

Aanvalsplan Spoorgoederenvervoer

Strategie en ambitie Spoorgoederensector



ProRail

KEYRAIL



 **Port of Amsterdam**

Aangeboden aan: Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Van Werkgroep Aanvalsplan Spoorgoederenvervoer
Auteur

Kenmerk
Versie Versie 9
Datum 28 maart 2014
Bestand

Status Definitief

Inhoudsopgave

	Samenvatting	3
1	Inleiding	5
2	Spoorgoederenvervoer als duurzame economische motor	7
3	Ambitie, strategie en doelen van het spoorgoederenvervoer	13
4	Aanvalsstrategie	21
Bijlage 1:	Hoofdpunten Assessment Spoorgoederenvervoer	23

Samenvatting

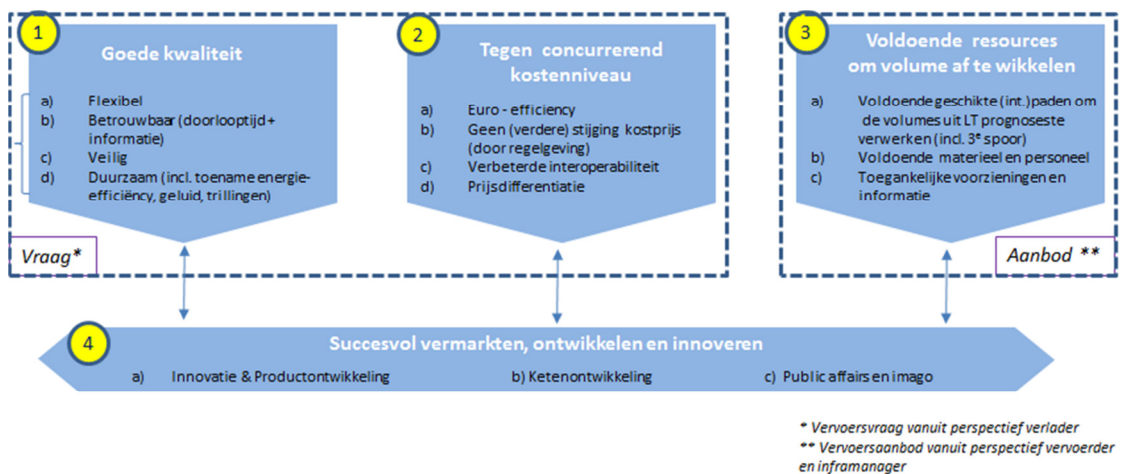
Het spoorgoederenvervoer in Nederland heeft een belangrijke economische functie. De kwaliteit en het concurrerend vermogen van onze mainports en overige economische centra is nauw gekoppeld aan deze sector. Het belang van deze sector wordt door het Rijk herkend; in beleidsnota's als de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte en Lange Termijn Spooragenda wordt aandacht besteed aan het spoorgoederenvervoer. In de LTSA zijn voor het goederenvervoer doelen geformuleerd met betrekking tot het verbeteren van doorlooptijden, het vergemakkelijken van het aanbieden en ontvangen van lading, het verbeteren van informatie-uitwisseling en het verlagen van operationele kosten.

Het spoorgoederenvervoer heeft in Nederland als gevolg van de wereldwijde economische crisis een flinke terugval gekend. Tussen 2008 en 2009 is het vervoerd gewicht per spoor aanzienlijk teruggelopen, evenals de gerealiseerde trein- en tonkilometers. Het herstel van de sector blijkt moeizaam en de volumes van voor de crisis zijn nog niet gehaald, in tegenstelling tot bijvoorbeeld Duitsland waar het railgoederenvervoer zich sneller en beter heeft hersteld. De goederenvervoerders, die actief zijn in Nederland, ervaren een teruglopende concurrentiepositie op corridors van/naar Nederland. Uit een door KNV geïnitieerd Assessment blijkt dat vervoer per spoor naar belangrijke Europese achterlandgebieden vanuit Duitse havens goedkoper is dan vanuit Nederlandse havens.

