningbouwopgave groot is en nieuwe woningbouwlocaties en daaraan gerelateerde faciliteiten goed toegankelijk moeten zijn met het OV, waaronder het spoor;
- spoorgoederenvervoer zich richt op de middellange en lange afstanden. De EU TEN-T netwerken in het kader van de Europese interne markt, de grensoverschrijdende verbindingen en de afspraken die in Europa en met de buurlanden, zoals met Duitsland in het Verdrag van Warnemünde en met België in het kader van de spoorverbinding met het Ruhrgebied zijn gemaakt, zijn cruciaal voor de ontwikkeling van het spoor.

Bij de negatieve effecten op de leefomgeving gaat het vaak over de hinder, ook voor de gezondheid van omwonenden, die een gevolg is van geluid, van trillingen, het verontrustend gevoel bij het vervoer van gevaarlijke stoffen en over andere praktische omstandigheden zoals de sluiting van spoorwegovergangen bij kruisend verkeer. Voor geluid gelden wettelijke normen en heeft de WHO (Wereldgezondheidsorganisatie) advieswaarden. Het bestaan van wettelijke normen voor de meeste vormen van geluidhinder geeft houvast. Verder zijn maatregelen geïmplementeerd die hinder verminderen zoals kunststof remblokken en per december 2024 stillere routes. Voor trillingen bestaan nog geen wettelijke normen. Een intensief traject is ingezet om een basis voor wettelijke normgeving te creëren.

Spoorgoederenvervoer is een veilige vorm van vervoer. In het kader van de externe veiligheid is dit een belangrijk gegeven. Een hoog niveau van externe veiligheid wordt bevorderd door zo min mogelijk handelingen te verrichten, vervoer via de meest efficiënte route te laten verlopen en de hoeveelheid wissels in infrastructuur te beperken.

Een gesloten spoorwegovergang is voor omwonenden een factor van hinder. Deze hinder kan worden teruggebracht door ongelijkvloerse kruisingen, verdiepte ligging van het spoor en tunnels in bebouwd gebied of beschermd gebied aan te leggen. Aan de overwegveiligheid kan worden bijgedragen door een data en risico gestuurde aanpak. Het gebruik van de best beschikbare en doelmatige technieken om hinder aan te pakken helpt omwonenden. Afspraken over de haalbaarheid van de toepassing van best beschikbare technieken kunnen de verbinding tussen vervoer en leefbaarheid vergroten.

In de wereld van spoorgoederenvervoer en de leefomgeving speelt geregeld de balans tussen factoren. De balans tussen goederenvervoer en personenvervoer of tussen gebruiksvergoeding, level playing field en modal shift zijn essentieel. Als bij schaarste aan infrastructuur de balans doorslaat naar het goederenvervoer kan dat een wissel



**Ons kenmerk**

IENW/BSK-2023/329873

**Datum**

30 november 2023

trekken op het begrip van reizigers en omwonenden of op de aantrekkelijkheid van een gebied in het licht van de woningbouwopgave. Daar staat tegenover dat een goed functionerend, frequent rijdend en toegankelijk reizigersvervoer begrip kan kweken voor de effecten van spoorgoederenvervoer.

### *Het toekomstbeeld*

De wereldhandel en het spoorgoederenvervoer groeit. De economische transitie, waaronder de klimaat- en energietransitie, en inzet op duurzaamheid en circulariteit geven grond aan de verwachting dat het goederenvervoer per spoor significant zal groeien. Energiedragers voor groene energie bestaan deels uit gevaarlijke stoffen die de EU bij voorkeur via het spoor wil vervoeren.

De toename van het vervoer krijgt binnen de kaders van het modal shift beleid vorm. Vervoer met de binnenvaart of met pijpleidingen zullen daarbij ook deel uitmaken van de mobiliteitsmix. De toenemende wisselende waterstanden in de grote rivieren en de beperkingen voor ondergronds transport, waarbij de voorwaarden per land verschillen, betekenen dat spoorvervoer naar verwachting een belangrijke rol blijft vervullen, ook in de transportrelatie met onze buurlanden.

De verbinding tussen de leefomgeving en het spoorgoederenvervoer schets ik voor de lange termijn als volgt. Het perspectief omschrijf ik breed en omvat een omgevingsgerichte benadering met inbegrip van de bedrijvigheid rond het spoor.

- Spoorgoederenvervoer vindt primair plaats via verbindingen die bij voorkeur buiten de woonkernen omgaan en die bestaan uit verbindingen in het gemengd net en specifieke spoorgoederenvervoer tracés.
- Nieuwe spoorverbindingen, waar het spoorgoederenvervoer gebruik van maakt, die buiten de woonkernen omgaan creëren nieuwe capaciteit op bestaande baanvakken voor het reizigersvervoer, zeker in de woonkernen en gebieden met een bouwopgave.
- Spoorgoederenvervoer verbindingen worden bij voorkeur vervlochten met andere infrastructuur zoals snelwegen. De Betuweroute (A-15 tracé), de meest intensief gebruikte goederenspoorlijn in Nederland, is een voorbeeld voor goederenvervoer verbindingen.
- Geluid, trillingen en externe veiligheid dienen steeds te worden beschouwd op mogelijkheden om hinder en risico te reduceren. Regelgeving voor geluid kan, als de best beschikbare technieken dit mogelijk maken, worden aangescherpt. Regelgeving voor trillingen zal worden ontwikkeld en ingevoerd.





**Ons kenmerk**

IENW/BSK-2023/329873

**Datum**

30 november 2023

Regelgeving voor externe veiligheid zal steeds moeten inspelen op nieuwe ontwikkelingen qua vervoer en mogelijkheden om het risico te reduceren.

- Vervoersbewegingen zullen periodiek worden beschouwd. Dit in het licht van efficiënte routing en de reductie van hinder en risico door geluid, trillingen en externe veiligheid.
- Omwonenden van spoorwegen worden geïnformeerd over de mogelijke hinder en risico als gevolg van geluid, trillingen en externe veiligheid.
- Nieuwbouwplannen worden getoetst aan ontwikkelde normen, zoals neergelegd in het Bouwbesluit, om geluid en trillinghinder te voorkomen. Bij nieuwbouwplannen in de nabijheid van het spoor wordt, voorafgaand aan de realisatie van een project, informatie gedeeld met initiatiefnemers en ontwikkelaars over mogelijke hinder en risico als gevolg van geluid, trillingen en externe veiligheid.
- Zeehavens en de economische centra zijn in aanvulling op nationale netwerken internationaal per spoor ontsloten middels de drie EU TEN-T corridors die Nederland doorsnijden.
- Spoorgoederenvervoer ontwikkelt tot een economisch krachtige sector die zelf in staat is te innoveren en die zich gesteund weet door een Nederlands en Europees modal shift beleid.
- De gebruiksvergoeding voor het gebruik van de spoorwegen en de emplacementen past bij het modal shift beleid en het level playing field.
- Goederenvervoer en personenvervoer per spoor ontwikkelen in samenhang. De balans wordt steeds gezocht waarbij schaarste op het spoor de ontwikkeling van het goederenvervoer per spoor bij voorkeur niet belemmert.
- De verbindingen die van belang zijn voor internationaal spoorgoederenvervoer zijn geëlektrificeerd, uitgerust met ERTMS, geschikt voor de standaard van 740 meter treinen en kennen adequate omlidingsroutes in geval van calamiteiten of buitendienststellingen.
- Voor de lange termijn kan worden voortgebouwd op de ervaringen met het project Betuweroute. De toentertijd verkende takken van de Betuweroute naar Oldenzaal en naar Venlo, gebundeld met autowegen, kunnen opnieuw in overweging worden genomen.
- De problematiek van de Brabantroute vraagt om minder omgevingshinder. Een goederen spoorruit voor Zuid-Nederland, als onderdeel van het Europese TEN-T netwerk, is een duurzame oplossing. Deze ruit bestaat uit de Betuweroute, een spoorverbinding Rotterdam-België, een zuidtak van de Betuweroute naar Venlo en een spoorverbinding tussen de havens in de Vlaams-Nederlandse Delta en het zuidelijk Ruhrgebied. De ruimtelijke inpassing van deze nieuwe infrastructuur, die ook de IC reizigersverbinding tussen Eindhoven en Düsseldorf via Venlo kan faciliteren, is cruciaal.
- Ook op de route van de Noordzeehavens richting Noord Oost Europa door Oost Nederland speelt de problematiek van omgevingshinder. In het kader van de nut en noodzaak studie GNOE (Goederen vervoer Noord Oost Europa) wordt de



**Ons kenmerk**  
IENW/BSK-2023/329873

**Datum**  
30 november 2023

problematiek de komende anderhalf jaar onderzocht. Het nut- en noodzaakonderzoek zal medio 2025 gereed zijn. Daarna kan een studie naar mogelijke tracés in Oost Nederland aan de orde komen.

### *Korte en middellange termijn*

Voor de korte en middellange termijn is het van belang een aantal ontwikkelpaden te identificeren en te bewandelen. Om richting te kunnen kiezen helpt het om, ten behoeve van de financiële prioritering, een investeringsprogramma op te zetten voor de maatregelen op korte en middellange termijn. Het gaat bijvoorbeeld om:

- Maatregelen om de (externe) veiligheid te bevorderen, hinder van geluid en trillingen te verminderen door middel van regelgeving en financiële middelen voor aanvullende maatregelen aan de infrastructuur of in de omgeving van het spoor waar gewoond, gewerkt en gebouwd wordt.
- Breng meer landelijke uniformiteit in de regelgeving voor blusvoorzieningen op emplacementen.
- Het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor is onvermijdelijk in verband met de vraag naar deze stoffen. Voor het vervoer gevaarlijke stoffen is een robuust basisnet nodig. Dit vervoer biedt veel economische kansen voor Nederland. Daarom is het redelijk om de nadelige gevolgen van deze vervoersstromen voor (toekomstige) omwonenden van de goederencorridors zoveel mogelijk te beperken. Hierbij kan worden gedacht aan bronmaatregelen, die de veiligheid van treinen dienen te verhogen en de hinder te beperken.
- Aanvullende effectbeperkende maatregelen helpen, zowel op het gebied van (externe) veiligheid (zoals brandmuren) als maatregelen die de leefomgevingseffecten verminderen (zoals geluidsschermen). Financiële maatregelen ter stimulering van de implementatie van beschikbare maatregelen kunnen daarbij worden overwogen.
- Stappen zetten ter implementatie van het modal shift beleid en het creëren van een level playing field, onder andere met de gebruiksvergoeding voor de vrije baan en emplacementen. Bij het zetten van stappen wordt de ontwikkeling in andere Europese landen en bij de andere vervoersmodaliteiten in beschouwing genomen.
- Nieuwe infrastructuurprojecten vragen een zeer lange adem. Belanghebbenden hebben echter op korte termijn behoefte aan duidelijkheid. Overlast is beter te dragen met de zekerheid van een structurele oplossing op termijn. Om de periode van besluitvorming over, en aanleg van, nieuwe infrastructuur te overbruggen kan het spreiden van vervoer over verschillende routes worden overwogen. Voor het spreiden van vervoer over verschillende routes kunnen nieuwe infrastructuur-boogjes het spoorverkeer flexibeler en robuuster maken. Het spreiden van vervoersstromen en de aanleg van infrastructuur boogjes is ook relevant in het kader van de Europese afspraken om omleidingsroutes bij calamiteiten en buiten dienststellingen te hebben.

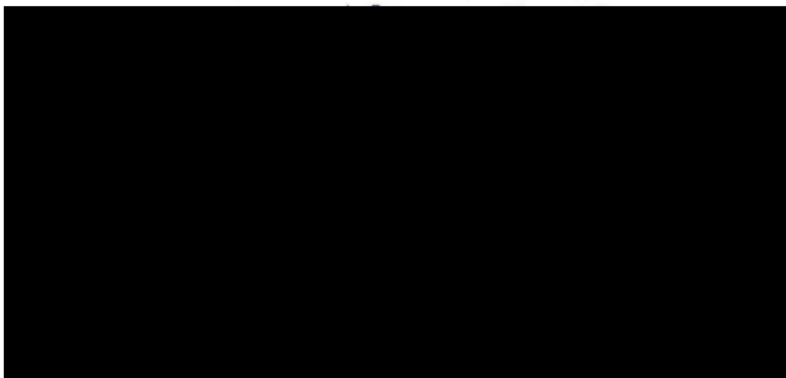


**Ons kenmerk**  
IENW/BSK-2023/329873

**Datum**  
30 november 2023

- Voor het internationaal spoorvervoer van reizigers en goederen is de knoop van Venlo een groot knelpunt. Om de groei van het internationaal reizigersvervoer en de introductie van IC-vervoer tussen Eindhoven en Düsseldorf in combinatie met goederenvervoer mogelijk te maken, is spoorverdubbeling van Venlo naar Mönchengladbach van de hoogste urgentie. Het knooppunt Venlo is, in aanvulling op de Brabantroute, ook een schakel in de omleidingsroute van de Betuweroute bij calamiteiten en buitendienststellingen. Om de spoorverdubbeling over de grens mogelijk te maken zijn afspraken nodig met Duitsland en België over het vervoer tussen de zeehavens in de Delta en het Duitse achterland en de ontlasting van de Brabantroute. Robuust spoorgoederenvervoer via Venlo, mede gezien de rol van Venlo bij omleiding van de Betuweroute, heeft ook baat bij een tweesporige Maaslijn, geschikt voor goederenvervoer tussen Valburg/Nijmegen en Roermond.
- De spoorontsluitingen van industrieclusters, waaronder die van het chemiecluster Chemelot, vormen een knelpunt. De spoorontsluitingen moeten worden aangepakt om de groei van het spoorvervoer waaronder dat van gevaarlijke stoffen te kunnen faciliteren en om bij te dragen aan de circulaire transitie en de leefbaarheid van het stedelijk gebied. Voor de chemische industrie is spoor een strategische modaliteit. Ook is spoorvervoer geschikt voor een markt waarin veel marktpartijen kleine hoeveelheden afnemen. Daar waar het mogelijk is nemen de binnenvaart en pijpleidingen hun aandeel in het vervoer. Ook toekomstige energiedragers voor groene energie bestaan deels uit gevaarlijke stoffen. De EU heeft de voorkeur om deze via het spoor te vervoeren. Pijpleidingen kunnen vooralsnog slechts een beperkte rol spelen bij een modal shift van gevaarlijke stoffen.

Graag wil ik u voor de zomer van 2024 opnieuw informeren over de besprekingen binnen het Platform en over de aanbevelingen die ik aan u kan voorleggen.





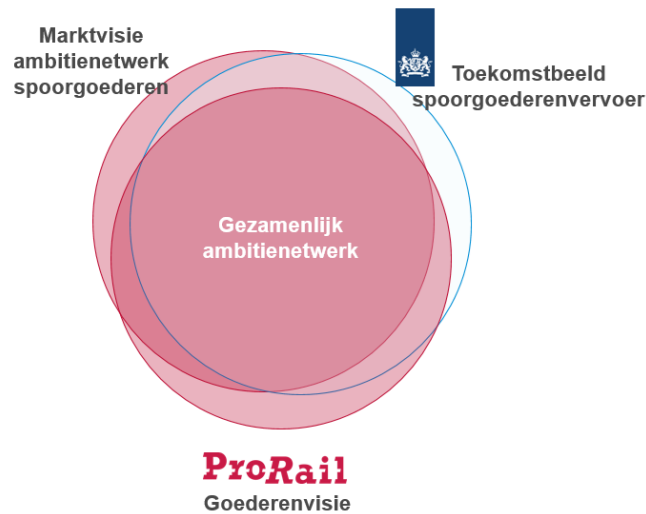
# **Update: naar een Gezamenlijk Ambitienetwerk Spoorgoederenvervoer**

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 lenW	▲ 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	▲	▲ Periode van workshops	▲ Concept gemeenschappelijk ambitienetwerk	▲	Voorstel vervolg gezamenlijk ambitienetwerk	
Richtinggevende overleggen		▲ 26/9 DO Goederen (conceptplanning)	▲ 4/10 Spoorgoederentafel	▲ 28/11 DO Goederen	▲ 13/12 Spoorgoederentafel	

7/12



# 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

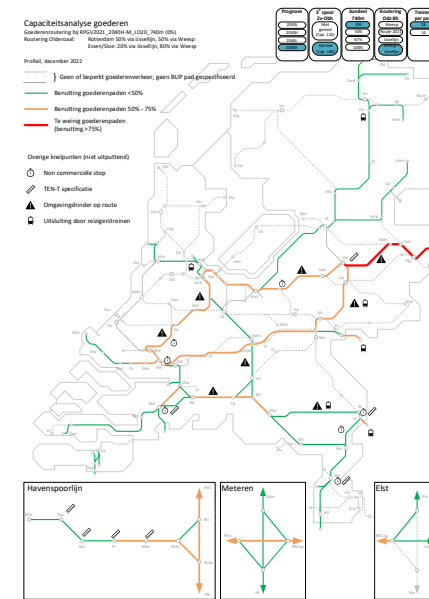
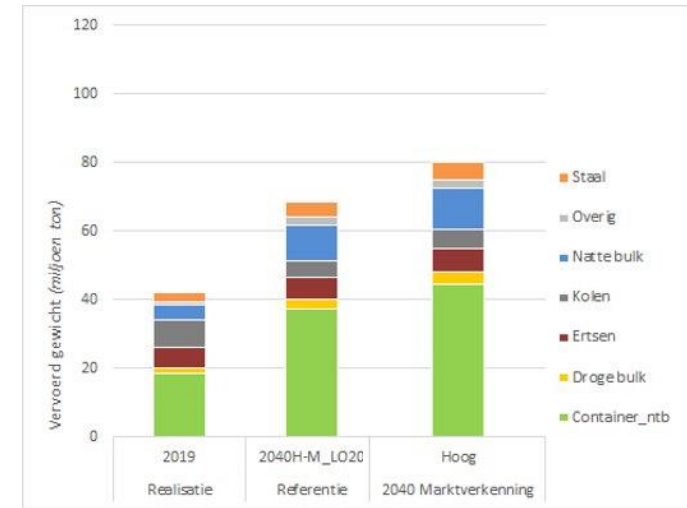
Transport is noodzakelijk omdat er goederen nodig zijn. Het onnodig verplaatsen van goederen moet voorkomen worden, de voorkeur heeft om lokaal te produceren en als dat niet lukt dan wordt maximaal ingezet op het vervoer per trein. Spoorgoederenvervoer is immers al jarenlang de meest duurzame goederenmobiliteit. 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 wegtransport<sup>1</sup>.

## People

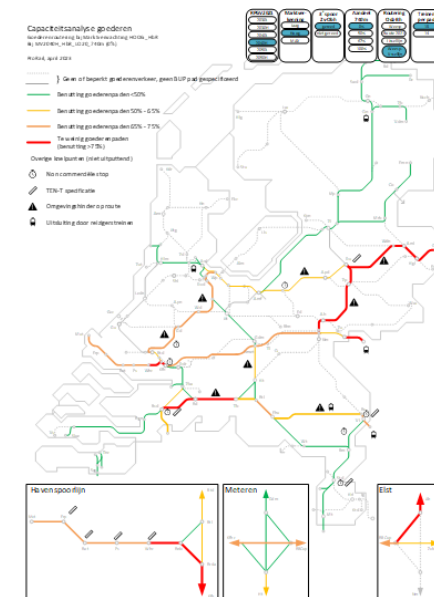
Van koelkasten en auto's tot blikjes frisdrank, het spoor zorgt ervoor dat producten elke inwoner bereiken. Tegelijk ervaren de spooromwonenden van het spoor ook hinder en is grenzeloze groei van spoorgoederenvervoer op het huidige netwerk voor hen geen optie. Spoorgoederenvervoer blijft veilig, wordt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



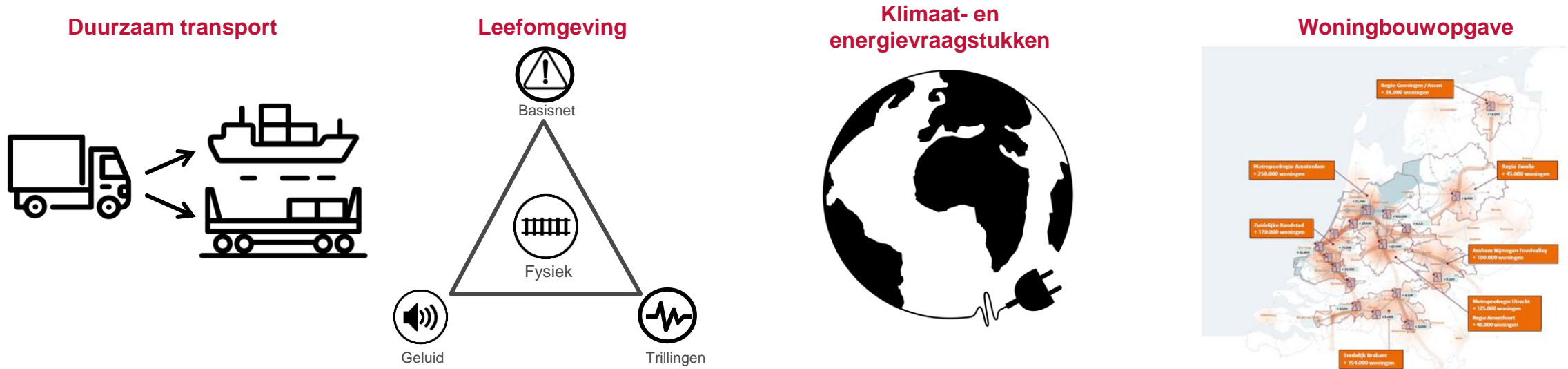
**Marktverkenning**

# 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.

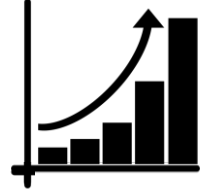
Kijk naar een toekomstvast spoor- en inter/multimodaal transportnetwerk voor duurzaam transport via de korte en snelle routes, welke recht doet aan de leefomgeving en significante bijdrage aan realisatie van de energietransitie en de woningbouwopgave.