Om de concurrentiepositie van het Nederlandse spoorgoederenvervoer te versterken en tevens invulling te geven aan de LTSA doelen, hebben vertegenwoordigers van sectorpartijen de volgende ambitie geformuleerd;

*Voor de verladers vormt het Nederlandse spoorvervoer een **aantrekkelijke modaliteit** in een (synchromodaal) internationaal logistiek transportsysteem, wat **concurrerend** is met dat van de ons omringende landen. Het spoorgoederenvervoer kan de **voorzien**e groei van de goederenstromen **duurzaam** accommoderen met een **kwalitatief goed** treinproduct”.*

De invulling van deze ambitie verloopt langs 4 lijnen:



Voor elk van deze vier ambities zijn doelen met indicatoren vastgesteld.

1. Indicatoren m.b.t. kwaliteit treinproduct:

- Binnen 2 jaar kunnen nieuwe treindiensten binnen 4 weken zijn opgezet;
- In 2020 komt 95% van de lading met een marge van 30 minuten op terminals aan (aankomstpunctualiteit);
- Veiligheids-indicator: Het spoor streeft naar een minimaal aantal ongelukken en voldoet aan alle geldende veiligheidsnormen. Ieder ongeval wordt geëvalueerd waarbij maximaal lering wordt getrokken;
- Het spoor blijft op lange termijn de meest duurzame modaliteit.

2. Indicator m.b.t. concurrerend kostenniveau:

- Het doel van de inspanningen op dit gebied is dat de Nederlandse en Duitse kostenindex dichterbij elkaar komen te liggen. Anno 2013 is deze kostenindex 120 (NL) : 100 (D), het doel is dat in 2020 deze index maximaal nog 110 : 100 is.

3. Indicator m.b.t. voldoende resources:

- Minimaal het volume behorend bij het midden-scenario van de studie "Lange termijnperspectief Spoorgoederenvervoer" moet afgewikkeld kunnen worden, zonder de volumes uit het 'hoge scenario' uit te sluiten. De infracapaciteit, machinisten, locs, wagens en terminalcapaciteit die hiervoor nodig is, moet door de spoorsector gefaciliteerd kunnen worden. Dit moet ertoe leiden dat er geen "nee" verkocht hoeft te worden richting vervoerders die capaciteit aanvragen of richting verladingsrichtingen die treindiensten willen afnemen.

4. Indicator m.b.t. succesvol vermarkten, ontwikkelen en innoveren:

- Het succesvol vermarkten van de spoorsector moet zich in eerste instantie vertalen in de zakelijke relatie tussen vervoerders en verladingsrichtingen en de contracten die daarbij gesloten worden (micro-niveau).
- Als maatstaf voor de mate waarin de gehele sector (meso-niveau) succesvol is ten aanzien van het vermarkten, ontwikkelen en innoveren, geldt als indicator:
 1. het aantal nieuwe bestemmingen (en bijbehorende frequenties),
 2. het aantal nieuwe verladingsrichtingen en nieuwe ladingpakketten

Voor het realiseren van een concurrerend kostenniveau wordt ingezet op het bevorderen van interoperabiliteit als eerste op de Europese Rail Freight Corridors. Voor het realiseren van de ambitie gericht op voldoende capaciteit wordt als strategie ingezet op flexibiliteit in gebruik van treinpaden.

In een separate uitvoeringsagenda worden acties en projecten gedefinieerd, die uitvoering geven aan de strategie en realisatie van de genoemde ambities.

1 Inleiding

Aanvalsplan Spoorgoederenvervoer in relatie tot Lange Termijn Spooragenda

Aanleiding voor het Aanvalsplan Spoorgoederenvervoer is dat partijen in de sector ervaren dat de concurrentiepositie van het Nederlandse spoorgoederenvervoer terugloopt. Het Aanvalsplan Spoorgoederenvervoer staat niet op zichzelf maar is (naast een werktitel) in feite een procesdrager van een drietal onderdelen:

1. Assessment concurrentiepositie: separaat document, hoofdpunten zijn in bijlage 1 vermeld;
2. Strategie en ambitie spoorgoederensector: uitwerking van concrete doelen in het voorliggende document;
3. Uitvoeringsagenda en werkpakketten: dit wordt een separaat document waarin, in samenhang met acties uit de LTSA, projecten zijn gedefinieerd.

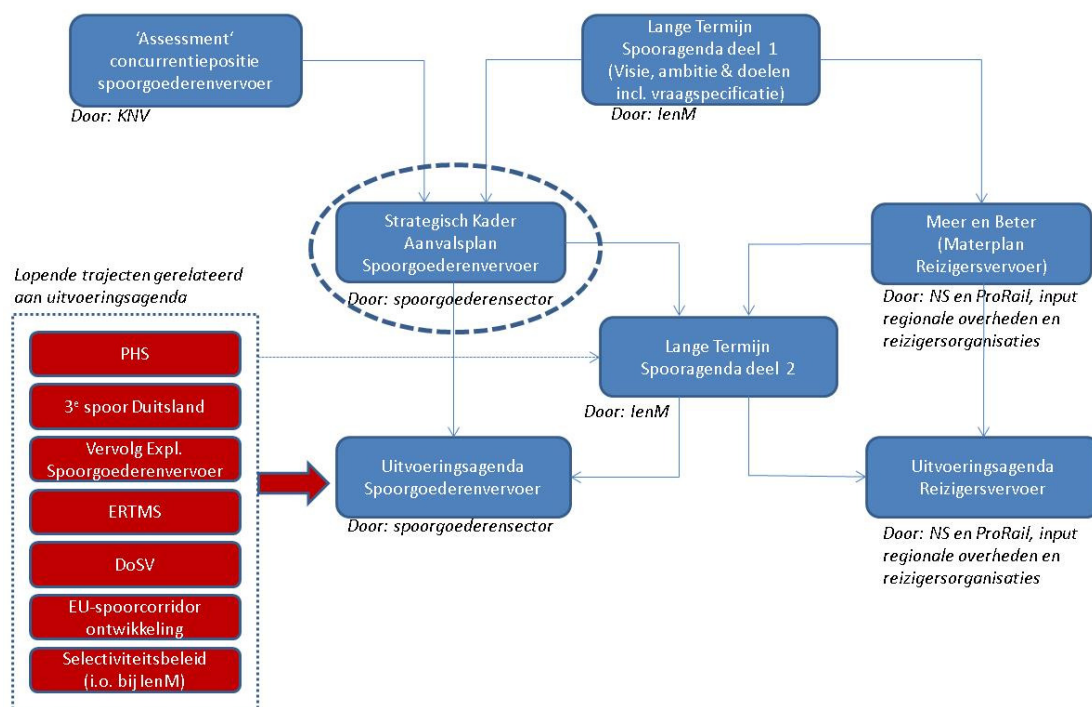
Daarnaast is het 'Aanvalsplan' nauw verbonden aan de Lange Termijn Spooragenda deel 1 (Visie, ambitie en doelen)¹ en geeft het mede invulling aan de hierin geformuleerde doelen. De functie van het Aanvalsplan is om op samenhangende wijze en vanuit een sector-brede aanpak, te werken aan het aantrekkelijker en concurrerender maken van het Nederlandse spoorgoederenvervoer.

Na afronding van het Assessment (juli 2013) is de volgende stap geweest het bepalen van een gezamenlijke strategie en bijbehorende ambitie door de spoorsector. Wat zijn gedragen, reële en concrete doelen waaraan het resultaat van inspanningen kan worden afgemeten en waarop kan worden geacteerd? Het voorliggende document is daar de weergave van. Het geeft input aan de Lange Termijn Spooragenda deel 2, de operationele en beleidsmatige uitwerking van de stappen die in LTSA deel 1 zijn aangekondigd.