# 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**:

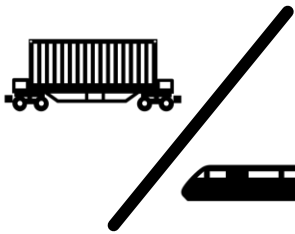
- Significante bijdrage aan klimaatambities binnen mobiliteit
- Concurrentiepositie op het spoor verbetert
- Kwalitatief, efficiënt en betrouwbaar vervoer per spoor voor de verladers
- Forse beperking omgevingshinder bij intensiverend spoorverkeer voor omwonenden
- Spoorgoederenvervoer blijft veilig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

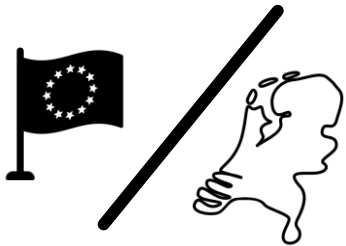
In het spoornetwerk van de toekomst zitten fikse uitdagingen. De groei van al het vervoer op het spoor, of het nu gaat om (internationaal) reizigers of internationaal goederen, vereist integrale keuzes in het netwerkontwerp



**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 Brabantroute 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.

---

Onderwerp	Toekomst Spoorgoederen
Van	Programmadirectie ERTMS
Aan	I&W
Kopie aan	MT-RF

---

itie

## Inleiding

In 2019 besloot de Nederlandse regering met de programmabeslissing voor 2031 ERTMS in te voeren op een deel van het spoornet in Nederland. Het programma bevat de initiële investering voor de invoering van ERTMS in heel Nederland. ERTMS vervangt het bestaande treinbeveiligingssysteem ATB dat aan het einde van haar levensduur is. In de komende jaren implementeren alle Europese landen ERTMS.

De Programmadirectie ERTMS is namens het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (hierna I&W) belast met de coördinatie en uitvoering van het programma ERTMS. Hiervoor werkt de Programmadirectie ERTMS samen met alle partijen die betrokken zijn bij het spoor.

De invoering van ERTMS beïnvloedt de concurrentiepositie van het spoorgoederenvervoer. Op verzoek van met ministerie van I&W licht de Programmadirectie ERTMS dit nader toe in deze notitie.

## ERTMS biedt op lange termijn voordelen voor het internationale goederenvervoer

ERTMS wordt in de komende decennia overal in Europa geleidelijk uitgerold. Doel van de Europese Commissie voor ERTMS is om de Europese spoorwegnetten te verbeteren, te standaardiseren en samen te smeden tot één gemeenschappelijk Europese spoorwegruimte, de 'Single European Railway Area'. ERTMS vergemakkelijkt het internationale spoorverkeer door systemen voor spoorwegseinen en treinbeïnvloeding interoperabel te maken, waardoor treinen met ERTMS-treinapparatuur van alle fabrikanten probleemloos en zonder beperkingen kunnen rijden over spoor met ERTMS-baanapparatuur van alle fabrikanten. Dit is relevant voor het spoorgoederenvervoer dat in Nederland qua vervoervolume en vervoersprestatie voor bijna 93% internationaal is (o.b.v. Eurostat).

De spoorgoederenvervoersector bekijkt ERTMS vanuit het Europese doel, waarbij de meerwaarde van het kunnen beschikken over één Europese standaard de opmaat is naar een 'single European railway area' met een voor de gebruikers van het spoor veilig, verbonden en betaalbaar spoorvervoerssysteem. ERTMS draagt bij aan de verwijdering van technologische grenzen in de EU.

## Implementatie van ERTMS vraagt op korte termijn aanzienlijke investeringen van de goederensector

Tijdens de overgangsfase van het bestaande ATB systeem naar implementatie van ERTMS moeten locomotieven zowel met het bestaande ATB beveiligingssysteem kunnen opereren als met de laatste versie van ERTMS, Level 2 Baseline 3. Dit is het gevolg van de "ERTMS-only" als uitrolstrategie waarvoor Nederland heeft gekozen om de kosten van de uitrol te beperken. Deze strategie houdt in dat als ProRail op een traject ERTMS aanlegt ze het bestaande ATB-systeem buiten bedrijf stelt en haar componenten verwijderd. Daarna kunnen

op dat traject alleen nog treinen rijden die zijn uitgerust met de level 2 baseline 3 versie van ERTMS. De overgangsfase in Nederland duurt naar de huidige inzichten 25 jaar.

De eigenaren van locomotieven hebben daarom 2 opties:

1. Nieuwe locomotieven aanschaffen met ERTMS en ATB en eventueel vervroegd materieel afschrijven,
2. Bestaande locomotieven uitrusten met (de nieuwe versie van) ERTMS.

Dit geldt ook voor de locomotieven die nu rijden op de Betuweroute en Havenspoorlijn. Deze trajecten zijn voorzien van vorige versies van ERTMS. Ook treinen die hier rijden moeten een upgrade ondergaan.

De beide opties vragen om investeringen van partijen uit de spoorgoederensector. Hierdoor liggen de kosten voor eigenaren van goederenlocomotieven aanzienlijk hoger dan als Nederland had gekozen voor een dual signalling implementatie. Want dan zou ombouw van bestaande locomotieven of vervroegde afschrijving niet nodig zijn. De Nederlandse regering bepaalde in 2019 dat zij 50% van de ombouwkosten<sup>1</sup> draagt. Het andere deel van de ombouwkosten moeten de voertuigeigenaren zelf dragen. De indirecte kosten die gemoeid zijn met de ombouw moet de voertuigeigenaren en/of goederenvervoerders zelf dragen.

De huidige regeling voorziet niet in een tegemoetkoming voor vervroegde afschrijving. Een dergelijke toevoeging draagt zowel bij aan verbetering van de concurrentiepositie van het spoorgoederenvervoer als de vergroening van de goederenvloot.

### **Investeringen door de goederensector hebben negatieve invloed op de concurrentiepositie van het spoorgoederenvervoer**

De investeringen door de goederensector leiden tot een hogere kostprijs van het spoorgoederenvervoer. Dit verslechtert de concurrentiepositie ten opzichte van andere modaliteiten. Uit onderzoek van Bridgecraft uit 2021<sup>2</sup> is gebleken dat er met de huidige regeling in 2030 een volumeverlies optreedt van gemiddeld 5,4% ten opzichte van de door de regering gekozen doelstelling. Er zal dan niet de geambieerde 62,6 maar 59,2 miljoen ton lading per spoor worden vervoerd, uitgaande van de rangeeroplossing zonder ERTMS. Met een investering van, ten tijde van het onderzoek, ca. € 180 miljoen was het mogelijk om het negatieve effect met de helft te beperken. Dit benodigde bedrag ligt wegens diverse oorzaken en voortschrijdend inzicht inmiddels hoger. De totale onrendabele top voor het spoorgoederenvervoer wordt geschat op € 300 miljoen prijspeil 2024. Om dit te beperken adviseert het onderzoeksbureau Bridgecraft een vervangingsregeling en een hogere bijdrage aan de ombouwopgave van locomotieven.

De negatieve gevolgen voor de concurrentiepositie van het spoorgoederenvervoer hebben directe invloed op de ambities van de Nederlandse Rijksoverheid en Europese Commissie voor meer duurzaam goederenvervoer per spoor en het verplaatsen van goederentransport van de weg naar het spoor, de zogenaamde modal shift. Ook heeft dit invloed op het verschuiven van lading van Nederlandse haven-industriële gebieden naar haven-industriële gebieden in omringende landen, en daarmee mogelijk verlies aan verdienvermogen van de Nederlandse economie.

### **Overige aandachtspunten voor spoorgoederensector vanuit het ERTMS-programma**

Naast bovenstaande belangrijkste effect van de financiering van ERTMS op de concurrentiepositie van de spoorgoederensector zien wij nog een aantal aandachtspunten, waarvan het mogelijk van belang is om deze mee te nemen in de afwegingen voor het toekomstbeeld spoorgoederen.

---

<sup>1</sup> Uitgezonderd prototypes die in een inmiddels gesloten regeling voor 90% zijn gesubsidieerd. Dit was een combinatie van nationale en Europese subsidie.

<sup>2</sup> Meegestuurd als bijlage bij Voortgangsrapportage 16 van het programma ERTMS



- In de huidige planning van het programma wordt het tracé Kijfhoek – Belgische grens (Essen) in de periode 2028 – 2030 met ERTMS in bedrijf gesteld. Dit is een cruciale en veel gebruikte route voor het goederenvervoer. Dit tracé is de critical lifeline voor de twee grootste haven-industriële gebieden van Europa. Onvoldoende materieel op dit tracé zal grote gevolgen hebben voor goederendoorvoer naar het binnenland van Europa en daarmee ook financiële en economische gevolgen voor Nederland.
- Alle Europese landen werken de komende jaren aan een migratie naar ERTMS. Aangezien de industrie een beperkte capaciteit heeft, kan dat leiden tot mogelijke krapte op de markt van ERTMS geschikte goederenlocomotieven. De prijs en beschikbaarheid (via lease of koop) van goederenlocomotieven wordt hiermee uiteindelijk mede bepaald door marktwerking in heel Europa. De verschillende landen in Europa werken op dit dossier nog onvoldoende samen. Nederland heeft inmiddels met Duitsland hiervoor een initiatief genomen.
- Voor efficiënt goederenvervoer door Europa is coördinatie nodig over vervoerscorridors, zowel voor infrastructuur als materieel. Een corridor kan alleen met ERTMS functioneren als er voldoende geschikt en interoperabel materieel is.
- Vanwege de druk op de concurrentiepositie als gevolg van de transitie naar ERTMS blijft het risico bestaan dat er onvoldoende goederenlocomotieven tijdig voorzien zijn van ERTMS. Maatregelen die perspectief bieden op een betere concurrentiepositie en return on investment verkleinen dit risico voor het programma ERTMS.
- De toeleverende industrie heeft problemen om de benodigde capaciteit (locs met ERTMS) te leveren. Ook zien we een obstakel in het lange toelatingsproces voor loc's. Dit verloopt moeizaam en keuringsinstanties hebben te weinig tijd en capaciteit om dit te kunnen versnellen.
- De beoogde voordelen van ERTMS voor goederenvervoer treden pas op als op een gehele internationale vervoerscorridor over ERTMS-infrastructuur gereden kan worden met voldoende locomotieven. Dat betekent dat de baten in de transitieperiode nog niet (volledig) aanwezig zijn.

## Slot

Met bovenstaande is een beknopte samenvatting geschetst vanuit het perspectief van de Programmadirectie ERTMS op het raakvlak tussen ERTMS en de concurrentiepositie van het spoorgoederenvervoer. Gezien de relatief grote impact die het programma ERTMS heeft op het spoorgoederenvervoer is het van belang dat dit mede beschouwd wordt in het proces voor de totstandkoming van het toekomstbeeld spoorgoederen.



# Spoorvisie 2040

## Het spoor: ruggengraat van de mobiliteit in België

Een duidelijke koers voor de toekomst van het Belgische spoor



*Deze nota geeft een overzicht van de verschillende krachtlijnen van het ontwerp van de Spoorvisie 2040 die de minister van Mobiliteit, Georges Gilkinet, ter goedkeuring aan de Federale Regering werd voorgelegd.*

*Dit document is opgesteld op basis van de werkzaamheden van de FOD Mobiliteit en Vervoer, alsook op basis van de verdienste van consultants die gespecialiseerd zijn op het gebied van spoorwegmobiliteit en die de Belgische situatie in perspectief hebben geplaatst ten opzichte van die van andere landen. Dit voorbereidende werk werd vervolgens gedeeld en besproken met verschillende actoren, waaronder de NMBS en Infrabel, het Raadgevend Comité van de Treinreizigers, de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven, de Nationale Arbeidsraad, de Federale Raad voor Duurzame Ontwikkeling en belanghebbenden van de spoorwegmobiliteit in België. De relevante bespiegelingen die daaruit voortvloeiden, zijn verwerkt in dit stappenplan "Spoorvisie 2040".*



## Morgen geven we de Belgen nog meer zin om de trein te nemen!

Zo zal de trein er in ons land uitzien in 2040! Deze "Spoorvisie 2040" werd op 6 mei 2022 goedgekeurd door de regering. Ze zal voor de periode 2023-2032 worden vastgelegd in het Openbaredienstcontract van de NMBS en het Performantiecontract van Infrabel. Voor het eerst wordt er dus een langetermijnperspectief vastgelegd voor het Belgische spoor, wat essentieel is voor een ambitieus en performant spoorbeleid. Dit is de start van een nieuw tijdperk!

Morgen zullen de Belgen, zowel particulieren als economische belanghebbenden, nog meer zin hebben om de trein nemen.

Omdat er kwantitatieve verbeteringen zullen zijn aangebracht aan de trein. Morgen zullen er meer treinen rijden, en vroeger in de ochtend en later op de avond. In alle stations zullen er twee treinen per uur rijden (op een vast uur), en vier in de buurt van de grote steden. De aansluitingen zullen veel beter zijn. De stiptheid ook.

Er zullen ook kwalitatieve verbeteringen zijn aangebracht aan de trein. Morgen biedt de trein zijn klanten een reiservaring. De stations zullen voor iedereen toegankelijk zijn, ook voor personen met beperkte mobiliteit, en ze zullen schoon en veilig zijn. Er zal plaats zijn voor fietsen in de treinen, maar ook in de omgeving van de stations. Er zullen ook parkeerplaatsen voor auto's beschikbaar zijn.

Morgen zal de tijd voor de multimodaliteit gekomen zijn.

Bedrijven zullen hun inkomende of uitgaande goederen gemakkelijker per spoor kunnen vervoeren. Want digitalisering maakt het mogelijk de stromen dynamischer te beheren. Ook omdat onze spoorbedrijven meer op dienstverlening gericht zullen zijn.

Dankzij de inzet van alle betrokken actoren zal succes verzekerd zijn: de trein zal nieuwe klanten aantrekken, met name onder de huidige autopendelaars en onder bedrijven die tot nu toe voor de weg kozen.

De regering heeft als doel het aandeel van treinen in de mobiliteit te verdubbelen, van 8 naar 15% tegen 2040. Morgen zullen we compleet van model zijn veranderd.

Deze nieuwe ambitie voor het spoor maakt deel uit van een andere visie op de wereld.

Het komt erop aan de klimaatverandering actief te bestrijden en ervoor te zorgen dat België zijn verplichting kan nakomen om zijn CO<sub>2</sub>-uitstoot tegen 2030 met 55% te verminderen. Het komt erop aan onze afhankelijkheid van fossiele brandstoffen te verminderen, de energietransitie te versnellen en bij te dragen aan onze energieonafhankelijkheid en de wereldvrede. De "nieuwe trein" zal elektrisch zijn en mag op termijn alleen nog "groene" stroom uit hernieuwbare energiebronnen gebruiken.

Het gaat om onze gezondheid. Fijnstofvervuiling is verantwoordelijk voor ongeveer 10.000 voortijdige sterfgevallen per jaar in ons land.

Het gaat om onze veiligheid. Op de weg vallen er nog altijd te veel doden.

Tot slot komt het erop aan bij te dragen aan het economisch herstel van ons land en aan de werkgelegenheid van morgen: één euro die geïnvesteerd wordt in het spoor brengt drie euro op voor onze economie, zowel direct (omdat het een arbeidsintensieve sector is die niet delokaliseerbaar is) als indirect (de trein staat ten dienste van andere economische belanghebbenden en helpt hen hun activiteiten te ontwikkelen).

Andere Europese landen die dicht bij ons liggen en die van grootte vergelijkbaar zijn met het onze, doen het veel beter dan wij op het gebied van het spoor. Zij hebben veel vroeger dan wij vooruitgekeken. Maar het is nog niet te laat voor ons! En er is geen enkele reden om te denken dat we ze niet meer kunnen inhalen en zelfs voorbijgaan. Dat is een kwestie van wil en visie. Beide zijn aanwezig, zoals blijkt uit dit document. Ik wens u veel leesplezier.

**Georges Gilkinet**

*Vice-eersteminister - Minister van Mobiliteit*



# Inhoud

<b>Inleiding</b>	4
De uitdagingen die moeten worden aangegaan door het spoor	5
Te benutten troeven	9
<b>Spoorvisie 2040, krachtlijn 1: Het spoor ten dienste van meer reizigers en meer ondernemingen</b>	11
Ambities voor het spoor	11
• Een modaal aandeel van 15% voor het binnenlandse reizigersvervoer behalen	11
• Een modaal aandeel van 20% voor het goederenvervoer behalen	13
Een wendbaar spoorwegsysteem dat is afgestemd op de ambities	14
• Een doelaanbod definiëren	15
• Keuze van een exploitatiemodel	19
• Geplande investeringen ten behoeve van het te ontwikkelen aanbod	21
<b>Spoorvisie 2040, krachtlijn 2: het spoor ten dienste van de klanten</b>	24
Onthaal van de reizigers	24
De ontwikkeling van het goederenvervoer	28
<b>Spoorvisie 2040, krachtlijn 3: het spoor duurzamer</b>	31
Duurzaamheid in de 'core business'	32
Milieuverantwoorde actoren	33
<b>Spoorvisie 2040, krachtlijn 4: het spoor ten dienste van een globale benadering van de mobiliteit</b>	34
De trein, verbonden met andere oplossingen voor gewestelijk vervoer	34
De multimodale toegankelijkheid van de stations is een prioriteit voor actieve of gedeelde vervoerswijzen	35
Bevorderlijke ruimtelijke ordening	37
Een fiscaal stimuleringsbeleid	38
De invoering van Mobility as a Service (MaaS)	39
<b>Uitvoering van de Spoorvisie 2040</b>	40
Governance en stappenplan	41



# Inleiding

In de Spoorvisie 2040 wordt een koers, een oriëntering uitgezet en wordt een langetermijnambitie voor de toekomst van het spoor in België voorgesteld. Het is dit stappenplan dat de politieke, budgettaire en industriële keuzes moet inspireren tussen nu en 2040 om van het spoor de ruggengraat van de toekomstige mobiliteit in België te maken.

De spoorwegen van de toekomst moeten nu al worden bedacht, ontworpen en gestructureerd. Deze Spoorvisie 2040 moet het mogelijk maken om samen de toekomst voor te bereiden en vooruit te kijken. Het stappenplan is bedoeld om een kader te bieden voor het spoorbeleid dat de komende twintig jaar moet worden gevoerd om, in overeenstemming met internationale, nationale en gewestelijke doelstellingen, een mobiliteit met een veel geringere CO<sub>2</sub>-uitstoot te definiëren en aldus ook mogelijk te maken. Het is een eerste stap in het uittekenen van een interfederale visie op de mobiliteit van morgen, waar verschillende entiteiten van de Belgische samenleving op aandringen.

**Tal van studies\* wijzen op het belang van het spoor omwille van zijn aansluiting op andere vervoerswijzen, zowel voor het vracht- als het reizigersvervoer, en dus zijn rol als 'ruggengraat' van de intermodale mobiliteit.**

Om het spoor in staat te stellen zijn rol als ruggengraat van een duurzamer mobiliteitssysteem te spelen, zijn er hervormingen nodig op verschillende gebieden: ruimtelijke ordening, fiscaliteit, economie enz. Deze Spoorvisie 2040 bepaalt welke hefboomen moeten worden geactiveerd om de voorwaarden te scheppen voor een echte modal shift naar het spoor. De hefboomen met betrekking tot de spoorwegsector zullen worden ontwikkeld in overeenstemming met het federaal Regeerakkoord, waarin het volgende wordt gesteld: "Naast de beheersovereenkomsten heeft het spoor nood aan een langetermijnsturing van en -visie op de verwachtingen in verband met de spoorwegdienstverlening in België. De FOD Mobiliteit en Vervoer zal met de steun van Infrabel, de NMBS en de verschillende stakeholders, zoals de gewestelijke vervoersmaatschappijen, een visie op de in 2040 verwachte dienstverlening en uitbating uitwerken. Die visie zal gebaseerd worden op ambitieuze doelstellingen in verband met het vervoersaandeel en zal onder meer de ontwikkeling van een geïntegreerd openbaar vervoerssysteem beogen. De NMBS en Infrabel zullen bij de planning van hun investeringen rekening houden met de visie 2040. Er zal een studie worden uitgevoerd om na te gaan of het technisch en budgettair haalbaar is om op het spoornet tegen 2040 geleidelijk een cadancering rond overstapknoppunten in te voeren en in samenhang daarmee de uurregelingen af te stemmen op de andere vormen van openbaar vervoer die beheerd worden door de gewesten."

Het spoorwegbeleid wordt immers gekenmerkt door zware investeringen en de lange termijnen die nodig zijn voor de concretisering ervan en voor de gewenste verandering. Die elementen rechtvaardigen de opstelling en goedkeuring van een gepast stappenplan dat de keuzes zal kunnen sturen die de twee autonome overheidsbedrijven en de federale Regering de komende 20 jaar zullen maken, maar ook die van de industriële actoren rond het spoor in België. Die investeringen hebben een positief hefboomeffect op de hele Belgische economie. Eén euro die in het spoor wordt geïnvesteerd brengt er 3 op 2\*, in de vorm van directe en indirecte werkgelegenheid, maar ook ter ondersteuning van de economie. Het is van belang dat deze investeringen deel uitmaken van een logisch kader en een tijdschema die het mogelijk maken de juiste keuzes op het juiste moment te maken, hetgeen deze tekst beoogt te bevorderen.

\* <https://theshiftproject.org/>

\* Volgens een studie van Deloitte in opdracht van Infrabel.

Na de maatschappelijke uitdagingen en de troeven van het Belgische spoor te hebben voorgesteld, worden in dit stappenplan vier onafhankelijke krachtlijnen ontwikkeld: onze algemene ambities voor het spoor, de diensten die moeten verleend aan de gebruikers-klanten van het spoor, de impact van het spoor op onze omgeving en op de mobiliteit in ruime zin. In de Spoorvisie 2040 wordt de complexiteit beschreven van de uitdagingen op ecologisch, sociaal en technologisch gebied die ons te wachten staan. Zij stelt een kader vast dat bedoeld is om het Belgische spoorstelsel in de komende twintig jaar efficiënt te kunnen ontwikkelen. Het valideren van deze Visie zal een duidelijke en motiverende koers vastleggen die het mogelijk zal maken om de samenhang en de robuustheid te verzekeren van de maatregelen en beslissingen die op lange termijn moeten worden genomen, niet alleen op het vlak van dienstregelingen, uitrustingen en investeringen, maar ook op het gebied van internationale relaties en samenwerking met de andere actoren van mobiliteit of interne organisatie.

## De uitdagingen die moeten worden aangegaan door het spoor

Het spoor is een fantastisch instrument dat de federale overheid kan inschakelen om de duurzame ontwikkelingsdoelen, zoals die in de in 2017 goedgekeurde nationale strategie voor duurzame ontwikkeling zijn vastgelegd, te helpen verwezenlijken, **maar ook, en vooral, om een antwoord te bieden op de uitdagingen van klimaatverandering, energieonafhankelijkheid en - transitie, waar we meer dan ooit voor staan.**

### De klimaatuitdaging

De vervoerssector is de belangrijkste sector in België waarvoor de uitstoot van broeikasgassen blijft toenemen. In 2019 was de vervoerssector in België goed voor 25.966 kiloton CO<sub>2</sub>-equivalent, of 22,3% van de broeikasgasemissies, waarbij het wegvervoer verantwoordelijk is voor 98,3% van die emissies. In België kunnen de jaarlijkse maatschappelijke kosten van de CO<sub>2</sub>-uitstoot van de vervoerssector worden geraamd op 4,7 miljard euro\*.

Om de emissies van de vervoerssector snel en fors terug te dringen, moet er op drie niveaus worden ingegrepen: door een vermindering van de mobiliteitsnoden, door een modal shift naar minder vervuilende vervoerswijzen en door een verbetering van de motortechnologie teneinde de vervuilende emissies te beperken.

In 2019 was de modal split in België, uitgedrukt in reizigerskilometers, als volgt: 81,3% met de auto, 8,4% met de trein en 10,3% met andere vormen van openbaar vervoer\*. Ons mobiliteitsstelsel berust nog steeds hoofdzakelijk op het gebruik van de personenauto, de verplaatsingswijze met de grootste milieu-impact. De huidige dominantie van het wegvervoer over andere vervoerswijzen moet worden herzien. Er moet een beter evenwicht worden gevonden. Geen enkel vervoersmiddel kan op zijn eentje de auto vervangen. Het is door de combinatie van verschillende mobiliteitsoplossingen dat dit onevenwicht geleidelijk kan worden afgebouwd. Het komt erop aan een

\*Volgens het Duitse milieuagentschap UBA heeft één ton CO<sub>2</sub> een maatschappelijke kostprijs van 180 euro (waarde 2016)  
Bron: UBA, <https://www.umweltbundesamt.de/daten/umwelt-wirtschaft/gesellschaftliche-kosten-von-umweltbelastungen#klimakosten-von-treibhausgas-emissionen>

\*Bron: Eurostat, [http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=tran\\_hv\\_psmo&lang=en](http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=tran_hv_psmo&lang=en)

samenhangend mobiliteitssysteem tot stand te brengen dat, door een combinatie van verschillende oplossingen, vlotte verplaatsingen van deur tot deur mogelijk maakt.

Het goederenvervoer vertoont een soortgelijk onevenwicht. Het wegvervoer vertegenwoordigt vandaag 73% van alle goederen die in België worden vervoerd. Het overgebleven modale aandeel bedraagt 17% voor de binnenvaart en nauwelijks 10% voor het spoor.

Talrijke studies wijzen op de structurerende rol die het spoor kan spelen in een systematische transformatie van onze vervoerswijzen:

- ◇ Door een rol te spelen in het structureren van de ruimte;
- ◇ Door het aanbieden van ongeëvenaarde verplaatsingssnelheid (speciale infrastructuur)
- ◇ Door de combinatie met andere vervoerswijzen, zowel voor het vracht- als voor het reizigersvervoer, en dit op lokaal, nationaal of internationaal vlak;
- ◇ Door de combinatie met andere mobiliteitsactoren en met de actieve vervoerswijzen, die dan aantrekkelijker worden, en door zo aan de burgers een veel bredere waaier van bestemmingen aan te bieden.

### ***De uitdaging van de energieonafhankelijkheid***

De spectaculaire stijging de laatste maanden van de energieprijzen heeft de Belgische staat ertoe gedwongen massaal middelen vrij te maken om de Belgische burgers en bedrijven te helpen die worden geconfronteerd met de hoge energieprijzen in het algemeen en de brandstofprijzen aan de pomp in het bijzonder.

Deze situatie heeft ook de dringende noodzaak duidelijk gemaakt om België minder afhankelijk te maken van ingevoerde fossiele brandstoffen.

Een verhoging van het modale aandeel van de trein, zowel voor goederen- als voor passagiersvervoer, is een voor de hand liggende en snelle manier om naar energieonafhankelijkheid te evolueren en minder uit te geven aan de invoer van fossiele brandstoffen.

### ***De uitdaging van de schade als gevolg van het wegvervoer***

In 2019 werden in België 37.699 verkeersongevallen geregistreerd, waarbij 646 mensen om het leven kwamen (overlijden binnen 30 dagen) en 3.600 mensen ernstig gewond raakten\*. Die situatie heeft grote gevolgen, niet alleen wat de menselijke kostprijs betreft, maar ook voor de volksgezondheid en de begroting, die we allemaal moeten dragen en waar we niet onverschillig voor kunnen blijven.

Van alle gemotoriseerde vervoerswijzen blijft het spoor de veiligste. In 2019 is geen enkele reiziger, geen enkel personeelslid (of medewerker van een onderaannemer) overleden of zwaargewond geraakt als gevolg van een spoorongeval. In 2019 werden 27 ernstige spoorwegongevallen geregistreerd, waarbij 10 mensen om het leven

\*Bron: Statbel, <https://statbel.fgov.be/nl/themas/mobiliteit/verkeer/verkeersongevallen>

kwamen en 12 mensen ernstig gewond raakten\*. 88% van deze ongevallen deed zich voor ter hoogte van een spoorwegovergang en in de rest van de gevallen ging het om botsingen in het station of op het spoor zelf.

In 2018 bedroeg het gemiddelde tijdverlies in het spitsverkeer 141 uur voor Brussel en 195 uur voor Antwerpen\*, wat een rechtstreekse invloed heeft op ons bruto binnenlands product. Deze files gaan gepaard met een kostprijs, die door ons allemaal moet worden gedragen. Het Planbureau raamt de jaarlijkse kosten van verkeersopstoppingen in België op ongeveer 2,3 miljard euro.

Bovendien raamt het federaal Planbureau dat het goederenvervoer tegen 2040 met 26% zal toenemen. Bij een ongewijzigd beleid zal het aantal ton per kilometer (Tkm) dat over de weg wordt vervoerd van 52 miljard Tkm in 2018 klimmen naar 62 miljard Tkm tegen 2030, met nog méér en langere files tot gevolg.

Volgens het Europees Milieuagentschap waren de PM<sub>2,5</sub>-, NO<sub>x</sub>- en O<sub>3</sub>-emissies in 2018 verantwoordelijk voor 8.950 vroegtijdige sterfgevallen per jaar in België. Het wegvervoer is verantwoordelijk voor 16,15% van de PM<sub>2,5</sub>-emissies en 41,85% van de NO<sub>x</sub>-emissies\*.

### **De uitdagingen van de demografische ontwikkeling en de veranderende gewoonten**

De vergrijzing van de bevolking is een verschijnsel dat op vele vlakken aanpassingen van onze samenleving vergt; dit geldt ook voor de mobiliteit. Senioren hebben behoefte aan verplaatsingsoplossingen die aan hun behoeften voldoen en die hen in staat stellen hun sociale leven voort te zetten. Daarnaast komt elke maatregel die de universele toegankelijkheid\* van de spoordiensten voor iedereen verbetert ten goede aan alle gebruikers, zoals bijvoorbeeld gezinnen met kleine kinderen, toeristen of pendelaars met bagage of met een fiets. De universele toegankelijkheid van het spoor voor iedereen is dus een eerste vereiste om het modale aandeel ervan te verhogen. De gerichtheid op de gebruikers zal een essentiële factor zijn voor de ontwikkeling van de spoorwegen van de toekomst, in termen van toegankelijkheid, kwaliteitsvolle informatie, een participatieve cultuur, communicatiemiddelen en het verwelkomen van de diversiteit van de doelgroepen, met inbegrip van personen met een handicap.

In België heeft 26,8% van de huishoudens\* geen auto, hetzij uit vrije keuze, hetzij uit noodzaak. In de grotere agglomeraties is deze tendens nog meer uitgesproken. In Brussel heeft 52% van de huishoudens en 70% van de alleenstaanden geen auto. Daarbij zijn er in huishoudens met een auto ook personen die er niet altijd over kunnen beschikken, of die ervoor kiezen het gebruik ervan zoveel mogelijk te beperken, of die vinden dat de auto niet altijd het beste mobiliteitsmiddel is (risico op files, parkeerproblemen enz.). Voor die personen is de beschikbaarheid van collectieve vervoersmiddelen als alternatief voor de eigen auto nog essentiëler dan voor de rest van de bevolking. Het is de sleutel tot hun toegang tot werkgelegenheid, onderwijs, diensten, vrije tijd en mobiliteit in het algemeen.

De klimaatmarsen en de 'flygskam'\* -beweging (vliedschaamte) weerspiegelen overigens een belangrijke verandering bij de jongere generaties. De rol van de auto als kenmerk van sociale status wordt langzaam uitgehold ten gunste van actieve, collectieve of gedeelde vervoersmiddelen.

\* Bron: Infrabel, <https://infrabel.be/sites/default/files/generated/files/report/RapportSecurite2019.pdf>, De keuze voor het referentiejaar 2019 is gemaakt omwille van de consistentie met de referentiegegevens voor het wegvervoer en het is het laatste normale jaar buiten de Covid-context.

\* Bron: Inrix, <https://inrix.com/scorecard/>

\* Bron: EEA, <https://www.eea.europa.eu/themes/air/country-fact-sheets/2020-country-fact-sheets/belgium-air-pollution-country>

\* Bron: Databank van het Europees Milieuagentschap (European Environment Agency, of EEA)  
Het regeerakkoord voorziet een actieplan universele toegankelijkheid waarbij een structurele toegankelijkheid van de ruimte en de publieke dienstverlening het einddoel is. Toegankelijkheid als concept houdt in dat gebouwen, producten, diensten en digitale inhoud zo ontworpen worden dat ze rekening houden met de diversiteit in functionele karakteristieken onder de bevolking zodat ze zonder assistentie bruikbaar zijn voor een zo groot mogelijk aandeel van de populatie.

\* Bron: Statbel, <https://statbel.fgov.be/nl/themas/databank/wagenbezit-huishouden>

\* In het Zweeds komt "flygskam" overeen met het schuldgevoel dat bepaalde burgers die gevoelig zijn voor milieubescherming ervaren wanneer ze zich verplaatsen met het vliegtuig.



## **De uitdaging van de liberalisering van het Europese spoorvervoer**

Dit is een uitdaging waarmee de Belgische spoorwegen op zeer korte termijn worden geconfronteerd. In december 2023 loopt de overgangperiode af waarin EU-lidstaten openbaredienststopdrachten nog rechtstreeks aan hun gevestigde exploitant mogen gunnen. In overeenstemming met de geldende Europese regels heeft België zijn voornemen bekendgemaakt om een openbaredienstcontract voor het spoorvervoer direct te gunnen, met inbegrip van een compensatie voor de exploitant die belast is met de openbaredienstverplichtingen. Dit voornemen zal in de loop van 2022 worden gerealiseerd door de gunning van een openbaredienstcontract. De vergunning heeft een geldigheidsduur van tien jaar. Parallel zal zowel in Vlaanderen als in Wallonië in samenwerking met de gewestelijke instanties in één vervoersregio een pilootproject worden opgezet waar via tendering één operator voor het vraaggestuurd kern- en aanvullend net kan worden aangeduid, met als doel de overheden en de autonome openbare spoorwegmaatschappijen te helpen zich voor te bereiden op de periode na 2032.

Deze rechtstreekse gunning moet echter aan bepaalde eisen voldoen en houdt in dat de doelstellingen en het prestatietraject voor de spoorwegexploitanten formeel moeten worden vastgelegd. Bovendien staat de Belgische spoorwegmarkt al sinds januari 2021 open voor concurrentie wat betreft de diensten die niet onder de openbaredienststopdrachten vallen (Open Access), zoals het internationaal reizigers- of goederenvervoer.

Het is dan ook absoluut noodzakelijk ons spoorwegsysteem op deze ontwikkeling voor te bereiden. Over 10 jaar moet de NMBS op het vlak van prestaties en kwaliteit van de dienstverlening beter kunnen concurreren met de andere spoorwegexploitanten op de Europese markt. De infrastructuurbeheerder Infrabel zal van zijn kant in staat moeten zijn om een dienst te leveren betreffende de terbeschikkingstelling van spoorweginfrastructuur en de gunning van vervoerscapaciteit (rijpaden) aan een groeiend aantal spoorwegexploitanten, met het verwachte kwaliteitsniveau. De Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer speelt een belangrijke rol in het verzekeren van niet-discriminerende toegang tot de spoorweginfrastructuur voor de verschillende spoorwegexploitanten die op het Belgische spoorwegnet actief willen zijn en in het toezien op een transparante markt en een gezonde concurrentie tussen operatoren. De Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer vervult eveneens een essentiële rol: die staat garant voor de naleving van de geldende wetgeving en anticipeert op de verwachte of noodzakelijke ontwikkelingen, is verantwoordelijk voor het opvolgen van de uitvoering van de openbaredienst- en performantiecontracten en voor de investeringsplannen en zal in staat moeten zijn om zo nodig de offerteaanvragen voor opdrachten voor spoordiensten te beheren.

# Te benutten troeven

In België was het wegvervoer in 2019 goed voor 98,3% van de broeikasgasemissies van de vervoerssector, terwijl het spoor slechts voor 0,3% van de emissies verantwoordelijk was. De resterende emissies waren afkomstig van de binnenvaart (riviervaart)\*.

België heeft het enorme voordeel dat het al over een sterk geëlektrificeerd net beschikt (90%, tegenover 65% in Duitsland en 74% in Nederland).

Het Belgische spoorwegnet (3.615 km hoofdspoor en 214 km hogesnelheidslijnen) is ook relatief dicht. Een groot deel van de spoorinfrastructuur is gemengd en biedt plaats aan zowel reizigers- als goederentreinen. Een goede organisatie en een goede coördinatie van het treinverkeer zijn echter onmisbaar om de capaciteit van het spoorwegnet te optimaliseren.

Alle lijnen op het net moeten behouden kunnen blijven en ingeschakeld kunnen worden. De heropening van bepaalde lijnen kan voor elk geval afzonderlijk worden bestudeerd om de vermazing binnen ons eigen net of met de buurlanden te versterken.

Ons land ligt in het hart van Europa en zijn spoorwegnet wordt doorkruist door drie grote Europese vrachtcorridors: de Rijn-Alpencorridor, de corridor tussen de Noordzee en de Middellandse Zee en de corridor tussen de Noordzee en de Baltische Zee. Het Belgische net beschikt ook over hogesnelheidslijnen die in drie takken zijn verdeeld: een westelijke tak die Brussel met de Franse grens verbindt (lijn 1 - 88 km); een oostelijke tak die Brussel via Luik met de Duitse grens verbindt (lijnen 2 en 3 - 139 km); en een noordelijke tak die Brussel via Antwerpen met de Nederlandse grens verbindt (lijn 4 - 87 km). Dankzij die configuratie vervult het spoor een cruciale rol in de ontwikkeling en verankering van onze zee- en binnenhavens, waardoor die een sterkere welvaartsmotor voor ons land zijn.

Het Belgische spoorwegnet is op Europees niveau een van de meest geavanceerde netwerken wat betreft uitrustingen, met het interoperabele automatische beveiligingssysteem ETCS (European Train Control System). Het ETCS-Masterplan voorziet in de voltooiing van de volledige uitrusting van het net in 2025.

Op het Belgische net zijn belangrijke moderniserings- en capaciteitsuitbreidingsprojecten aan de gang, die tegen 2030 afgerond zullen zijn. Het gaat onder meer om het verbreden tot vier sporen van de lijnen rond Brussel (L124 en L161) en de modernisering van de internationale as Brussel-Luxemburg (As 3, L161-162), maar ook de versterking van de capaciteit tussen Brugge en Gent (L50A) en de verschillende ontwikkelingsprojecten in de Belgische havens. Tegelijkertijd moet een belangrijke uitdaging worden aangegaan: de vernieuwing en modernisering van de bestaande infrastructuur. Op dit vlak moet een inhaalslag worden gemaakt.

Bovendien telt het Belgische net een groot aantal haltes en stations (554 stations), waardoor de bevolking een goede aansluiting op de spoordiensten heeft. 50% van de Belgische bevolking woont op minder dan 2 km van een station en 82% op minder dan 5 km\*.

De laatste jaren zijn veel stations ingrijpend gerenoveerd, waardoor het reizigerscomfort erop vooruit is gegaan. Deze beweging zal worden voortgezet met de voltooiing van de lopende projecten in de komende jaren (Ottignies, Mechelen, Kortrijk, Gent, Leuven, Oostende, Brugge, Kortrijk, Hasselt enz.). Er wordt ook gewerkt aan de renovatie

\* Bron: Databank van de Dienst Klimaat van de FOD Volksgezondheid. De luchtvaart en het zeevervoer zijn niet inbegrepen in deze berekening.

\* Bron: Berekeningen FOD Mobiliteit en Vervoer, 2019 - Uitgangspunt: bevolkingscijfers 2017 Statbel en lijst van NMBS-stations

en de aanpassing van de toegankelijkheidsnormen van alle toegangspunten tot het net, met als doel om enerzijds tegen 2025 de toegankelijkheid in de stations met meer dan 5.000 reizigers te verbeteren en om anderzijds tegen 2040 een autonome toegankelijkheid te bieden voor 90% van de Belgische treinreizigers.

Bovendien beschikken de Belgische spoorwegen over andere onmiskenbare troeven om de maatschappelijke uitdagingen het hoofd te bieden. Het spoor is niet alleen minder belastend voor het milieu dan het weg- of het luchtvervoer (CO<sub>2</sub>-uitstoot en lokale verontreinigende stoffen, bodeminname en ondoordringbaarheid enz.), het is ook een sector die werkgelegenheid creëert – banen die niet kunnen worden verplaatst, met uiteenlopende kwalificatieniveaus, en die openstaan voor zowel mannen als vrouwen.