Deze strategie en ambitie geeft richting aan de uitvoeringsagenda. Daarin zijn projecten gedefinieerd en geclusterd in werkpakketten waarmee de uitvoering concreet wordt ingevuld. Deze projecten en werkpakketten kunnen reeds onderdeel zijn van lopende programma's binnen de sector (o.a. PHS, 3^e spoor, Vervolg Exploitatie Spoorgoederenvervoer, ERTMS, Directeuren Overleg Spoorweg Veiligheid², European Rail Freight Corridors, 4^e spoorpakket, etc.), maar het kan ook om nieuwe initiatieven gaan. De uitvoeringsagenda zal de samenhang tussen deze lopende projecten en nieuwe activiteiten beschrijven. De tijdshorizon daarbij is 2020, daarbij aantekend dat de looptijd van sommige projecten gezien de aard, omvang en complexiteit, deze termijn zal overschrijden. De uitvoeringsagenda zal in een separaat document worden weergegeven. Onderstaand schema toont de samenhang tussen de hier genoemde onderdelen, zie figuur 1.

¹ Uitgegeven door IenM, februari 2013.

² In het DOSV zijn de volgende sectorpartijen verenigd: NS, FMN, KNV, ProRail, Keyrail.



Figuur 1: Samenhang tussen de (beleids)documenten en trajecten.

Leeswijzer.

Het voorliggende document is opgebouwd uit de volgende hoofdstukken. Hoofdstuk 1, deze inleiding, gaat in op de relatie en (procesmatige) samenhang van het Aanvalsplan met andere beleidsmatige trajecten. Hoofdstuk 2 besteedt aandacht aan het belang van de spoorgoederensector voor de Nederlandse economie en de ontwikkeling van de concurrentiepositie van deze sector. In hoofdstuk 3 staat de ambitie van de partijen centraal die gezamenlijk de spoorgoederensector vormen. De onderdelen waaruit deze ambitie is opgebouwd worden daarin toegelicht. Tevens zijn daarin doelen en indicatoren opgenomen. De invulling daarvan via projecten en acties verloopt via een separate uitvoeringsagenda. Deze wordt kort in hoofdstuk 4 kort toegelicht.

2 Spoorgoederenvervoer als duurzame economische motor

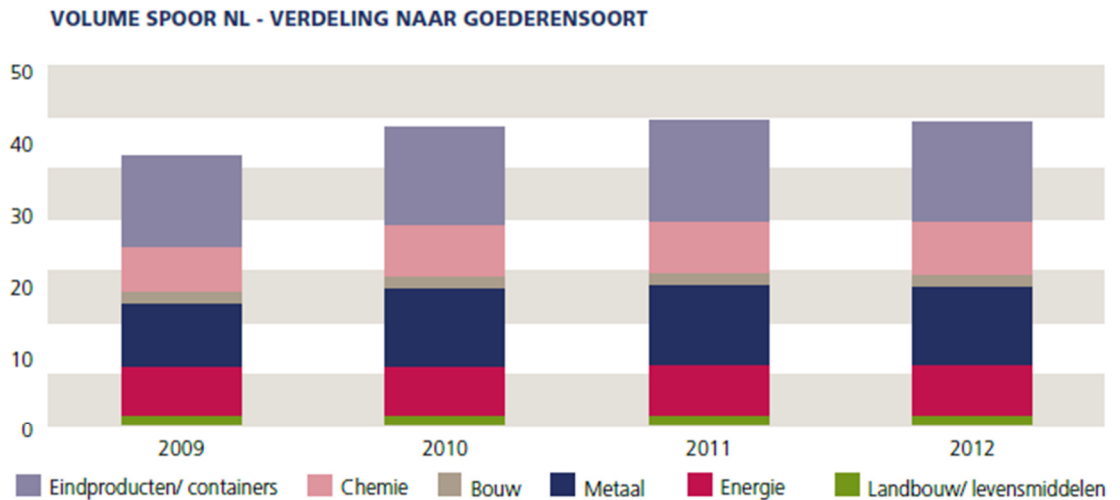
Economisch belang van de logistieke sector en spoorvervoer