De Belgische spoorwegen kunnen nu al rekenen op duizenden spoorwegarbeiders die gepassioneerd zijn door hun job en die zich inzetten voor de uitvoering van hun openbare-dienst opdrachten. De leeftijdspiramide binnen de spoorfamilie is echter aan het veranderen en creëert aanzienlijke uitdagingen op het vlak van de overdracht van competenties. Ook andere uitdagingen dienen zich aan, zoals de noodzaak de spoorwegberoepen verder te ontwikkelen om zich aan te passen aan de technologische veranderingen en de digitalisering van de processen. Het is ook van belang nauwe banden en samenwerkingsverbanden tussen de twee overheidsbedrijven in stand te houden, rekening houdend met het feit dat de nieuwe generaties spoorwegarbeiders de geïntegreerde structuur niet hebben gekend.

De rekrutering en de “retention management” van technische profielen blijven vandaag een grote uitdaging voor de overheidsbedrijven. Opleidingsinitiatieven (voor basisopleiding of permanente opleiding), hetzij binnen HR Rail of binnen nieuwe externe structuren (academische wereld), hetzij intern bij het spoor, zoals bij de recent opgerichte ‘Infrabel Academy’, zullen worden ontwikkeld en ondersteund.

Het spoor is ook, en zal dat in de toekomst nog meer worden, een bron van innovatie ten voordele van alle klanten. Talrijke projecten, zoals het gebruik van waterstof als alternatief voor diesel op rangeerterreinen, het onderhoud van sporen en bermen volgens methoden die de biodiversiteit ontzien, de digitalisering van heel wat processen die één enkel ticket-verkoopsysteem of een modern verkeersbeheer mogelijk maken, de installatie van productie-eenheden voor hernieuwbare energie, de versterkte samenwerking met regionale vervoersbedrijven, enz. worden nu volop ontwikkeld door private en publieke actoren in de spoorwegsector.

Uiteindelijk wordt het Belgische grondgebied gekenmerkt door een hoge bevolkingsdichtheid, een belangrijke logistieke sector en een even hoge dichtheid van het spoorwegnet. Drie troeven die een nog groter gebruik van het spoor in de komende jaren mogelijk zouden moeten maken.

## Spoorvisie 2040, krachtlijn 1:

# Het spoor ten dienste van meer reizigers en meer ondernemingen

Het Belgische spoorwegsysteem heeft historisch gezien een sleutelrol gespeeld in de economische en sociale ontwikkeling van België. Het wordt, wat woon-werkverplaatsingen aangaat, gekenmerkt door massale bestemmingen en betrekkelijk homogene werktijden, geconcentreerd in bepaalde beperkte tijdsblokken. De spoorverbinding tussen grote industriële spelers bevordert de instandhouding en ontwikkeling daarvan op het Belgische grondgebied.

Het reizigersvervoer is momenteel volop in beweging: hoewel woon-werkverplaatsingen belangrijk blijven, zijn ze minder overheersend geworden onder de verplaatsingen, en vrijetijdsverplaatsingen zijn sterk in opmars\*.

Het goederenvervoer per spoor heeft niet alleen een rijke industriële geschiedenis, maar heeft onlangs ook zijn nut bewezen tijdens de coronacrisis door de bevoorrading van essentiële productiesectoren te verzekeren. De trein maakt het ook mogelijk de CO<sub>2</sub>-uitstoot en de congestie op de weg te verminderen – één goederentrein staat gelijk aan vijftig vrachtwagens op de wegen.

Wat het goederenvervoer betreft, zijn de economische actoren collectief gemobiliseerd en vragende partij voor een verhoogd gebruik van het spoor om hun grondstoffen in te voeren en hun eindproducten uit te voeren. De sector wijst ook op de onontbeerlijke creatie van nieuwe diensten om het verkeer over kortere afstanden aan te trekken.

De spoorsector moet zich aanpassen aan deze veranderingen in levenswijzen en de economische vraag en voortdurend op zoek gaan naar nieuwe klanten. Die uitdaging biedt ook kansen. In het reizigersvervoer bijvoorbeeld vertonen de verkeerspieken de neiging om af te vlakken, waardoor de middelen beter kunnen worden gebruikt en de productiviteit van het systeem dus toeneemt.

## Ambities voor het spoor

### Een modaal aandeel van 15% voor het binnenlandse reizigersvervoer behalen

Op dit moment is de personenauto nog steeds de dominante vervoerswijze voor personen, met een modaal aandeel van 81,3%, terwijl de trein goed is voor 8% van de verplaatsingen (Eurostat, 2019). Het marktaandeel van het spoor in het passagiersvervoer is momenteel groter in onze West-Europese buurlanden (19% in Zwitserland, 11% in Nederland, 10% in Frankrijk, 9% in Duitsland en 9% in het VK).

\* Volgens een analyse die door de FOD Mobiliteit in 2021 is uitgevoerd, gebaseerd op studies en enquêtes van de FOD Mobiliteit en Vervoer en van het Federaal Planbureau, zijn de verplaatsingsredenen als volgt te verdelen (alle vervoerswijzen samen): woon-school 10%, woon-werk 19%, beroepsverplaatsingen 4%, vrijetijdsverplaatsingen 30% en andere beroepsverplaatsingen 33%



**Ons doel is een modaal aandeel van 15% te bereiken tegen 2040.** Ter vergelijking: Nederland streeft naar een modaal aandeel van het spoor van 15% tegen 2030 en Zwitserland koestert de ambitie om tegen 2050 een modaal aandeel van 20 tot 23% te bereiken. Duitsland streeft op zijn beurt naar een verdubbeling van het aantal reizigers tegen 2030.

De trein is het structurerende deel van de verschillende oplossingen inzake duurzame mobiliteit. De ontwikkeling van de trein gaat hand in hand met de ontwikkeling van de actieve mobiliteit. De combinatie van fiets en trein is een winnende combinatie voor het invoeren van een globaal duurzamer mobiliteitssysteem. Dit moet op verschillende manieren worden bereikt: door fietsstallingen in de stations te ontwikkelen, door het vervoer van fietsen in treinen te vergemakkelijken, of door in de stations huurfietsen of fietsonderhoudsdiensten aan te bieden.

Ook de aanleg en de promotie van wandelroutes van station naar station kunnen op veel belangstelling rekenen binnen de vrijetijdssector en verdienen verder ontwikkeld te worden.

**Dankzij de analyse van de mobiliteitsenquêtes, die onder meer worden uitgevoerd door de FOD Mobiliteit en Vervoer\*, kon het grote potentieel voor de ontwikkeling van de vraag naar spoorvervoer worden geïdentificeerd in niches die nog onvoldoende worden benut:**

- ◇ Afstand tussen 5-10 en 30 km;
- ◇ Daluren;
- ◇ Vrijetijdsverplaatsingen (ook van meer dan 30 km);
- ◇ Klanten die momenteel niet worden bereikt, ook ouder dan 30 jaar.

Op basis hiervan kunnen mogelijkheden worden geïdentificeerd om nieuwe klanten aan te trekken:

- ◇ Kansen voor stedelijke en voorstedelijke gebieden, dus in en rond de steden;
- ◇ Belang van intermodaliteit, frequenties en reikwijdte – centraal element voor de aantrekkelijkheid van de trein voor wie momenteel niet wordt bereikt, in het bijzonder voor afstanden van 5-10 tot 30 km;
- ◇ Het nut van het verbeteren van de commerciële snelheid over lange afstanden om beter te kunnen concurreren met de auto en de snelweg;
- ◇ Aanpak van klantenbinding in de verschillende levensfasen (bv. ouder dan 30 jaar).

Ook al zijn er nog onzekerheden en ook al zijn de postcoronagevolgen uiteraard nog niet gestabiliseerd en moeten zij worden opgevolgd, toch kunnen we nu al een versnellend effect vaststellen van bepaalde lopende ontwikkelingen (toename van het telewerk, stijging van de vraag om andere redenen enz.). Deze ontwikkelingen bevorderen een deconcentratie van de vraag in de richting van de daluren en de weekends, en dragen ook bij tot een vermindering van de druk op spoorwegknelpunten, waaronder de noord-zuidverbinding in Brussel, die een niet te verwaarlozen knelpunt vormt voor de robuustheid van ons net.

Er moet uiteraard verder worden nagedacht over maatregelen die de druk verder kunnen verlichten.

Deze ontwikkeling biedt ook de mogelijkheid om een potentiële nieuwe vraag, meer bepaald een hoofdstedelijke vraag, in en rond de steden in te vullen. Het is immers mogelijk op verschillende hefboomen in te werken zodat het niveau van het spoorwegaanbod de relevantiedrempel kan bereiken die nodig is om nieuwe klanten, die nu nog niet worden bereikt, aan te trekken.

\* Bron: FOD (2019), Enquête Monitor en BeMob-project, [https://mobilit.belgium.be/nl/mobiliteit/mobiliteit\\_cijfers/enquetes\\_over\\_de\\_mobiliteit\\_van\\_de\\_belgen](https://mobilit.belgium.be/nl/mobiliteit/mobiliteit_cijfers/enquetes_over_de_mobiliteit_van_de_belgen)



Wanneer we de prestaties van het spoor in België vergelijken met die in vergelijkbare landen of regio's met gelijkaardige kenmerken, stellen we een hoger gebruik van het spoornet (in trein-km per km net) vast in Zwitserland (ongeveer 50% intensiever) en zelfs het dubbele in Nederland; het sporaanbod (aantal treinen), het gebruik van de trein door de bevolking en het modale aandeel van het spoorvervoer liggen hoger in die twee landen in vergelijking met België\*.

Indicateur Unité	Densité pop. hab/km <sup>2</sup>	Densité réseau km/km <sup>2</sup>	Offre train train-km/hab	Utilisation train voy-km/hab
NL	462 2019	0,082	8,7 2017	1.141 2018
BE	372 2019	0,118	7,0 2020	919 2019
CH	207 2019	0,126	23,5 2019	2.544 2019

## Een modaal aandeel van 20% voor het goederenvervoer behalen

In België werd in 2019 bijna 76,6% van de goederen over de weg vervoerd. Het geringe markt-aandeel van het spoor in België (12% in 2019), onder het EU27-gemiddelde (17,8%), wordt gecompenseerd door het hoge aandeel van de binnenvaart (11,4%)\*, die gedeeltelijk hetzelfde type verkeer aantrekt. Er zijn echter vooruitzichten voor de ontwikkeling en de groei van het vrachtvervoer per spoor, met inbegrip van een groot deel van het transitvervoer over de weg, dat naar het spoor zou moeten kunnen overschakelen. Veel bedrijven zijn ook op zoek naar nieuwe, milieuvriendelijkere oplossingen die een vlotter verkeer mogelijk maken voor het vervoeren van hun grondstoffen en eindproducten.

Ons doel is om tegen 2040 een modaal aandeel van 20% te behalen. Tegen 2030 zou het volume van per spoor vervoerde goederen moeten verdubbelen. Om de uitdagingen op het gebied van klimaat, verkeersveiligheid en mobiliteit aan te gaan, moet meer dan de in de komende jaren verwachte delta van de groei van het goederenverkeer worden opgevangen ten voordele van het spoor; er moet een echte modal shift mogelijk worden gemaakt. Er moeten concrete acties worden ondernomen om de ontwikkeling van de verschillende soorten verkeer mogelijk te maken (internationaal transitverkeer, dienstverlening aan de Belgische industrie, gecombineerd vervoer enz.), hetzij door aanpassingen van de regelgeving, door de evolutie van de praktijken of door de keuze van gerichte investeringen in het net.

Elke speler in de bevoorradingsketen zal tevens een bijdrage moeten leveren. Transport-bedrijven zullen bijvoorbeeld meer informatie moeten delen om de goederen optimaal te kunnen volgen, de nodige investeringen in innovatie moeten doen enz.

Van hun kant zullen de overheidsinstanties moeten werken aan de kosten, om het concurrentiële karakter van het goederenvervoer per spoor te verzekeren, maar ook aan het vergemakkelijken van sorteer- en overslaghandelingen, aan het beheren van het verkeer en de toegang tot het net en tot slot aan de ontwikkeling van de spoorweginfrastructuur in functie van de specifieke behoeften inzake vrachtvervoer per spoor (creëren van opstelsporen, uitrusting van havens en industriegebieden, enz.).

\* Zie ook: Rapport "Horizon Spoor" (2019), [https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/resources/files/l3\\_rail4bel\\_v2.2\\_nl.pdf](https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/resources/files/l3_rail4bel_v2.2_nl.pdf)

\* Bron: Eurostat, [https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/tran\\_hv\\_frmod/default/table](https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/tran_hv_frmod/default/table)

Er zal een regelmatige dialoog met de sector plaatsvinden zodat die duidelijke adviezen kan uitbrengen over de komende ontwikkelingen.

Ook het wetgevende kader zal worden aangepast teneinde de activiteiten te optimaliseren om zo de kosten ervan te verminderen.

Van zijn kant zal de netbeheerder een optimaal beheer van de dienstinstallaties en de verkeersstromen verzekeren, alsook de goede coördinatie van de werken en de informatie naar de klanten toe

Bijzondere aandacht moet ook worden besteed aan de verschillende taken van de Dienst Regulering, waarvan de rol van cruciaal belang is voor de toekomst. Het is hierbij de bedoeling een denkoefening op gang te brengen over de huidige activiteiten en de relevantie van een versterking daarvan.

## Een wendbaar spoorwegsysteem dat is afgestemd op de ambitie

Hoewel het spoorstelsel een belangrijke economische sector is, is die niet erg aanwezig op universitair niveau. In België bestaat er, in tegenstelling tot onze buurlanden, geen specifieke opleiding buiten de klassieke kanalen tot 'spoorbeheer of sporingenieur', en er is te weinig universitair onderzoek naar onderwerpen die verband houden met het spoorvervoer. De Spoorvisie 2040 zou het kader kunnen vormen voor samenwerking tussen de universitaire wereld, de spoorwegondernemingen en de industriële sectoren, en dit met het oog op de ontwikkeling van specifieke opleidingen.

Binnen de spoorwegondernemingen moet ook de cultuur van permanente opleiding worden versterkt om het personeel op het verwachte kennis- en competentieniveau te houden.

De spoorwegondernemingen moeten een voorbeeldfunctie vervullen op het gebied van human resources. Hun rekruteringsbeleid moet de diversiteit van de maatschappij weerspiegelen. In alle beroepen moeten zowel integratie als gendergelijkheid structureel worden bevorderd. Op het gebied van de sociale dialoog moeten de spoorwegondernemingen eveneens een voorbeeldfunctie vervullen en de geldende procedures naleven.

Om de vele uitdagingen van deze tijd aan te gaan, moet de hele Belgische spoorsector blijf geven van wendbaarheid. Het is niet langer een kwestie van gewoon doen "wat we altijd al hebben gedaan": er is een andere "mindset" nodig. De spoorwegorganisaties moeten creatief zijn en open staan voor andere manieren van denken en handelen. Het spoor van morgen zal anders zijn. De problemen zullen een innovatieve aanpak vereisen.

Bedrijven die moderniseren, denken na zonder taboes, beschikken over doeltreffende sturings- en beheersinstrumenten, cultiveren een strategische en prospectieve denkoefening over risico's en uitdagingen op middellange en lange termijn, en vertalen hun visie in duidelijke, operationele doelstellingen en prestatie-indicatoren. Zij verstrekken gegevens die regelmatig ter beschikking van het publiek worden gesteld, zodat de kwaliteit en de doeltreffendheid van hun diensten kunnen worden beoordeeld.

Daarbij moet onafgebroken worden gestreefd naar een begrotingsstabiliteit van de Belgische spoorwegondernemingen. Die stabiliteit is immers een voorwaarde en tegelijk een gevolg van die wendbaarheid. Overheidsbedrijven hebben nood aan een beheerszichtbaarheid om relevante beslissingen te nemen. Besparingen voor de korte termijn zijn zelden relevant. Op basis van stabiele subsidies die zijn afgestemd op de hun toevertrouwde openbaredienststopdrachten moeten de overheidsbedrijven zorgen voor het financiële evenwicht dat onontbeerlijk is voor hun voortbestaan. Elke investeringsuitgave zal worden vastgelegd na een gedetailleerde analyse van de reële gevolgen ervan voor de kwaliteit van de uit te voeren openbaredienststopdrachten. De klant, of die nu een reiziger of een onderneming is, moet centraal staan bij alle beslissingen. De overheidsbedrijven moeten nog zorgvuldiger dan nu te werk gaan om een opwaartse spiraal in stand te houden, waarbij de kwaliteit van de dienstverlening meer klanten zal aantrekken en de inkomsten zal doen toenemen. Die inkomsten kunnen dan op hun beurt opnieuw in de kwaliteit van de dienstverlening worden geïnvesteerd.

## Een doelaanbod definiëren

Om meer reizigers en bedrijven naar het spoor te lokken, moet het vervoersaanbod steeds aantrekkelijker worden.

Het vervoersaanbod wordt vertaald in dienstregelingen voor reizigers en rijpadcatalogi voor goederen. Het bepalen van de ambities aan de aanbodzijde is een politieke keuze. Hoe nauwkeuriger de doelstellingen (doel-dienstregeling), hoe relevanter de exploitatie- en investeringskeuzes voor het spoor zullen zijn. De principes van het aanbod dat tegen 2040 zal worden nagestreefd via een gecoördineerd optreden van de infrastructuurbeheerder en de exploitanten van de openbare dienststopdrachten, worden hierna beschreven: Deze "principes" zullen richting geven aan de ontwikkeling van het aanbod in de komende 20 jaar, doordat zij concreet ten uitvoer worden gelegd via de opeenvolgende vervoersplannen die door de spoorwegexploitanten (voor het binnenlands reizigersvervoer) worden uitgewerkt. Elk vervoersplan is onderworpen aan voorafgaande studies over de evaluatie van de potentiële vraag om te bepalen op welke assen, lijnen of stations de versterking van het aanbod prioritair moet worden opgezet.

## Principes voor het aanbod

Een versterking van het aanbod op basis van het meest voor de hand liggende vraagpotentieel, waarbij op termijn wordt gestreefd naar een basisaanbod met vaste tijden van 4 treinen/uur in de buurt van de grote steden en op de drukste trajecten, en 2 treinen/uur op de rest van het net en snelle verbindingen tussen grote steden, waarbij het niveau van het aanbod zal worden bepaald op basis van alle studies en informatie die in de verschillende stadia beschikbaar zijn, ten einde de modal shift te maximaliseren met de beschikbare technische en financiële middelen.

Een gecadanceerde dienstregeling gebaseerd op 15'/30'/60': de treinen rijden met regelmatige dienstregelingen die zich om de 15, 30 of 60 minuten herhalen, naargelang de dienstfrequentie. Drie aanbodcategorieën met duidelijke verbintenissen ten aanzien van de klant, met voor elke formule een duidelijke definitie van de commerciële snelheid, de reikwijdte, het beleid inzake de haltes en het comfort waarover de klant kan beschikken:

- **Snel** (Inter-City): 2/uur tussen grote steden (versterkt op de drukste lijnen)
- **Intermediair** (Inter-Regional of RegioExpress): 2/uur tussen middelgrote steden, in dichtbevolkte gebieden
- **Omnibus** (Local en Suburban): 2/uur lokaal basisaanbod en 4/uur (voor)stedelijk aanbod (aangepast volgens het vraagpotentieel).

Voor elke lijn wordt een dienstregeling vastgelegd met treinen die vroeg en laat genoeg rijden, waarbij rekening wordt gehouden met het nodige onderhoud van de infrastructuur.

### **Creëren van sterke lijnen:**

IC-lijnen die de grote stadspolen bedienen

### **Een beter gestructureerd aanbod:**

- ◊ Streven naar het systematiseren van het aanbod naar een gecadanceerd en symmetrisch systeem: de treinen rijden met gecadanceerde (om de 15, 30 of 60 minuten) en symmetrische dienstregelingen. Symmetrie impliceert een perfecte samenhang tussen de heen- en terugdienstregeling van een trein (spiegeleffect) waardoor de treinen van eenzelfde verbinding elkaar kruisen op de uren + '00, '15, '30 en '45 voor de diensten die 2 keer/uur rijden;
- ◊ Vereenvoudiging van de verbindingen voor meer leesbaarheid voor de klanten en meer stabiliteit bij de exploitatie.

Ontwikkeling van een hiërarchisch systeem van overstapknooppunten om de aansluitingen tussen alle lijnen en producten te waarborgen, in het bijzonder bij een lagere frequentie (30', 60'), waardoor de verbindingen met overstappen veiliger en eenvoudiger worden en zoveel mogelijk op het perron kunnen worden uitgevoerd. De cadanciering en symmetrie van de dienstregelingen vergemakkelijken de organisatie van doeltreffende aansluitingen: de treinen kruisen elkaar in het station en maken het mogelijk de reis voort te zetten in verschillende richtingen.

Met een dergelijke organisatie van de verbindingen zal ook een betere productiviteit en robuustheid van de exploitatie kunnen worden bereikt.

### **Internationaal:**

Internationaal langeafstands aanbod dat beter concurreert met het vliegtuig, met betere verbindingen tussen de nationale netten, nader uitgewerkt via gevarieerde en complementaire diensten (klassieke internationale treinen in hogesnelheidstreinen en nachttreinen);

Lokaal grensoverschrijdend aanbod met hoge frequentie in grensoverschrijdende agglomeraties.