Nederland is vanwege de geografische ligging en de kwaliteit van de achterlandverbindingen al eeuwen een belangrijk handelsknooppunt. De Nederlandse mainports hebben een belangrijke positie verworven in Europa en in de wereld. Daaraan dankt Nederland een belangrijk deel van haar welvaart. Voor het functioneren van deze mainports, maar ook voor overige havengebieden, productiecentra en logistieke clusters in Nederland, zijn de achterlandverbindingen cruciaal³. Immers langs deze verbindingen worden de handelsstromen afgewikkeld en ontvangen/verzenden verladers hun inkomende en uitgaande goederenstromen. In Nederland is een groot aantal arbeidsplaatsen direct en indirect nauw gerelateerd aan de logistieke sector en het functioneren daarvan.

Het economisch belang van de logistieke sector wordt door het Rijk erkend. “Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig”, zo luidt de titel van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. Het uitgangspunt voor het versterken van de internationale concurrentiepositie van Nederland, vormt een robuust en optimaal benut netwerk van hoogwaardige internationale verbindingen van onder meer wegen, spoorwegen en vaarwegen met daarbinnen de mainports als belangrijkste knopen. Een duurzame afwikkeling van goederenstromen via deze verbindingen, binnen de huidige wet- en regelgeving op gebied van, milieu en natuur, speelt voor overheden (Europees, nationaal en regionaal), havenautoriteiten, verladers en vervoerders een steeds belangrijker rol.

Het Nederlands economisch beleid focust zich op een aantal Topsectoren, waaronder Logistiek. De Topsector Logistiek heeft als ambitie dat Nederland in 2020 een internationale topositie heeft in de afwikkeling van goederenstromen, als ketenregisseur van (inter-)nationale logistieke activiteiten en een aantrekkelijk innovatie- en vestigingsklimaat biedt voor het verladend en logistieke bedrijfsleven. De Topsector Logistiek is ook een belangrijke ‘enabler’ voor andere topsectoren zoals Agro-Food, High Tech en Chemie. Het spoorvervoer is voor sectoren als Agro-Food, Chemie, Metaal, Energie maar ook voor economische centra als havengebieden, logistieke centra en clusters waar verladers zijn gevestigd, een belangrijke modaliteit waarmee omvangrijke investeringen en belangen zijn gemoeid. Ook voor het vervoer van consumentenproducten, stukgoed en halffabricaten (via containers) is het spoorvervoer en de daar aan gekoppelde overslagfaciliteiten in toenemende mate van groot belang, zie figuur 2.

³ Relevant in dit verband is ook de opmerking van ECT: “De klant kiest niet voor een haven, maar voor een totaaloplossing waarin alle schakels van de keten hun rol spelen” (Bron: De Toekomst van het Goederenvervoer; ECT, 2011).



Figuur 2: Omvang (cijfers: x 1000 ton) van het spoorgoederenvervoer in Nederland naar goederensoort (bron: Spoor in Cijfers 2013, Rail Cargo Information).

Lange Termijn Spooragenda erkent belang spoorgoederenvervoer

De Lange Termijn Spooragenda (LTSA) geeft invulling aan de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte voor het spoordomein. Als hoofddoel is hiervoor geformuleerd: “de kwaliteit van het spoor als vervoerproduct verbeteren zodat reiziger en verlader de trein in toenemende mate als een aantrekkelijke vervoersoptie zien en gebruiken”. Oftewel spoorgoederenvolumes en marktaandeel moeten groeien. De LTSA voegt daar voor het spoorgoederenvervoer aan toe dat doorlooptijden van goederen moeten verbeteren, het aanbieden en ontvangen van lading per spoor makkelijker moet worden en informatie-uitwisseling moet verbeteren. Bovendien zijn er in de LTSA doelen voor kwaliteit (veiligheid, betrouwbaarheid, duurzaamheid) en capaciteit opgenomen.