### **Capaciteit voor vracht:**

**Uitwerken van verkeersperspectieven** voor goederen op middellange en lange termijn om te garanderen dat er voldoende capaciteit voor dit verkeer naast het reizigersverkeer beschikbaar zal zijn. De verkeersvoorspellingen om middellangetermijn worden verder uitgewerkt in een "rijpadcatalogus" die de verkeerstrajecten voorbehoudt voor de goederentreinen in de algemene dienstregeling beheerd door de infrastructuurbeheerder, waardoor gunstige voorwaarden worden gecreëerd voor ecologisch rijden en een betere commerciële snelheid.



## **Bijzondere aandacht besteden aan het aanbod van voorstedelijk vervoer (aanbod S)**

Op basis van de identificatie van belangrijke mogelijkheden voor de ontwikkeling van de vraag naar spoorvervoer in niches die het spoor nog onvoldoende exploiteert, zijn er mooie kansen om nieuwe reizigers aan te trekken door het aanbod in de stedelijke en voorstedelijke gebieden te verbeteren.

Deze mogelijkheden geven aan dat het belangrijk is degelijk en beter rekening te houden met het type verbinding teneinde de essentiële kenmerken te bepalen van de diensten die aan deze bestaande en veranderende markten moeten worden aangeboden. Hoe korter de verbinding bijvoorbeeld is, hoe belangrijker het voor de klant is om zich flexibel te kunnen verplaatsen. De aangeboden frequentie en reikwijdtes worden dus belangrijker voor de klant, zowel tijdens de week als in het weekend, vooral voor degenen die ook voor de eigen auto kunnen kiezen.

Buitenlandse voorbeelden, in het bijzonder op lokale en (voor)stedelijke lijnen, maar ook al de ervaringen met sommige S-diensten (RER) in België, tonen de positieve effecten aan op het gebruik van de aangeboden diensten wanneer de frequentie hoger ligt dan de door de klantengepercipieerde relevantiedrempel. Toen bepaalde S-lijnen in Brussel in 2017 overschakelden op een frequentie van 2 treinen/uur, is het aantal reizigers in verschillende stations meer dan verdubbeld.

De afhankelijkheid tussen vraag en aanbod is niet lineair, zoals vaak wordt gedacht in de klassieke modellen voor het voorspellen van de vraag. Dankzij deze drempel effecten stellen we evenwel vast dat de toenemende vraag soms veel groter is dan de toename van het aanbod (verschillende voorbeelden op lokale lijnen in Duitsland brengen ook dit soort effect aan het licht).

### **Beter anticiperen op de stromen van het vrachtverkeer**

De Spoorvisie 2040 zal via haar aanbodconcept gunstige voorwaarden scheppen om de capaciteit van het spoornet te optimaliseren en de verwachte groei van het vrachtverkeer op te vangen. Er zullen concrete hefboomen in werking worden gesteld om de co-existentie en de ontwikkeling van beide soorten verkeer (reizigers- en vrachtvervoer) mogelijk te maken, zoals de doelgerichte aanleg van opstelsporen van 740 m of de digitalisering van het beheer van de verkeersstromen.

Bovendien is de invoering van een gedigitaliseerde rijpadcatalogus een onmisbare tool met het oog op het verdubbelen van het vrachtverkeer.

De behoeften van het vrachtvervoer zijn niet noodzakelijk vergelijkbaar met die van het reizigersvervoer. Terwijl het reizigersvervoer gecadanceerd moet zijn en meer dan een jaar op voorhand moet kunnen worden voorspeld, is dit niet altijd het geval voor het vrachtvervoer. Momenteel moet een bedrijf dat actief is in het vrachtvervoer, als het ervoor wil zorgen dat het in de dienstregeling voor het volgende jaar over voldoende capaciteit beschikt, rijpaden reserveren, ook al heeft het niet noodzakelijkerwijs al contracten met zijn potentiële klanten gesloten.

Het huidige proces leidt tot een situatie van inefficiëntie inzake optimaal gebruik van de capaciteit van het spoornet, aangezien verschillende exploitanten vergelijkbare rijpaden voor eenzelfde klant bestellen om te verzekeren dat ze over de nodige capaciteit zullen beschikken. Pas bij de ondertekening van het contract geven de bedrijven waaraan het contract



niet is gegund, hun reserveringen vrij. Deze praktijk brengt een grote werklast met zich mee voor de spoorwegondernemingen, maar ook voor de infrastructuurbeheerder, die trajecten moet vastleggen die nooit zullen worden gebruikt

Er moet een jaarlijks proces van capaciteitstoewijzing worden ingevoerd om te zorgen voor voldoende capaciteit voor een aanpak op kortere termijn. De infrastructuurbeheerder zal verantwoordelijk zijn voor de ontwikkeling van digitale tools en een planningsproces om een dienst 'op maat' aan te bieden, die inspeelt op de specifieke kenmerken van elke sector door een niet-discriminerend beheer te garanderen en te streven naar optimalisering van de verschillende verkeersstromen. Deze werkzaamheden vereisen ook de actieve deelname van de spoorwegexploitanten die alle informatie moeten delen die relevant is voor het welslagen van dit project.

**Met deze nieuwe aanpak en een betere samenwerking met alle spelers uit de logistieke sector zal de infrastructuurbeheerder een echte beheerder van de verkeersstromen kunnen worden.**

### **België als internationale hub**

Door zijn omvang en de centrale ligging van België in het hart van Europa is ons spoorwegnet slechts een schakel in een veel ruimer net. Deze Spoorvisie 2040 heeft een dubbele ambitie op internationaal vlak.

Enerzijds moet het grensoverschrijdende vervoer over korte afstand vlot verlopen, meer bepaald inzake het vervoersaanbod en de vervoersbewijzen. In de grensoverschrijdende gebieden moeten onze burgers kunnen reizen alsof er geen grenzen bestaan. Het is de bedoeling om op de grensoverschrijdende verbindingen een dienstniveau aan te bieden dat gelijkwaardig is aan dat van het binnenlandse verkeer (basisfrequentie van 2 treinen/uur tegen 2040), en dit te versterken rond de naburige agglomeraties die een belangrijke rol als aantrekkingspool spelen voor België (Aken, Maastricht, Luxemburg, Rijsel, Breda). De mogelijkheid om bestaande, maar niet gebruikte verbindingen weer open te stellen wordt momenteel onderzocht door middel van studies die peilen naar het potentieel daarvan en die worden uitgevoerd door operatoren aan weerszijden van de betrokken grens.

Anderzijds is het van essentieel belang dat België, door de status van Brussel als Europese hoofdstad en zetel van internationale instellingen en organisaties en door zijn geografische ligging in Europa, kan beschikken over directe spoorwegverbindingen met andere grote Europese steden, of het nu gaat om TGV's, klassieke internationale treinen of nachttreinen. Het succes van de TGV-verbindingen met grote steden in Frankrijk, het VK en Nederland en de wedergeboorte van de nachttrein naar Wenen tonen het potentieel aan van verbindingen tussen grote centra. Het huidige internationale netwerk zal worden aangevuld met verbindingen naar steden zoals Berlijn, Hamburg, Zürich, Bazel, Malmö, Kopenhagen, Bordeaux, Marseille, Rome of Milaan.

Dit vergt investeringen in de compatibiliteit van ons net met naburige netten, in signaleringssystemen of stroomsystemen. Alle technische, financiële of regelgevende belemmeringen die het verkeer van treinen tussen landen beperken, moeten worden opgeheven. Hoewel die hefboom, wat beslissingen betreft, zich voornamelijk situeert op Europees niveau, kan België toch een proactieve rol spelen in het Europese beleid op dit gebied. Wat de regelgeving betreft, zal het Belgische net zoveel mogelijk worden afgestemd op de

regels van de Single European Railway Area, door de nationale regels die niet in overeenstemming zijn met het Europese systeem, af te schaffen. Deze werkzaamheden zijn reeds aan de gang en zullen in de komende jaren moeten worden voortgezet.

Aangezien rollend materieel duur is en een lange levensduur heeft, zal een 'level playing field' tot stand worden gebracht, waarbij de technische toegangsdrempels voor de verschillende exploitanten worden opgeheven. België zal een rol als initiatiefnemer voor een Europese actie op dit gebied spelen.

## Keuze van een exploitatiemodel

Afgezien van de definitie van een doelaanbod, moet overeenstemming worden bereikt over de beste manier om het te implementeren.

Buitenlandse voorbeelden kunnen ons inspireren. De buurlanden die tot de Europese top behoren wat het modale aandeel van het spoor betreft, hebben stuk voor stuk een stappenplan op middellange termijn voor de toekomst van hun spoorwegen ontwikkeld. Deze toekomstgerichte documenten nemen in de verschillende landen verschillende vormen aan.

Zwitserland en Oostenrijk, en ook Nederland en Duitsland in bepaalde regio's, hebben met elkaar gemeen dat zij een visie op het spooraanbod hebben ontwikkeld die gebaseerd is op het model van de geïntegreerde gecadanceerde dienstregeling.

**De geïntegreerde gecadanceerde dienstregeling** is een doeltreffend instrument voor het coördineren en aansturen van het spoorwegsysteem. Dit model bestaat uit twee hoofdelementen:

- ◊ Een dienstregeling die volledig gecadanceerd (herhaling van de dienstregelingen) en symmetrisch (gespiegelde dienstregelingen) is gedurende de hele dag: in België is het verkeer van de meeste treinen al georganiseerd volgens deze twee principes (cadancering en symmetrie).
- ◊ Systematische geplande aansluitingen in de knooppunten (= geïntegreerde dienstregeling). De cadancering en symmetrie van de dienstregelingen vergemakkelijken de organisatie van doeltreffende aansluitingen: de treinen kruisen elkaar in het station en maken het mogelijk de reis voort te zetten in verschillende richtingen. In België is het treinverkeer nog niet zodanig georganiseerd dat de treinen systematisch elkaar kruisen in de geïdentificeerde overstapstations.

### **Dit model heeft vier belangrijke voordelen:**

1. Voor de reizigers: geoptimaliseerd aanbod dat het hele grondgebied bestrijkt door systematische en gegarandeerde aansluitingen
2. Voor de spoorwegexploitanten (reizigers en vracht): geoptimaliseerde productie door een systematische en regelmatige exploitatie;
3. Voor de infrastructuurbeheerder: geoptimaliseerde investeringen in infrastructuur, doelgericht op basis van het gewenste aanbod;
4. Voor de overheid: met een hele reeks relatief kleine projecten kan de winst worden verdeeld over het hele grondgebied, waardoor burgers zich beter kunnen vinden in het gemeenschappelijke spoorproject.

De geïntegreerde gecadanceerde dienstregeling is een instrument dat is ontworpen om het reizigersvervoer op het bestaande net te optimaliseren; bij die regeling kan ook rekening worden gehouden met de behoeften van het vrachtvervoer.

Zwitserland heeft sinds de jaren 1980 geleidelijk aan een geïntegreerde gecadanceerde dienstregeling ingevoerd en blijft sindsdien zorgen voor een verhoging van de frequenties en de ontwikkeling van overstapknooppunten\*. Nederland heeft sinds de jaren 1970 een gerichte strategie in dezelfde zin opgezet en die strategie wordt momenteel voortgezet met nog meer frequentieverhogingen. In Oostenrijk en Duitsland tot slot werken verschillende Länder al sinds 1993 aan hetzelfde doel, namelijk de invoering van geïntegreerde gecadanceerde dienstregelingen. Deze ervaringen kunnen een bron van inspiratie zijn voor België. Zij maken het mogelijk conclusies te trekken en succeselementen te belichten.

#### Hier volgen een paar van die elementen:

- ◊ Het uitgangspunt is het besef van de mogelijkheden tot verbetering door een nauwkeurige en objectieve analyse van de beperkingen van het huidige systeem, die leidt tot een gedeeld streven naar verandering onder de actoren van het spoorwegsysteem en het openbaar vervoer.
- ◊ Dit leidt tot de vaststelling van duidelijke doelstellingen om de actie te focaliseren; deze Spoorvisie 2040 heeft tot doel bij te dragen tot de vaststelling van dergelijke duidelijke doelstellingen.
- ◊ Gemotiveerde, overtuigende actoren en planners die in staat zijn open, creatief en interactief te spelen met de aspecten 'dienstregeling', 'treinen', 'infrastructuur' en 'stations', maken het vervolgens mogelijk geoptimaliseerde maatregelen te ontwerpen tussen infrastructuur en voertuigen, de infrastructuur strategisch en gericht te ontwerpen (niet het maximale doen, maar doen wat nodig is voor de beoogde dienstregeling) met het oog op een optimaal gebruik van de middelen.
- ◊ Door frequenties in te voeren die hoger liggen dan de relevantiedrempel van een spooraanbod (die varieert naargelang van de situatie, maar zelden minder vraagt dan een frequentie om het half uur), met name voor de kortste afstanden, kan voldoende commerciële snelheid worden geboden om met de auto te kunnen concurreren, ook op de tangentiële verbindingen in het hart van het net (zoals de ringwegen rond de grote agglomeraties, die vaak door het openbaar vervoer worden verwaarloosd).
- ◊ De garantie van snelle en comfortabele verbindingen (bij voorkeur op hetzelfde perron) op welbepaalde knooppunten, alsmede een hoge stiptheid en precisie bij de exploitatie – denk aan een Zwitsers uurwerk – verbeteren de kwaliteit en de aantrekkelijkheid van de dienst aanzienlijk.
- ◊ Netheid, degelijke informatie en een kwaliteitsvol onthaal, alsook de veiligheid en het comfort van de aangeboden dienst, dragen bij tot het 'juiste imago' dat de gebruikers die een keuze hebben, zal overtuigen, want de kwaliteit van de dienst is vaak belangrijker dan de prijs.
- ◊ Tot slot, hoe meer een spoorwegbeleid het hele grondgebied ten goede komt – in plaats van zich te concentreren op een paar vlaggenschipprojecten –, hoe meer het kan rekenen op brede steun bij de bevolking.

Een ander groot voordeel van de invoering van het geïntegreerde gecadanceerde dienstregelingsmodel ligt buiten het eigenlijke domein van de spoorwegen. Het komt erop aan aantrekkelijke verbindingen en een grotere complementariteit met andere openbaarvervoersnetten, in het bijzonder bussen, tot stand te brengen. De organisatie van spoorwegknooppunten, waardoor verschillende spoordiensten (langeafstandstreinen en lokale treinen) elkaar op vaste tijdstippen in het station ontmoeten, creëert automatisch de mogelijkheid om van deze stations multimodale overstapknooppunten te maken. De bussen of de trams die het station aandoen, arriveren tegelijk met de treinen en zorgen dus voor alle aansluitingen met de verschillende verbindingen.

\* Project "Rail2000" en daarna het programma voor de inrichting van de spoorweginfrastructuur "ZEB".

Dit model maakt ook reële schaalvoordelen mogelijk voor elk van de openbaarvervoersnetten die zich aansluiten bij deze logica. Zowel de exploitanten als de gebruikers van het gemeenschappelijk vervoer hebben hier dus baat bij. Wat die laatste betreft, is het van belang te verduidelijken dat dit geïntegreerde en gecadanceerde dienstregelingsmodel niet noodzakelijkerwijs meer aansluitingen vereist voor een traject van A naar B, aangezien de rechtstreekse verbindingen nog steeds mogelijk zijn; anderzijds biedt dit model meer mogelijkheden voor aansluitingen en dus meer bestemmingen die op een vlotte manier kunnen worden bereikt (A-B + C of + D of + E).

Een dergelijk model kan geleidelijk in het Belgische spoorwegsysteem worden ingevoerd. Er zal een meer gedetailleerde studie worden uitgevoerd over de technische en budgettaire haalbaarheid van de geleidelijke toepassing van dit model op het Belgische net tegen 2040. Deze studie zal het mogelijk maken te bepalen welke stations op het hele Belgische net het best gelegen zijn om deze functie van multimodaal knooppunt te verzekeren. Deze studie zal ook een analyse bevatten van de integratie en de complementariteit van een logica van 'infrastructuurcorridors' waardoor de capaciteit van het net kan worden geoptimaliseerd en dus verhoogd door de kruisingen van treinen te minimaliseren\*.

Concreet zal het erom gaan een doelaanbod op te stellen waarin alle verkeer wordt geïntegreerd, de integratie van netten en vervoerswijzen sterk wordt verbeterd en de bestaande infrastructuur beter wordt benut door een optimaal gebruik ervan, zodat de doelen in verband met het vergroten van het modale aandeel van het reizigers- en goederenvervoer kunnen worden gerealiseerd. Dit is een opdracht waarop de overheidsbedrijven, die over de technische kennis beschikken, zich binnenkort zullen toeleggen, met inschakeling van alle relevante actoren, waaronder vrachtvervoerders en internationale exploitanten, om deze complexe maar onontbeerlijke oefening uit te voeren. Met de gewesten en hun openbaarvervoersexploitanten zal een permanente dialoog worden gevoerd over de follow-up van deze studie.

Wil een dergelijk model de verwachte voordelen opleveren, dan is het van belang dat het een referentiekader kan worden voor alle netten en exploitanten van het openbaar vervoer. Er zal een studie worden uitgevoerd over de noodzaak om het huidige regelgevende en wetgevende kader te laten evolueren om dit doeleinde te bereiken.

## **Geplande investeringen ten behoeve van het te ontwikkelen aanbod**

### ***De dienstregeling staat centraal in de beslissingen***

In deze logica van het ontwikkelen van een aanbodconcept (doel-dienstregeling) en in vergelijking met de huidige praktijk wordt de hiërarchie van de beslissingen omgekeerd: de geplande dienstregelingsstructuur, die op lange termijn stabiel is, wordt de leidraad voor de doelgerichte ontwikkeling van de spoorweginfrastructuur. Dit betekent dat het noodzakelijk wordt om vantevoren het systeem in zijn geheel te bekijken en goed nate denken over de gewenste dienst alvorens de infrastructuur te plannen. Het gaat er niet langer om de infrastructuur generiek te ontwikkelen, nee, ze moet worden ontwikkeld met het oog op een op voorhand nauwkeurig omschreven doel-dienstregeling, waarbij rekening wordt gehouden met de vooruitzichten voor de ontwikkeling van het vrachtvervoer.

\* Een kruising is de beweging van een trein die verschillende sporen oversteekt om van richting te veranderen, vooral bij het naderen of verlaten van stations.



Een dergelijke aanpak biedt de mogelijkheid om beter te anticiperen en de investeringsbehoeften te beheersen omdat die neerkomt op een zo goed mogelijk benutten van de bestaande infrastructuur en op het maximaliseren van het effect van investeringen op het aanbod en op de gebruikersaantallen. Tegelijkertijd blijft het mogelijk een evolutief systeem te handhaven, dat een fasering van de verbeteringen mogelijk maakt, waarbij elke fase zijn eigen nut heeft.

De huidige vraag en de potentiële vraag, in combinatie met de ambities van een nieuw vervoersbeleid (modal shift), vormen aldus de basis voor het bepalen van de bedieningsdoelstellingen ('gewenste dienstregeling' of doel-dienstregeling), in termen van frequentie, reikwijdte (treinen die vroeg en laat genoeg rijden), reistijden, soorten diensten en comfortnormen voor de reizigers; en in termen van behoeften aan vervoerscapaciteit door middel van een rijpadcatalogus voor het vrachtvervoer (trajecten, dienstregelingen, rangeer- en stilstandtijden). De aantrekkelijkheid van het sporaanbod hangt in belangrijke mate af van hoe goed rekening wordt gehouden met al die parameters.

Het doelaanbod moet beantwoorden aan de beoogde verbindingen van de verschillendesoortenverkeerenmoetookwordeningepastinhetruimerekadervandegewestelijke beleidslijnen inzake openbaar vervoer, de Europese context (met inbegrip van het vierde Spoorwegpakket) en de overige internationale context.

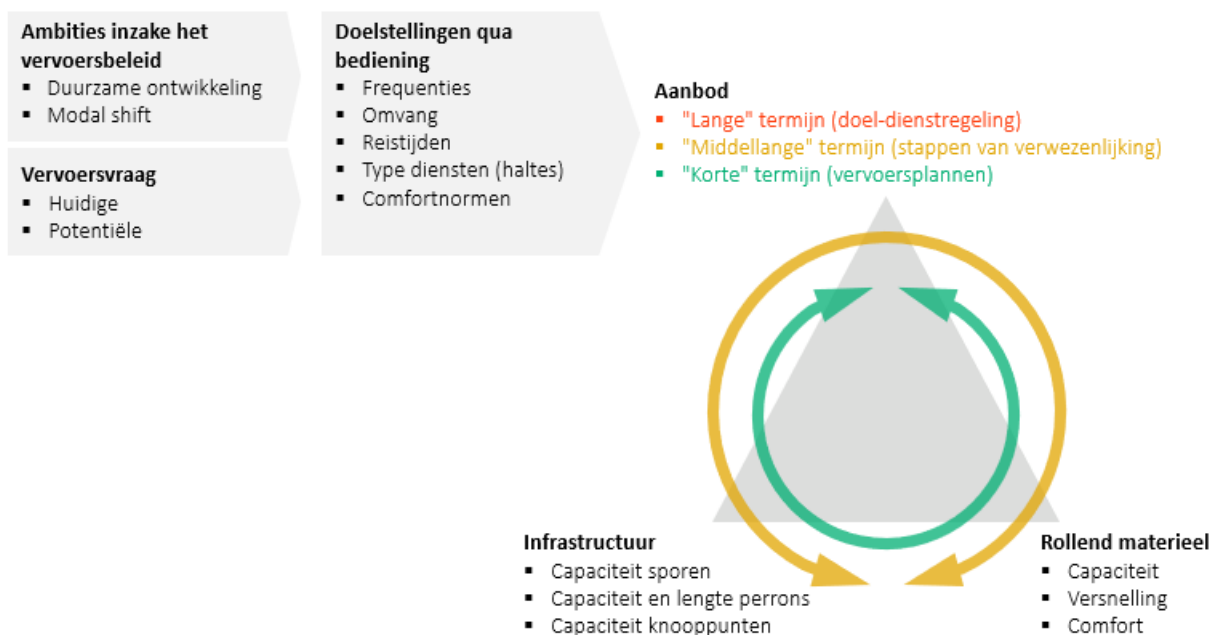
Dit doelaanbod is op de lange termijn haalbaar via een aantal stappen die op de korte termijn concreet vorm krijgen in de opeenvolgende vervoerplannen.

Op die manier wordt het gewenste aanbod gericht op de eindklant, of dat nu een reiziger is of een onderneming die gebruikmaakt van het spoor. De doel-dienstregeling wordt zo de kern van het systeem en van de beslissingen. Zo wordt een grotere systematisering van de exploitatie bereikt, waardoor een hogere productiviteit en een betere bediening mogelijk worden. De investeringen zijn doelgerichter en maken een geleidelijke verwezenlijking mogelijk met het oog op een efficiënt gebruik van de overheidsmiddelen.

## Planningsdriehoek

De planningsdriehoek definieert de interactie tussen drie polen:

- ◊ Het vervoersaanbod (reizigers en goederen);
- ◊ De infrastructuur;
- ◊ Het rollend materieel.





## Migratiestrategie

Zodra het aanbod op lange termijn (doelaanbod) is vastgesteld en de noodzakelijke infrastructuur en rollend materieel dus zijn geïdentificeerd, moet een doeltreffende migratie strategie worden vastgesteld, niet alleen om deze doelstellingen op lange termijn te verwezenlijken, maar ook om het spoorwegsysteem bij de implementatie van elk nieuw vervoerplan ten voordele van de reizigers te laten evolueren.

Afhankelijk van de evoluerende beschikbaarheid van nieuwe infrastructuur en/of nieuw rollend materieel zal het vervoersaanbod zich namelijk verder ontwikkelen, waardoor de dienstverlening aan de klanten geleidelijk kan worden verbeterd, zonder te wachten tot de doelstelling is bereikt. Een evolutieve migratiestrategie, waarin de verschillende opeenvolgende fasen en het tussentijdse aanbod worden geschetst, zal helpen om de langetermijndoelstellingen te bereiken. Deze werkzaamheden zullen het resultaat zijn van een nauwe samenwerking tussen de infrastructuurbeheerder en de spoorwegexploitanten die in België actief zijn.



## Het spoor ten dienste van de klanten

### Onthaal van de reizigers

#### *Levendige stations*

De stations van morgen zullen zich ontwikkelen als levende ecosystemen, samen met steden en gemeenten, met als doel sociale en economische activiteiten aan te trekken naar hun omgeving of in het station zelf, nuttige diensten aan te bieden aan de reizigers, de mogelijkheid te bieden om in comfortabele en veilige omstandigheden op de trein te wachten, zich meer open te stellen voor de nabije rurale of stedelijke omgeving, met korte, gemakkelijke en aangename routes naar haltes van het plaatselijke openbaar vervoer.

Stations zullen veel meer worden dan een plaats waar je enkel de trein neemt. Zij zullen verder worden omgevormd tot echte 'hubs' waar reizigers toegang hebben tot een hele reeks diensten en vrijetijdsactiviteiten.

Tot slot zullen zij een voorbeeldfunctie vervullen op het vlak van functionaliteit en zal hun architecturale waarde behouden blijven.

Het hele spoorwegnet, zowel de stations als de treinen, moet toegankelijk zijn voor iedereen. De hoogte van de perrons wordt overal naar 76 cm gebracht. Het gebruik van treinen met een lage vloer, uitgerust met een rolstoelbrug (een voorziening die de ruimte tussen het perron en de trein overbrugt), zal de toegang in volstrekte autonomie mogelijk maken. De exploitanten zullen gesensibiliseerd worden om bijzondere aandacht te hechten aan personen met beperkte mobiliteit in de toekomstige aankopen van rollend materiaal om ervoor te zorgen dat op termijn alle rytuigen in omloop een lage vloer hebben, wat een gemakkelijke en optimale toegankelijkheid voor alle reizigers waarborgt. Daarbij zal extra aandacht worden besteed aan de regels die het gedeelde gebruik van multifunctionele voertuigen door verschillende doelgroepen bevorderen. Die verbeterde toegankelijkheid zal de aantrekkelijkheid van het spoor aanzienlijk vergroten. Voor personen met beperkte mobiliteit wordt het traject veel eenvoudiger dankzij enerzijds optimale en gepersonaliseerde reizigersinformatie en anderzijds door toegang tot de aankoop van optimale en gepersonaliseerde vervoersbewijzen.

De ontwikkeling van een nieuwe participatieve cultuur, waaraan alle betrokken actoren deelnemen, zal het mogelijk maken om regelmatig luister- en gespreksrondes te organiseren betreffende de uitdagingen inzake toegankelijkheid en over de concrete antwoorden daarop, met het oog op de versterking van een inclusieve en solidaire mobiliteit, die een vrijheid voor iedereen is. In het kader van de omschakeling naar een nationaal spoorwegsysteem met meerdere actoren, zal de overheid de rol van gangmaker binnen deze participatiecultuur opnemen.

Tot slot zullen de nieuwe technologieën de reeds bestaande bijstand en voorzieningen aanvullen en vereenvoudigen, en niet vervangen. De gebruiker zal in het middelpunt van de bekommernissen en ontwikkelingen staan. Het potentieel dat in ons land nog aanwezig is, moet worden benut om het modale aandeel van de spoorsector te vergroten, ook door nieuwe haltes open te stellen op plekken waar dat zinvol is. Dit houdt onder meer in dat het spoorvervoer aantrekkelijker moet worden gemaakt in de voorsteden en in de nabijheid van industriegebieden, waar de auto momenteel vaak de enige optie is. Tegelijkertijd en in samenhang met de discussies over ruimtelijke ordening is het van essentieel belang de locatie van economische activiteiten beter af te stemmen op de bestaande spoorweginfrastructuur.

## **Aantrekkelijke en vereenvoudigde prijsstelling**

De ontwikkeling van het prijsbeleid zal erop gericht zijn de trein aantrekkelijker te maken en de modal shift te vergemakkelijken, waarbij de inkomsten en dus het financiële evenwicht van het spoorwegsysteem in stand worden gehouden.

Het spoorwegbeleid zal onder meer het gebruik van de trein buiten de spitsuren en voor korte en middellange trajecten aanmoedigen, door aantrekkelijke tarieven aan te bieden. Het tariefaanbod voor woon-werkverplaatsingen en woon-schoolverplaatsingen zal de modal shift in de richting van de trein blijven ondersteunen, rekening houdend met de nieuwe manieren van werken.

Het beleid blijft er ook op gericht een nieuw publiek naar de trein te lokken of een vaste nieuwe klantenkring tot stand te brengen door middel van een specifiek aanbod voor kinderen, jongeren en ouderen. Om voldoende toegankelijk te zijn, moet de trein een betaalbare oplossing blijven voor wie het financieel moeilijk heeft; tariefverminderingen moeten worden gericht op wie daar het meest nood aan heeft, waarbij ervoor moet worden gezorgd dat een gemakkelijk en eerlijk toegangssysteem wordt ingevoerd. Tegen 2040 wordt het spoorwegbeleid, dat evenwel overzichtelijk en coherent zal blijven, verder gediversifieerd en worden concrete acties en initiatieven ontplooid om de inclusie, de toegankelijkheid (van stations, perrons, informatie-, boekings- en betaaltols) in de dagelijkse praktijk te versterken en een doeltreffende en passende reactie te bieden op ongelijkheden en de digitale kloof.

De reizigers zullen systematisch voor elk traject de voordeligste prijs aangeboden krijgen.

Nog meer dan nu zullen de reizigers centraal staan in de commerciële strategieën, met als doel het voor hen gemakkelijker te maken tickets te kopen, ook voor verplaatsingen met verschillende vervoersmiddelen of met verschillende exploitanten van het openbaar vervoer of gedeelde mobiliteit. De verdere ontwikkeling van één enkel ticketverkoopstelsel en geïntegreerde tariefformules (beginnend met stedelijke gebieden, maar daarbij zo snel mogelijk strevend naar een landelijke dekking) door de verschillende vervoersexploitanten wordt dan ook een prioriteit.

## **Volledige en actuele informatie**

Door te steunen op de technologische ontwikkelingen zal de informatie voor de reizigers geoptimaliseerd en gepersonaliseerd worden. Ze wordt geïntegreerd tussen de verschillende vervoerswijzen, waardoor een vlotte planning van deur tot deur mogelijk wordt.

De informatiekanaalen moeten voor iedereen toegankelijk zijn, gebaseerd zijn op interactiviteit en volledige en nauwkeurige informatie in real time garanderen. Reizigers moeten tijdens hun traject zowel op een visuele als auditieve manier geïnformeerd worden.

Het moet ook mogelijk zijn om, naargelang de keuze van de reiziger, meerdere verplaatsingsscenario's voor te stellen die aan verschillende criteria of voorkeuren voldoen. Dat kan dan bijvoorbeeld gaan om een uitgelezen traject voor PBM's, of voor mensen die met de fiets reizen. Tot slot zal de informatie betrouwbaarder worden gemaakt en gestandaardiseerd door een beroep te doen op gevarieerde en complementaire bronnen.

Er zal volledige en accurate informatie beschikbaar zijn over de samenstelling van het rollend materieel, de opdeling van de perrons in verschillende zones en de locatie van het rollend materieel, om de onzekerheid voor de reizigers te verminderen en de instaprocedures veel vlotter te laten verlopen.

## **Comfortabel reizen**

De modal shift berust ook op een verhoging van het comfortniveau dat aan de reizigers kan worden geboden. Het comfort aan boord van de treinen zal de tevredenheid van de passagiers tijdens hun verplaatsing aanzienlijk verhogen.

De binnenruimten van de treinen worden zodanig ingericht dat de reizigers het traject kunnen afleggen in een omgeving die meer aan hun verwachtingen beantwoordt. Naar het voorbeeld van wat in het buitenland wordt gedaan of gepland is, zullen speciale rijtuigen worden gecreëerd. We denken dan bijvoorbeeld aan 'rustigere' plekken, 'werkruimten' of ruimten die zijn bestemd voor 'sociale interactie'. De uitdaging zal erin bestaan de reizigers een comfortabele ervaring te bieden door beter rekening te houden met hun verwachtingen.

Er zullen bijzondere inspanningen worden geleverd om de modulariteit van de binnenruimten te verbeteren.

De connectiviteit tijdens de reis zal worden verbeterd met rollend materieel dat de connectiviteit niet verstoort.

## **Vroegtijdige en stabiele planning van de werkzaamheden**

De interventies op het spoor voor het onderhoud, de modernisering en uitbreiding van het net hebben onvermijdelijk gevolgen voor het treinverkeer. Storingen omwille van werken zijn moeilijk te vermijden. De rol van de infrastructuurbeheerder bestaat er evenwel in om een uitstekende coördinatie van de werken te garanderen. De infrastructuurbeheerder zal, in goede samenwerking met de operatoren van het reizigersvervoer, er nog beter dan vandaag op toezien dat de nodige werken zodanig worden gepland dat op anticipatieve wijze voldoende alternatieve mobiliteitsoplossingen kunnen worden ingezet.

Daarbij zal ook extra aandacht worden besteed aan de kwaliteit van de beschikbare informatie om een goed niveau van transparantie en voorspelbaarheid te garanderen wat betreft de storingen én de oplossingen die worden uitgerold, zodat de reiziger of de klant van de infrastructuurbeheerder de best mogelijke mobiliteitskeuzes kan maken.

## **Vlottere internationale reizen**

Voor grensoverschrijdend vervoer over korte afstand zal de prijsstelling van de trajecten worden bepaald in overeenstemming met de nationale tarieven van het buurland. Bilaterale overeenkomsten zullen worden gesloten en regelmatig worden bijgewerkt om de klantenervaring te verbeteren. Die klanten zullen zo vlot kunnen reizen zonder het gevoel te hebben een grens over te steken. De reizigers zullen de nodige tickets kunnen boeken om hun reis in het buurland voort te zetten, tot ver voorbij het eerste grensstation, met hetzelfde gemak als voor een traject binnen België.

Voor internationale langeafstandsreizen zullen de reizigers via de operator van personenvervoer beschikken over informatie over aansluitende treinen voor de hele reis, van vertrek tot eindbestemming. Ook wanneer zij naar een buurland reizen, zullen zij het ticket of de verschillende tickets in één enkele transactie kunnen kopen, ook voor lokale trajecten in het land van bestemming in het buitenland.

Om het aantal korte vliegreizen te verminderen, zal de ontwikkeling van de spoorverbindingen naar luchtvervoerhubs gepaard gaan met de bagageafhandeling van bij het begin van de treinreis en met een systeem van garanties wat de aansluitingen betreft.



## **Integrale en geïntegreerde veiligheid**

De veiligheid van de reizigers, het publiek in de stations en het spoorwegpersoneel is zowel een legitieme maatschappelijke eis als een van de componenten van de aantrekkelijkheid van het spoor als vervoermiddel. Het spoor is bovendien een kritieke infrastructuur die van strategisch belang is voor het land, zodat die voldoende aandacht moet krijgen, zeker op het vlak van cybersecurity, klimaatveiligheid, energiebevoorrading en een ononderbroken dienstverlening.

Om aan deze verwachting te voldoen, moet de veiligheid integraal en geïntegreerd worden aangepakt.

Integraal, omdat de aanpak gericht zal zijn op zowel preventie als reactie op evoluerende onveiligheidsfenomenen. Het is de bedoeling de veiligheid en het veiligheidsgevoel van de reizigers, het publiek en het personeel te vergroten, en het materieel en het productieapparaat te vrijwaren.

Bedreigingen voor mensen en infrastructuur zullen voortdurend worden geanalyseerd en beoordeeld met het oog op het beheersen en beperken daarvan. Zij zullen systematisch worden opgevolgd, indien nodig door de gerechtelijke autoriteiten.

De veiligheidsmaatregelen zullen niet beperkt blijven tot de aanstelling van veiligheidspersoneel of tot de toegepaste technologische middelen. Zo kan preventie tevens worden bevorderd door bijvoorbeeld de ontwikkeling van de stations, die levende ecosystemen zullen zijn waar niemand afgezonderd zal zijn.

Geïntegreerd, omdat de verschillende autoriteiten, bevoegde diensten en exploitanten tot coördinatie en samenwerking zullen komen om de veiligheid in de verschillende infrastructuren te garanderen, met inachtneming van de bevoegdheden van elk van hen.

De operationele veiligheid op het spoorwegnet zal voor alle actoren in de sector een prioriteit blijven.

Om deze veiligheid te waarborgen, zullen de spoorwegondernemingen blijven investeren in de voortdurende verbetering van hun veiligheidsbeheersysteem, in de opleiding van hun personeel en in de implementatie van moderne technische oplossingen die zijn aangepast aan de evolutie van het spoorwegsysteem.

Bovendien zullen regelmatig bewustmakings- en preventieacties en -campagnes worden gevoerd, zowel voor het personeel van de sector als voor het grote publiek, om het aantal incidenten en ongevallen op gevoelige punten van het spoornet, zoals overwegen, te verminderen.



# De ontwikkeling van het goederenvervoer

Door een geheel van gecoördineerde acties en gerichte investeringen, zal de doelstelling om het volume goederen (zowel grondstoffen als afgewerkte producten) via de spoorweg te verhogen, worden nagestreefd, te beginnen met een verdubbeling tegen 2030. Op deze manier zal de impact van het goederenvervoer op het klimaat, de veiligheid op de weg, de gezondheid en de vlotheid van het verkeer sterk worden verminderd. En de Belgische economie zal genieten van een nuttige steun.

## Nieuw parkeerbeleid

De ontwikkeling van een parkeerbeleid inzake goederentreinen is een eerste vereiste voor elke beslissing om te investeren in nieuwe dienstvoorzieningen (bv. spoorbundels, rangeerterreinen enz.). De sector is het erover eens dat veel voorzieningen nu in overbelaste situaties verkeren, zeer vaak als gevolg van het ontbreken van tarifiering voor langparkeren. België wordt trouwens vaak beschouwd als 'het parkeerterrein van Europa'. Een nieuwe aanpak inzake parkeerbeleid zal de benuttingsgraad van het net drastisch kunnen wijzigen. De invoering van dit beleid inzake capaciteitsbeheer is een prerogatief van de infrastructuurbeheerder. De regering zal daarom initiatieven op dit vlak aanmoedigen, onder meer via het toekomstige Performantiecontract.

## Toegankelijke en efficiënte rangeerdiensten

De exploitatiekosten van het vrachtvervoer per spoor zijn grotendeels gebaseerd op operaties inzake treinsamenstellingen en de wachttijden in de bundels. Om de rangeeroperaties in het kader van het aanbod aan verspreid vervoer te vergemakkelijken, stelt de infrastructuurbeheerder in Antwerpen-Noord een rangeerinstallatie ter beschikking van de spoorwegexploitanten.

De methodologie voor het beheer van dit rangeerstation zal evolueren om het gebruik ervan te stimuleren en zo de kosten voor het samenstellen van konvoeien te verminderen. In de wetenschap dat het gebruik van een dergelijke installatie de tijd die nodig is om treinen voor de 'eerste' of de 'laatste' kilometers samen te stellen, 3 tot 6 maal verkort, en in de wetenschap dat de benuttingsgraad van deze installatie niet meer dan 30% van haar verwerkingscapaciteit bedraagt, bestaat er een aanzienlijk potentieel voor het vergemakkelijken van de vorming van konvoeien vanaf de Haven van Antwerpen en zal dat in de eerste plaats worden aangewend.

Een verbeterd beheer van het rangeerstation zal elke spoorwegexploitant, ongeacht zijn omvang, in staat stellen gebruik te maken van een dienst tegen een niet-discriminerend tarief, en zal de efficiëntie van de exploitanten van goederenvervoer per spoor verbeteren, zonder dat daarvoor dure investeringen nodig zijn.

Het rangeerstation Antwerpen-Noord is een installatie die toebehoort aan de infrastructuurbeheerder. De regering zal deze laatste dan ook aanmoedigen om over te schakelen op een efficiënter beheerssysteem dat de kosten van de consolidatie van de konvoeien zal verminderen en zo het verspreid vervoer betaalbaarder en concurrerender zal maken.

Er zijn momenteel meer dan 200 sporaansluitingen op het Belgische net. Achter elk van deze aansluitingen bevindt zich hetzij een actieve onderneming die wekelijks haar goederen per spoor uitwisselt, hetzij een onderneming die haar spoorverbinding in stand houdt maar niet meer regelmatig gebruikt, hetzij een industrieel bedrijf dat zijn activiteiten heeft gestaakt. De instandhouding van deze installaties brengt jaarlijkse onderhoudskosten met zich mee voor de infrastructuurbeheerder.

In het verleden werden de aansluitingen in onderling overleg tussen de industrie die haar activiteiten wenste stop te zetten en de infrastructuurbeheerder ontmanteld, waardoor het multimodale potentieel van een industrieterrein werd beperkt. Deze ontmanteling heeft potentiële kopers opgezadeld met een aanzienlijke financiële last om een aansluiting die in het verleden bestond, opnieuw tot stand te brengen.

Samen met de infrastructuurbeheerder, de betrokken economische actoren en de lokale, gewestelijke en federale overheden zal naar oplossingen worden gezocht om ervoor te zorgen dat er mogelijkheden blijven bestaan voor het aantrekken van nieuwe investeerders die hun goederen per spoor wensen te vervoeren. Het doel is niet om een inactieve installatie voor onbepaalde tijd in stand te houden, maar om een echte samenwerking tussen de verschillende actoren tot stand te brengen om oplossingen te vinden voor het goederenvervoer per spoor en de economische ontwikkeling aan te zwengelen.

### ***Vroegtijdige en stabiele planning van de werkzaamheden***

Interventies aan het spoor om het net te onderhouden, te moderniseren en uit te breiden hebben noodzakelijkerwijs gevolgen voor het treinverkeer. Verstoringen ten gevolge van werkzaamheden kunnen moeilijk worden vermeden. De rol van de infrastructuurbeheerder bestaat erin te zorgen voor een uitstekende coördinatie van de werkzaamheden. De infrastructuurbeheerder zal de noodzakelijke werkzaamheden nog zorgvuldiger plannen dan nu al het geval is, om ervoor te zorgen dat er voldoende alternatieven beschikbaar zijn en om te vermijden dat de inspanningen om het vrachtverkeer te ontwikkelen worden ondermijnd. Er zal ook bijzondere aandacht worden besteed aan de gevolgen van de werkzaamheden voor het verkeer van of naar de buurlanden.

Het Performantiecontract van de infrastructuurbeheerder zal voorzien in indicatoren waarmee de werkzaamheden beter zullen kunnen worden gepland. Ook zal bijzondere aandacht worden besteed aan de kwaliteit van de beschikbare informatie om een goed niveau van transparantie en voorspelbaarheid te waarborgen en verstoringen in de bevoorradingsketen te vermijden.

## **Een 'level playing field' voor het vrachtvervoer**

Naast de flexibiliteit en de doeltreffendheid is de kostprijs van het vervoer een belangrijke factor bij de keuze om het spoor als vervoermiddel te gebruiken. De tarieven die worden toegepast zijn een van de elementen die de aantrekkelijkheid van een vervoerswijze bepalen en de prijzen van het vrachtvervoer per spoor moeten aansluiten bij de doelstellingen van de federale regering. De spoorwegoperatoren worden echter geconfronteerd met hoge consolidatiekosten, waarmee hun concurrenten van andere vervoerswijzen niet altijd te kampen hebben. Die kosten omvatten bijvoorbeeld de kosten voor het gebruik van de spoorinfrastructuur (de infrastructuurheffing), de kosten die verbonden zijn aan de manoeuvres voor de verrichtingen van de 'eerste' en de 'laatste' kilometers, de kosten voor het opleiden van treinbestuurders (een langdurige opleiding, waarvan de prijs volledig door de spoorwegexploitant wordt gedragen), de kosten voor de veiligheidsuitrusting aan boord van de treinen enz.

Om iets aan deze kosten te kunnen doen, zijn verschillende acties nodig, enerzijds vanwege de spoorwegexploitanten (automatische koppeling van treinen, uitwisseling van informatie, gedeeld gebruik van verkeer enz.), en anderzijds vanwege de lokale en gewestelijke overheden en de Federale Regering. Er zullen financiële steunmechanismen worden ingevoerd om de ontwikkeling van nieuwe diensten aan te moedigen en te stimuleren, maar het zal tevens van belang zijn om te werken aan structurele benaderingen waarmee al deze verschillende consolidatiekosten kunnen worden verlaagd.

Er zal een studie worden gemaakt over de 'eerste' en de 'laatste' kilometers om te analyseren hoe de wettelijke, organisatorische en operationele bepalingen, normen en regels in de praktijk worden toegepast en om mogelijke versoepelingen daarvan te bestuderen. In deze studie kan ook rekening worden gehouden met de goede praktijken die in de buurlanden zijn vastgesteld. Er zal sowieso een actieve deelname van de sector vereist zijn.

## het spoor duurzamer

De Spoorvisie 2040 sluit nauw aan bij de federale strategie voor duurzame ontwikkeling, zoals vastgesteld bij de wet van 5 mei 1997 en gebaseerd op een beleidscyclus (Plan-Do-Check-Act) die een proces van leren en voortdurende verbetering bevordert. Als onderdeel van deze strategie heeft de regering haar goedkeuring verleend aan een Langetermijnvisie, bestaande uit 15 thema's en 55 doelstellingen tegen het jaar 2050.

Sommige cijfermatige richtsnoeren en doelstellingen in de Langetermijnvisie zijn toe aan een actualisering als gevolg van de Green Deal, Fit for 55 en de SDG's, maar de thema's blijven prioritair en relevant.

Met betrekking tot mobiliteit en vervoer worden de volgende doelstellingen nagestreefd:

- ◊ Iedereen heeft toegang tot een vervoerswijze met de laagst mogelijke emissies van broeikasgassen en verontreinigende stoffen, en met de laagst mogelijke impact op de biodiversiteit en de levenskwaliteit.
- ◊ Collectieve vervoerswijzen hebben voorrang op individuele vervoerswijzen. Voor het vrachtvervoer zullen het spoor en de binnenvaart in dit kader het meest worden gebruikt.

De Belgische spoorwegsector sluit aan bij een ecologische transitie en neemt zijn deel van de verantwoordelijkheid in deze transformatie op zich, waarbij zijn innovatiepotentieel optimaal wordt benut. De spoorwegsector en alle betrokken actoren zullen aansluiten bij de belangrijkste nationale en internationale streefdoelen betreffende de klimaatdoelstellingen. In die zin zal de Belgische spoorwegsector ten laatste tegen 2040 koolstofneutraal zijn wat gebouwen betreft en moeten alle activiteiten eigen aan de spoorwegsector tegen 2050 eveneens koolstofneutraal zijn.

De infrastructuurbeheerder en de exploitanten van de spoorwegen zijn belangrijke spelers bij het versnellen van de huidige ecologische transitie. Het spoorvervoer is nu reeds een van de vervoerswijzen die het minst CO<sub>2</sub> uitstoten. Om zijn kwaliteitsvoordeel te behouden, zal de sector echter ingrijpende veranderingen doorvoeren in al zijn activiteiten, en wel op transversale wijze, en zullen de actoren de praktijken van maatschappelijk verantwoord ondernemen (MVO) nog intenser toepassen.

De overheid zal alle haar ter beschikking staande hefboomen inzetten om de spoorwegactoren te ondersteunen bij het nastreven van deze duurzaamheidsdoelstellingen, onder meer via aan compensatie gekoppelde contracten in het geval van exploitanten met openbaredienststopdrachten, of via regelgevingsinstrumenten voor andere exploitanten.



# Duurzaamheid in de 'core business'

Energie is een belangrijk aandachtspunt van de ecologische transitie en als grote energieverbruiker is de spoorwegsector een van de sectoren die het meest beïnvloed worden door de beslissingen in dit domein. Het Belgische spoorvervoer zal aanleunen bij de ontwikkelingen en tendensen op de energiemarkt. In dat kader zal het bevoorrad worden met 100% groene energie en zal het alternatieve energiebronnen (bv. hernieuwbare waterstof) uitproberen. Tegelijkertijd zal er aanzienlijke vooruitgang zijn geboekt dankzij de nieuwe technologieën, wat zal bijdragen tot de versterking van de energie-efficiëntie van het spoorvervoer.

In dit verband zullen alle spoorwegexploitanten die op het Belgische net actief zijn, praktijken zoals 'milieubewust rijden' aanmoedigen en ambitieuze actieplannen implementeren om energieverliezen te beperken, met name tijdens rangeeractiviteiten of wanneer treinen in de bundels worden geparkeerd. Op dezelfde manier zullen ook de bestekken voor bestellingen van nieuw rollend materieel rekening houden met de energie-efficiëntie, die een van de selectiecriteria wordt. Al het rollend materieel zal worden uitgerust met energiemeters.

Zelfs al is de trein reeds een van de meest duurzame vervoermiddelen, is het de ambitie om met deze Spoorvisie 2040 ook de ecologische voetafdruk van de productiemiddelen te verminderen. De gebouwen zullen ook koolstofneutraal zijn geworden en hun milieu-impact hebben vermindert.

Die aanpak omvat zowel het energieverbruik als duurzame aankopen, het gebruik van hulpbronnen, afvalwaterzuivering of afvalbeheer. Afhankelijk van de configuratie van de locatie en het exploitatiebare potentieel zullen de stations- en werkplaatsgebouwen worden ontwikkeld in overeenstemming met de innovatieve tendensen in de bouwsector (bv. passiefgebouwen, koolstofneutraliteit en circulariteit van de materialen). De gebouwen zullen zo een voorbeeldfunctie vervullen op het gebied van milieunormen, en in het besluitvormingsproces en bij de bouw van nieuwe infrastructuur zal gebruik worden gemaakt van berekeningstools inzake de koolstofuitstoot en/of de beoordeling van de levenscyclus. In die context zullen projecten die gedeeltelijk gebaseerd zijn op de renovatie van bestaande gebouwen de voorkeur krijgen boven grootschalige bouwprojecten voor nieuwe stationscomplexen.

Wat de bestaande gebouwen betreft, zullen de inventarissen van producten (bv. koelolie van de transformatoren) en van gevaarlijke materialen (bv. asbest) zorgvuldig up-to-date worden gehouden. De betrokken producten en materialen zullen geleidelijk worden vervangen door minder gevaarlijke equivalenten.

De spoorwegsector zal een voorbeeldrol vervullen op het gebied van recycling van materialen en hergebruik van grondstoffen bij vernieuwings- of moderniseringsprojecten. Bij de verwijdering van afvalstoffen zal rekening worden gehouden met de restwaarden van deze materialen. In de bestekken die voor dit aspect van de productieketen worden gebruikt, zal rekening worden gehouden met deze criteria (recuperatie, behandeling en nuttige toepassing van afval, ...) en niet alleen met de financiële aspecten.

De buitenwerkingstelling en recycling van het rollend materieel zullen worden uitgevoerd volgens de strengste milieunormen. Bij de aankoop van materialen of instrumenten zullen criteria meespelen die rekening houden met de impact op het milieu om zo de meest ecologisch en maatschappelijk verantwoorde leveringen te kunnen kiezen. Er zal onderzoek worden gedaan naar de ontwikkeling van alternatieven die milieuvriendelijker zijn.



# Milieuverantwoorde actoren

De verschillende ondernemingen die in de spoorwegsector actief zijn, zullen het goede voorbeeld geven en de beginselen van milieuverantwoordelijkheid toepassen. De geproduceerde hoeveelheden afval zullen tot een strikt minimum worden beperkt. Er zal worden geanticipeerd op de afvalproductie, die in de aanloopfase zal worden verminderd via de bestekken. Er zal voorrang worden gegeven aan upcycling en meer circulariteit.

De personeelsleden zijn een belangrijke hefboom voor het bereiken van de milieudoelstellingen van de ondernemingen. Alle personeelsleden zullen nog meer bewust worden gemaakt van de goede praktijken en de goede gewoonten die op de werkplek moeten worden nagevolgd.

De ondernemingen die in de sector actief zijn, zullen de aanbevelingen inzake 'verplichte due diligence' volgen en er zo voor zorgen dat zij alle nodige maatregelen nemen om de impact van hun activiteiten op het milieu te beperken.

In hun besluitvormingsprocessen zullen zij milieubeoordelingstools, zoals 'levenscyclusanalyses', 'koolstofvoetafdrukberendingen' en 'effectbeoordelingen - beheer van milieurisico's' verwerken. Over het algemeen zullen bij overheidsopdrachten milieu-, circulariteits-, levenscyclus- en maatschappelijke criteria worden gehanteerd. In dit verband zullen in elke fase van de levenscyclus van de gebruikte materialen de arbeids- en productieomstandigheden in overeenstemming moeten zijn met de Europese wetgeving.

De spoorwegondernemingen, in het bijzonder de historische marktdeelnemers, beschikken over een aanzienlijke en ge diversifieerde vastgoedportefeuille (gebouwen, werkplaatsen, terreinen, braakliggende industrieterreinen enz.). Het onderhoud, de opwaardering en de activering van dit erfgoed zullen prioriteiten blijven, zodat de klimaatdoelstellingen kunnen worden verwezenlijkt. De spoorwegondernemingen zullen de terreinen die zij in eigendom hebben, gebruiken om er installaties voor de opwekking van hernieuwbare energie ad hoc te (laten) installeren, bijvoorbeeld via een derde investeerder of een Power Purchase Agreement. Die opwekking zal rechtstreeks gericht zijn op de bevoorrading van het spoorwegnet. Dergelijke installaties zullen gebeuren in reeds geartificialiseerde gebieden of op gebouwen.

## Spoorvisie 2040, krachtlijn 4:

# het spoor ten dienste van een globale benadering van de mobiliteit

Naast de eigenlijke spoorwegsector is de algemene ambitie van het beleid inzake mobiliteit en duurzame ontwikkeling om alternatieve vervoersmiddelen te bevorderen ter vervanging van de auto. Hoewel de eerste drie krachtlijnen van de Spoorvisie 2040 essentiële onderdelen zijn, zal het spoorwegsysteem des te efficiënter, aantrekkelijker en ruimer gebruikt worden als ook verschillende andere actiegerieden, die in krachtlijn 4 worden beschreven, ook ontwikkeld zullen zijn.

Deze actieterreinen overstijgen geheel of gedeeltelijk de bevoegdheden van de federale overheid en het domein van mobiliteit. Een succesvolle modal shift op nationale schaal vereist nauw overleg en samenwerking tussen alle overheidsniveaus en beleidsgebieden.

## De trein, verbonden met andere oplossingen voor gewestelijk vervoer

De bevoegdheden op het gebied van mobiliteit zijn weliswaar verdeeld over verschillende bestuursniveaus, maar de uitdagingen en aandachtspunten zijn nationaal en zelfs internationaal. Daarom zet elk van de belanghebbenden op het bestuursniveau, in het besef dat zijzelf deel zijn van de oplossing, zich in voor een meer duurzaam vervoer. De plaatselijke, gewestelijke, federale en internationale overheden hebben een ondubbelzinnig standpunt ingenomen ten gunste van een duurzamere en milieuvriendelijkere multimodale mobiliteit.

Voor het reizigersvervoer streven alle beleidslijnen naar het aanmoedigen van actieve en duurzame mobiliteit en de doeltreffende ontwikkeling van gemeenschappelijk vervoer ten dienste van de klanten. Door de intermodaliteit verder te vergemakkelijken, met name de complementariteit met andere openbare en private vervoersexploitanten en met verplaatsingen te voet en op de fiets of met de auto, zal het spoor zijn rol als ruggengraat van de mobiliteit in België kunnen vervullen.

Wat het vrachtvervoer betreft, zal moeten worden gekeken naar de complementariteit van de vervoerswijzen, in plaats van ze als concurrenten van elkaar te zien. In veel gevallen kan het spoor niet zonder het wegvervoer voor de activiteiten van de 'eerste' en de 'laatste' kilometers. Hoewel het spoorvervoer over langere afstanden zonder twijfel concurrerend is, is het veel minder intuïtief om het voor kortere afstanden (< 300 km) te gebruiken. Er moet worden nagedacht over manieren waarop vervoerders kunnen worden overtuigd om voor het spoor te kiezen.

Om meer samenhang te brengen in het mobiliteitsbeleid is de Interministeriële Conferentie van de ministers van Mobiliteit, de plek voor dialoog en het zoeken naar een consensus over thema's van algemeen belang, het instrument bij uitstek. Deze conferentie brengt regelmatig de verschillende federale en gewestministers van Mobiliteit samen om thema's van algemeen belang te bespreken, zoals de tariefintegratie, de organisatie van trein-bus-verbindingen, de spoorverbindingen op intragewestelijk niveau en rond Brussel, kwesties in verband met stedelijke tolheffing enz. Ze zal haar coördinatiewerk ten gunste van een beter georganiseerde en gecoördineerde mobiliteit die bovendien minder schadelijk is voor de planeet voortzetten.

# De multimodale toegankelijkheid van de stations is een prioriteit voor actieve of gedeelde vervoerswijzen

De combinatie van de trein met andere verplaatsingswijzen wordt gemakkelijker gemaakt door een versterkt multimodaal karakter van de treinen. De prioriteit van de multimodale toegankelijkheid tussen vervoerswijzen volgt het STOP-principe (voorrang voor S = stap-pers, T = trappers, O = openbaar vervoer, P = privévervoer). In overleg met de gewesten en plaatselijke besturen wordt de rol van de stations als multimodale hubs, waar verschillende mobiliteitsoplossingen en -infrastructuren samenkomen, bevorderd om intermodaliteit te stimuleren. De projecten voor de stations en stopplaatsen zullen daartoe rekening houden met de 'mobipôles' die in Wallonië worden ontwikkeld en de 'mobipunten'/'hoppinpunten' in Vlaanderen.

Verplaatsingen te voet zijn de eerste manier om zich te verplaatsen. Al van bij het ontwerp van stations en hun verschillende componenten wordt met deze manier van verplaatsen rekening gehouden, zodat voetgangers ongehinderd en vlot toegang krijgen.

De complementariteit van de trein en de fiets is bijzonder interessant met het oog op een intermodale mobiliteit naar en van het werk of andere soorten verplaatsingen. De overheden maken de combinatie van het nationale en internationale treinverkeer met het gebruik van de fiets gemakkelijker door verschillende hefbomen te activeren:

- ◊ Er moeten fietsparkeerplaatsen komen in de nabijheid van de perrons en in een ruimte waar de sociale controle vandalisme of diefstal ontmoedigt. Dankzij fietsstallingen en -bogen kunnen de verschillende soorten fietsen worden gestald in optimale veiligheidsomstandigheden en beschermd tegen slecht weer. De plaatsen worden ook aangepast aan fietsen van verschillende grootte (bakfietsen, elektrische fietsen met kinderzitje, ...). Er worden geleidelijk beveiligde fietsstallingen met toegangscontrole ingericht, met behoud van gratis parkeerplaatsen;
- ◊ De treinen hebben een voldoende aantal fietsplaatsen, afhankelijk van de potentiële vraag en dus van de overwogen trajecten (dagelijks woon-werkverkeer, nationale en internationale recreatieve verplaatsingen enz.). De verstrekking van realtime-informatie over het aantal beschikbare fietsplaatsen in elke trein, alsook de mogelijkheid om plaatsen te reserveren, zullen de gebruikers in staat stellen hun multimodale reizen beter te plannen, zowel voor dagelijkse als voor recreatieve verplaatsingen. De toegangen tot de perrons en tot de rytuigen zullen zodanig worden ingericht dat de verschillende fiets-types en hun toebehoren (aanhangwagens, bagage) gemakkelijk kunnen worden in- en uitgeladen, veilig kunnen worden vastgemaakt en, in het geval van elektrische fietsen, zelfs tijdens de reis kunnen worden opgeladen. De aanduiding op het perron van de plaatsen waar fietsen kunnen worden in- en uitgeladen, zal tijds winst en toegenomen comfort opleveren voor de gebruikers en het personeel van de exploitanten van openbare dienststopdrachten.
- ◊ De combinatie van trein en fiets zal betaalbaar zijn, dankzij een aangepast en variabel tariefsysteem, afhankelijk van verschillende parameters (tijdstip van de dag, lengte van het traject, voorkeurstarieven, deelfietsen beschikbaar bij aankomst enz.).
- ◊ Een verbetering van de hele vervoersketen van thuis tot de bestemming zal mogelijk worden door de integratie van het plaatselijk openbaar vervoer (De Lijn, MIVB, TEC) of de private vervoerexploitanten in het systeem van spoorwegknooppunten (dienstregelingen, informatie, ticketverkoop, tarieven). De technologische ontwikkelingen zullen een intensievere informatie-uitwisseling tussen de verschillende vervoerswijzen en een grotere interactiviteit mogelijk maken.

- ◇ Door op grote schaal deelfietsen ter beschikking te stellen, maar ook door de reizigers op passende wijze te informeren, kan in samenwerking met de steden en gemeenten de complementariteit met alle andere actieve vervoerswijzen worden ontwikkeld, om zo de 'eerste' en de 'laatste' kilometer, maar ook het actieve toerisme te vergemakkelijken.
- ◇ Dankzij speciaal aangepaste bewegwijzering en routebeschrijvingen zullen de reizigers de verschillende vervoersmodi die op de stations en multimodale knooppunten zijn aangesloten (bussen, trams, loketten, perrons, fietsenstallingen enz.) intuïtief en gemakkelijk met elkaar in verband kunnen brengen en over precieze en betrouwbare informatie over hun verbindingen kunnen beschikken.

Tot slot wordt voor verplaatsingen waarbij de combinatie van auto en trein noodzakelijk is een afstemming bevorderd tussen carpoolinginfrastructuren en -diensten enerzijds en het spoorvervoer anderzijds. Wanneer de 'eerste/laatste kilometer' enkel met de auto kan worden afgelegd, vooral in landelijke gebieden, zullen daar waar mogelijk en in overleg met de gewestelijke en plaatselijke overheden parkeerplaatsen worden ingericht voor pendelaars zodat ze hun auto kunnen achterlaten en hun reis met de trein kunnen voortzetten.



# Bevorderlijke ruimtelijke ordening

Ruimtelijke ordening en mobiliteit, dus ook het spoorwegvervoer, zijn nauw met elkaar verweven, iets waar het beleid niet altijd voldoende rekening mee houdt. Om die belemmering weg te werken, moeten actoren uit verschillende domeinen en ook verschillende bestuursniveaus uiteraard samenwerken.

België beschikt over een vrij dicht spoorwegnet en een hoge bevolkingsdichtheid, twee belangrijke troeven om het gebruik van het spoor te ontwikkelen.

Een betere onderlinge afstemming van die twee kenmerken zal het potentieel voor het gebruik van het spoor nog vergroten. Het aanbieden van de toegankelijke diensten in de nabijheid van spoorweghaltes en het inrichten van haltes in dicht bevolkte gebieden zijn erg doeltreffende hefboomen om het aantal treingebruikers te doen toenemen. Voorbeelden uit het buitenland en stedenbouwkundige studies tonen de mogelijkheden aan om dichte en aangename woonwijken te ontwikkelen rond grote, middelgrote en kleine spoorwegstations. Bovendien zal in reeds dichtbevolkte voorsteden waar al een spoorlijn loopt, de heropening van haltes eveneens het aantal treingebruikers gemakkelijk kunnen doen toenemen.

De spoorwegondernemingen zien erop toe dat de wijziging van de bestemming van terreinen en spoorbeddingen geen belemmering vormt voor de toekomstige uitbreiding van het net en de bouw van nieuwe stations in en rond de grote centra.

In beide gevallen gaat het erom de stedenbouwkundige beslissingen en de mobiliteitskeuzes goed op elkaar af te stemmen. Een governancetool die in de buurlanden reeds zijn waarde heeft bewezen, is het 'ascontract'. Aanvankelijk was het ontworpen om de ontwikkeling van nieuwe tramlijnen te begeleiden, maar het is aangepast aan projecten om spoorlijnen te heropenen of nieuw leven in te blazen. Het gaat erom een ruimte voor dialoog te creëren tussen de actoren die bevoegd zijn voor ruimtelijke ordening of voor mobiliteit, ongeacht het bestuursniveau (lokaal, gewestelijk of federaal) en het soort actor (overheid, openbaarvervoers-exploitanten, economische of onderwijsactoren). Het doel is overeenstemming te bereiken over gemeenschappelijke doelstellingen, die vervolgens kunnen worden versterkt door een opwaartse spiraal op gang te brengen: meer inwoners in de buurt van het station en dus meer potentiële reizigers, die aanzetten tot een ambitieus aanbod van gemeenschappelijk vervoer, waardoor het autogebruik op zijn beurt kan worden teruggedrongen, de wijk aangenamer wordt, nieuwe inwoners worden aangetrokken, die nieuwe gebruikers van het gemeenschappelijk vervoer worden enz.

Door nauwer overleg tussen de met mobiliteit en ruimtelijke ordening belaste autoriteiten moet het mogelijk worden een geschiktere locatie te overwegen voor nieuwe centra die reisstromen genereren, zoals ziekenhuizen of universitaire centra, met het oog op aansluiting op het bestaande openbaarvervoersysteem; toekomstige uitbreidingen van de structurerende netwerken, met name de spoorwegen, worden beperkt door de beschikbaarheid van ruimte (vooral in reeds sterk verstedelijkte gebieden) en door de kosten van aanleg en onderhoud van deze zware infrastructures. Dezelfde redenering zal worden toegepast op het goederenvervoer. Het bestaande erfgoed en de bestaande uitrusting zullen worden gevaloriseerd als de beschikbare terreinen naast de spoorwegverbindingen worden ontwikkeld en met voorrang worden aangeboden aan industrieën die mogelijk gebruik kunnen maken van het spoor. De ontwikkeling van economische en industriële gebieden die volledig zijn losgekoppeld van het huidige spoorwegnet, belemmert elke mogelijkheid tot gebruik van het spoor voor de bedrijven die zich daar vestigen, waardoor zij volledig afhankelijk worden van het wegvervoer.

# Een fiscaal stimuleringsbeleid

De fiscaliteit is een krachtige hefboom om het gedrag van economische actoren en burgers op alle vlakken te sturen. Dat geldt ook voor onze mobiliteit. Gezien “Mobiliteit een vorm van vrijheid is”, moeten verplaatsingen met de trein, al dan niet in combinatie met andere vervoerswijzen, gemakkelijker worden gemaakt door die fiscale hefboom te activeren. Deze hefboom kan op verschillende gezagsniveaus in werking worden gesteld en vergt de verantwoordelijkheid van de verschillende betrokken autoriteiten. Momenteel is er sprake van een zekere concurrentievervalsing tussen de vervoerswijzen. In het licht van de dringende kwestie op klimaatvlak en gelet op de uitdagingen voor het behoud van de biodiversiteit moet het mogelijk zijn correcties aan te brengen om het succes van het spoor als ruggengraat van de mobiliteit in België te stimuleren, door bijvoorbeeld:

- ◊ De versterking van een fiscaal stelsel dat gunstig is voor de actieve en gedeelde mobiliteit, zoals de ontwikkeling van fietsvergoedingen en de algemene toepassing van de derdebetalersregeling voor de abonnementen op het openbaar vervoer voor woon-werkverkeer.
- ◊ De hervorming van de gunstige fiscaliteit voor bedrijfswagens, door de ontwikkeling van alternatieve oplossingen te ondersteunen, zoals het mobiliteitsbudget of deelauto's.
- ◊ De uitvoering van maatregelen om het concurrentievoordeel van de luchtvaartsector ten opzichte van andere vervoerswijzen, zoals het internationale spoorvervoer, te corrigeren (bijdrage op vliegtickets enz.), door op Europees en mondiaal niveau te pleiten voor een billijke belasting op de gebruikte brandstoffen.
- ◊ De kosten verbonden aan de externe effecten van de minst duurzame vormen van personenvervoer en vrachtvervoer eerlijk in aanmerking nemen om het concurrentiële onevenwicht tussen de vervoerswijzen in het voordeel van het spoor te corrigeren.
- ◊ Eerlijke concurrentievoorwaarden voor alle vormen van vrachtvervoer, door op nationaal en Europees niveau te strijden tegen alle vormen van sociale dumping in het internationale wegvervoer.

# De invoering van Mobility as a Service (MaaS)

Bewustmaking is een essentieel element bij het stimuleren van de modal shift naar meer duurzame vervoerswijzen – waaronder de trein – en de toepassing van het STOP-principe. Hierbij komt ook nog het gebruiksgemak. Met andere woorden, iemand die een verplaatsing wil maken, moet de verschillende beschikbare vervoerscombinaties kunnen vergelijken en er heel eenvoudig gebruik van kunnen maken. Dit zal gepaard gaan met de ontwikkeling van de volgende aspecten:

- ◇ Intermodale planners die verschillende opties vergelijken aan de hand van economische, tijdsgebonden en milieucriteria, rekening houdend met persoonlijke voorkeuren en de reeds beschikbare vervoerswijzen (fiets of vouwfiets, eventueel elektrische fiets, step, auto);
- ◇ Realtime-informatie aan de passagiers tijdens hun hele traject, en vooral dan bij de overstap tussen vervoerswijzen via dynamische displays of fysieke infopalen;
- ◇ Tariefintegratie, waardoor heel eenvoudig kan worden betaald voor de verschillende vervoerswijzen vanuit één applicatie of één fysiek betaalmiddel (zoals Mobib), maar ook de betaling voor gedeelde mobiliteit en parkeren (van de eigen auto of fiets).
- ◇ Die ambities zullen mogelijk worden gemaakt door de ontwikkeling van Mobility as a Service (MaaS). Het doel zal zijn een ecosysteem tot stand te brengen dat de verschillende actoren in staat zal stellen zo vlot mogelijk samen te werken en dat de voor mobiliteit bevoegde autoriteit de mogelijkheid zal bieden de ontwikkelingen te volgen en de regels zo nodig aan te passen. MaaS maakt immers gebruik van een reeks gegevens en een digitale interface om op efficiënte wijze een multimodale vervoersdienst aan te bieden en te beheren met een eenvoudig aanbod. De vervoersoperatoren moeten blijven inzetten op een opendatabeleid dat erin bestaat de gegevens beschikbaar te maken die interessant zijn voor de overheden en voor de verschillende actoren die operationele tools voor multimodaliteit ontwikkelen. Op die manier wordt een mobiliteitsbeleid mogelijk gemaakt waarin de reiziger centraal staat. MaaS is niet enkel een applicatie. Het is een verdelingsmodel voor mobiliteitsdiensten. Aangezien mobiliteit niet ophoudt bij de grenzen van de gewesten of zelfs van België, wordt dit ecosysteem interfederaal of Europees.
- ◇ Het aldus tot stand gebrachte ecosysteem zal een klimaat van vertrouwen scheppen tussen gebruikers, MaaS-aanbieders en mobiliteitsexploitanten.
- ◇ Aan een dergelijk ecosysteem zijn tal van voordelen verbonden:
- ◇ Kansen creëren voor diverse huidige en toekomstige actoren;
- ◇ De begeleiding bij de verandering voor de gebruikers vereenvoudigen door hen in staat te stellen de mogelijkheden van het spoor en de combinatie daarvan met andere vervoerswijzen te ontdekken;
- ◇ De gebruikers tijdens hun traject begeleiden om hun een betere gebruikerservaring te bieden dan de meer vervuilende alternatieven;
- ◇ De positieve milieu- en maatschappelijke effecten belichten van het gebruik van andere vervoerswijzen (gebruik van het gemeenschappelijk vervoer, de fiets of combinaties van vervoerswijzen in plaats van enkel maar een autorit);
- ◇ Wijzen op de onzekerheid die gepaard gaat met het tijdstip van aankomst dat per vervoerswijze verschilt, bijvoorbeeld in geval van verkeersopstoppingen. De aankomsttijd met de auto is zeer variabel; met de trein is dat veel minder het geval. Met de fiets of te voet is dat niet het geval.

# Uitvoering van de Spoorvisie 2040

**In dit stappenplan wordt een koers uitgezet en wordt een langetermijnambitie voor het spoor voorgesteld.**

Het openbaar spoorbeleid beschikt met dit stappenplan over richtsnoeren om ervoor te zorgen dat het efficiënt, duidelijk en transparant wordt beheerd en dat het is afgestemd op de economische, sociale, ecologische en technologische uitdagingen. Het gaat dus om een bron van inspiratie en een instrument dat een moderne governance van de spoorwegdienst waardig is, gericht op beter anticiperen, beslissen en investeren in de spoorwegen van morgen.

De Spoorvisie 2040 is gestructureerd rond een aantal krachtlijnen en moet een kader en samenhang bieden voor een aantal toekomstige actieplannen en basisdocumenten die de geleidelijke verwezenlijking van de hier ontwikkelde doelstellingen en beginselen van de Visie mogelijk zullen maken.

De basisprincipes voor de langetermijnplanning van het spooraanbod, zoals die in deze Spoorvisie 2040 worden uiteengezet en in de komende maanden verder zullen worden verfijnd, zullen moeten worden aangepast aan de realiteit en de eventuele beperkingen van het spoorwegnet in België. Er zullen inspanningen moeten worden geleverd om de principes in overleg met de actoren uit de sector concreet vorm te geven.

Deze werkzaamheden zullen er enerzijds op gericht zijn de mogelijkheden voor de ontwikkeling van het vervoersaanbod te verfijnen in relatie tot de verwachte groei van de vraag, tot de onbenutte vraag die nog moet worden ingevuld en tot de verwezenlijking van de doelstellingen inzake modal shift van het vervoersbeleid. Anderzijds zullen de werkzaamheden gebaseerd zijn op de hier uiteengezette basisbeginselen en moet worden nagegaan hoe deze beginselen systematisch kunnen worden toegepast op het Belgische spoorwegnet, door ze aan te passen aan de context, de kansen en de beperkingen. Op die manier kan de Spoorvisie 2040 verder worden verfijnd door het 'doelaanbod 2040' vast te stellen, de technische en economische haalbaarheid ervan concreet te bepalen, de relevantie van dit model voor het Belgische spoorwegsysteem te bevestigen en ervoor te zorgen dat de uitvoeringsfasen zowel op het niveau van het aanbod als op dat van de infrastructuur worden vastgesteld, zodat de Visie in de loop van de tijd kan worden aangepast aan de evolutie van de territoriale en maatschappelijke vraag.

Dit zal leiden tot de vaststelling van een alomvattende en rigoureuze aanpak, waardoor de toekomstige investeringskeuzes beter onderbouwd zullen zijn. De verschillende uitbreidingsprojecten zullen nu binnen dit kader worden geëvalueerd, aangepast en geprioriteerd.

De Spoorvisie 2040 zal ook voortdurend worden vernieuwd, om het spoorwegsysteem, dat – laten we dat niet vergeten – van nature een langetermijnvisie vergt, op lange termijn te blijven oriënteren. Ze zal dus moeten worden gevolgd door de uitwerking van een Visie 2050, 2060, die de mogelijkheid zullen bieden om de modal shift van personen en goederen naar het spoor te verwezenlijken, door de beschikbare menselijke en financiële middelen zo efficiënt mogelijk in te zetten.



# Governance en stappenplan

De Spoorwegvisie 2040 gaat verder dan één legislatuur en vergt een passende follow-up:

- ◇ De bestaande adviesorganen, met name de raadplegende comités voor spoorwegaangelegenheden, zullen worden uitgenodigd om jaarlijks een advies uit te brengen over de uitvoering van de Spoorvisie 2040 (follow-up van het stappenplan)
- ◇ De bevoegde minister zal jaarlijks een evaluatie van de uitvoering van de Spoorvisie voorleggen aan de Kamer van Volksvertegenwoordigers, als onderdeel van de verdediging van zijn of haar algemene beleidsnota
- ◇ Om de doelstellingen in deze visie geleidelijk te verwezenlijken, zal de overheid de hierna beschreven stappen doorvoeren en de Belgische spoorwegactoren daar nauw bij betrekken.
- ◇ Elk van de hierna vermelde concretiserende instrumenten zal de passende valideringsprocedures volgen, in voorkomend geval ook voor het begrotingsluik ervan. Voor elke fase zullen de budgettaire behoeften worden geraamd en zal vervolgens worden beslist over de toewijzing van de middelen.

## Op zeer korte termijn: 2022

- ◇ Uitvoering van een studie om de ambities qua modale verschuiving en de relevantie ervan te objectiveren
- ◇ Gunning van een openbaredienstcontract aan de NMBS voor een duur van tien jaar, met daarin vastgelegde doelstellingen inzake groei van het vervoersaanbod, kwaliteit van de dienstverlening (stiptheid, reiscomfort, onthaal in de stations, aantrekkelijke tarieven) en verbetering van de efficiëntie van het systeem overeenkomstig de beginselen van deze Spoorvisie 2040, met een billijke compensatie van de overheid wat de vastgelegde doelstellingen betreft
- ◇ Aanname van een performantiecontract voor de Belgische infrastructuurbeheerder Infrabel, met daarin vastgelegde doelstellingen inzake onderhoud en kwaliteit van de infrastructuur, optimalisering van de capaciteit door een doeltreffend beheer van het verkeer en een stabiele planning van de werkzaamheden; en grotere efficiëntie van het systeem overeenkomstig de beginselen van deze Spoorvisie 2040, met een billijke compensatie van de overheid wat de vastgestelde doelstellingen betreft.
- ◇ Goedkeuring van een meerjarenplan voor investeringen in de spoorwegen, met details over de investeringsprojecten die noodzakelijk zijn voor de verwezenlijking van de openbaredienstverplichtingen van de NMBS en Infrabel, zoals beschreven in hun respectieve overeenkomsten met de Staat. Dit plan, dat door beide overheidsbedrijven op elkaar is afgestemd, vormt een prioritering van de investeringen in het spoor voor de periode 2023-2032, en zal aan een mid-term review worden onderworpen
- ◇ Aanname van een actieplan "goederenvervoer" met daarin een lijst en beschrijving van alle acties en maatregelen die in de komende jaren moeten worden geactiveerd om de nagestreefde verdubbeling van het goederenvervoer per spoor tegen 2030 te halen
- ◇ Validering van een interfederale visie op mobility as a service (MaaS), waarmee burgers geïntegreerde multimodale oplossingen aangereikt kunnen krijgen, via een georganiseerde samenwerking tussen de verschillende voor mobiliteit bevoegde overheidsniveaus
- ◇ Bepaling en aanname van de relevante steunmaatregelen om de ontwikkeling van het internationale reizigersvervoer per spoor, en in het bijzonder de nachttreinen, mogelijk te maken

### **Op korte termijn: 2023-2024**

- ◇ Afronding van de studie naar de economische en operationele haalbaarheid van het dienstregelingsmodel dat in het Belgische systeem geïntegreerd is: bepaling van een strategie om te migreren naar een performanter exploitatiemodel (toepassing in de volgende vervoerplannen)
- ◇ Een streefdoel qua aanbod (dienstregelingsschema) opstellen om het mogelijk te maken de investeringsbehoeften inzake uitbreiding van de vervoerscapaciteit (rollend materieel en infrastructuur) nauwkeurig te bepalen en te bevestigen met het oog op de mid-term review van de openbaredienstcontracten en performantiecontracten en van het meerjareninvesteringsplan voor het spoor
- ◇ Bepalen welke wijzigingen in wet- en regelgeving noodzakelijk zijn om de toekomst van het Belgisch spoorwegsysteem voor te bereiden op een ruimere openstelling van de binnenlandse spoorwegdiensten na 2032 (pilotprojecten)
- ◇ Voor de spoorwegsector een energiestrategie uitwerken in overeenstemming met de doelstellingen van het Nationaal Energie- en Klimaatplan

### **Op middellange termijn: 2024-2032**

Een nieuwe vervoerplanstructuur invoeren, als eerste stap in de uitvoering van het opgestelde dienstregelingschema, waardoor de robuustheid van het systeem fors verbetert

- ◇ Evaluatie van de lopende contracten (2027): mid-term review van het openbaredienstcontract van de NMBS en van het performantiecontract van Infrabel, en van het meerjareninvesteringsplan voor het spoor
- ◇ Voorbereidende werkzaamheden in het kader van de Interministeriële Mobiliteitsconferentie, om uit te monden in de uitwerking van een interfederale mobiliteitsvisie
- ◇ Uitvoering van pilotprojecten met een governance-instrument ter verbetering van de coördinatie van het beleid inzake mobiliteit en ruimtelijke ordening, zoals het ascontract

### **Op lange termijn: 2032-2040**

- ◇ Actualisering van de Spoorvisie: uitwerking van een Spoorvisie 2050 (aanpassing van de doelstellingen)
- ◇ Aannee van nieuwe performantie- en openbaredienstcontracten



Spoorgoederenvervoer is een grote kans. De boodschap van Paul Dirix, CEO van Port of Moerdijk, is duidelijk. Bij de grote transitie waar Nederland in zit, heeft de verdere ontwikkeling van het spoor veel te bieden.

# Grote kans voor Nederland



Om dat gelijk maar in het juiste perspectief te plaatsen. “Nee, het spoor is niet zaligmakend en er liggen ook behoorlijke uitdagingen, maar overall biedt het spoor gewoon wel echt goede oplossingen voor de toekomst.”

Dirix heeft wel enig recht van spreken. Niet alleen als eindverantwoordelijke van de op drie na grootste zeehaven van Nederland waar jaarlijks 3.000 goederentreinen worden afgehandeld, maar in het verleden was hij ook werkzaam ‘in het spoor’. Hij werkte een kleine vier jaar bij ProRail, onder andere als director of Operations, en ruim vier jaar bij NS als onder andere director of Transport en director Network Design.

#### Wat willen we?

Die achtergrond en het daarbij opgedane netwerk komen hem nu goed van pas. Vanuit de Branche Organisatie Zeehavens is hij dan ook de vertegenwoordiger in het Platform Spoorgoederenvervoer en Leefomgeving. “Ook daar probeer ik mijn steentje bij te dragen aan een goede visie op de rol van het spoorgoederenvervoer voor de toekomst van Nederland. Daar begint het allemaal mee. Wat willen we nou met dat spoor?”

Als het aan Dirix zelf ligt, is dat heel veel. “Ik heb niets tegen vrachtwagens.

Die zullen altijd nodig blijven, maar om de uitdagingen waar Nederland voor staat in goede banen te leiden, zullen we elke modaliteit zo optimaal mogelijk moeten inzetten. Kijk je naar thema’s als leefbaarheid, duurzaamheid, veiligheid, het oplossen van congestie en de efficiënte inzet van arbeid, dan is er een grote rol weggelegd voor het spoor in de toekomst.”

#### Eerlijke beprijzing

Om die ook adequaat invulling te kunnen geven, moeten er nog wel wat ‘hobbels’ – zoals Dirix dat noemt – worden weggewerkt. Zoals de stikstofwetgeving die verhindert dat de aanpassingen aan het spoor om 740 meter-treinen mogelijk te maken op het Moerdijkse haventerrein en bij Lage Zwaluwe, doorgang kunnen vinden. “En er moet aan een ‘level playing field’ worden gewerkt voor alle modaliteiten.” Dirix doelt daarbij vooral op een eerlijke beprijzing en verwijst naar onder andere belastingloze kerosine en het nauwelijks doorberekenen van het gebruik van infrastructuur aan wegtransporteurs.

“Trek je dat speelveld gelijk en kijk je naar al die maatschappelijke ontwikkelingen, dan biedt het spoor een heel mooi alternatief.” Waarbij Dirix ook meteen lachend aangeeft niet helemaal onbevooroordeeld te zijn. “Als je wat jaren in die sector gewerkt hebt, dan raak je toch een beetje besmet. Zo’n trein heeft gewoon wat!”