De LTSA kan niet los worden gezien van de Europese agenda voor het spoorvervoer. Europa zet in op een groter aandeel van het spoor in het totale vervoer⁴. Om dit te bereiken heeft de Europese Commissie de volgende agenda, waarvan een deel al in regelgeving is opgenomen en door de lidstaten moet worden geïmplementeerd en een deel nog in de vorm van voorstellen voor regelgeving in Brussel wordt besproken:

- Verbetering van de marktwerking
- Verbeteren van spoorgoederencorridors
- Verminderen geluidsoverlast
- Verbeteren infrastructuur
- Interoperabiliteit

⁴ De doelstellingen op Europees gebied, zoals verwoord in het “White Book (Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system”: EU, maart 2011).” zijn fors: “tegen 2030 moet 30% van het goederenvervoer via de weg over afstanden van meer dan 300 km per spoor of over het water gebeuren en tegen 2050 meer dan 50% dankzij efficiënte en groene goederencorridors”.

Om nadere sturing en richting te geven aan de ontwikkeling van het goederenvervoer per spoor en meer specifiek aan het versterken van de ketenregie⁵ voor goederenvervoer per spoor, heeft het ministerie van IenM begin 2013 een vraagspecificatie opgesteld voor ProRail in zake de operationele uitwerking van de doelen van de LTSA voor o.a. de goederensector⁶. Concreet worden daarbij genoemd:

- Het ontwikkelen van een voorstel voor een betere benutting van het gehele (personen- en goederenvervoer) spoornet in combinatie met het werken aan een betere concurrentiepositie voor de goederenvervoersector door een meer gericht inzet van (bestaande) instrumenten;
- Het ontwikkelen en optimaliseren van een operationeel afhandelingsconcept voor het goederenvervoer in relatie tot dat voor het personenvervoer.

Voor een verdere uitwerking c.q. invulling van de doelen en ambities is een koppeling gemaakt met het "Aanvalsplan Spoorgoederenvervoer". Dit plan moet er voor zorgen dat de LTSA ambities op het gebied van goederenvervoer gerealiseerd worden.

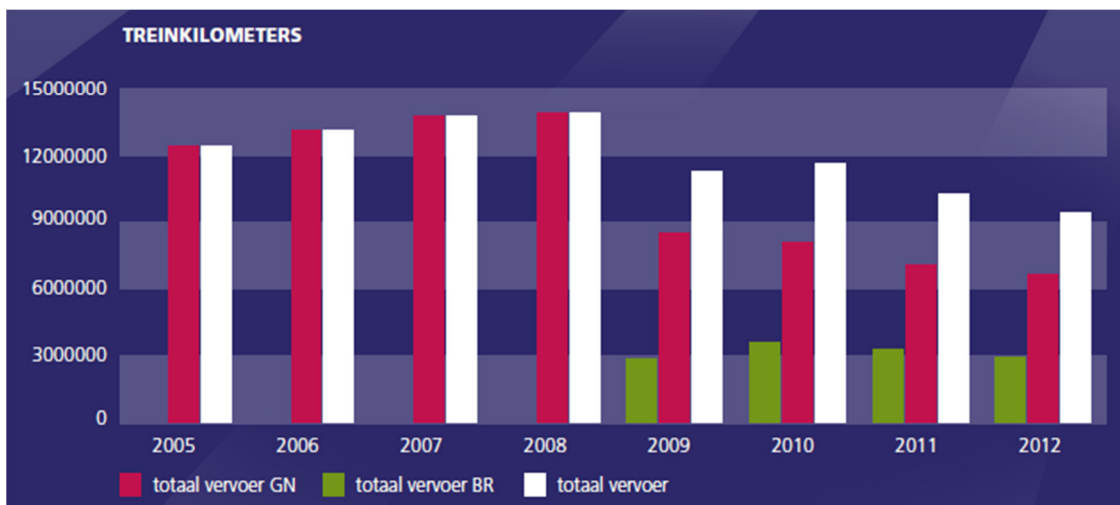
Aanvalsplan spoorgoederensector

De LTSA verwijst naar het "Aanvalsplan Spoorgoederenvervoer". Aan het "Aanvalsplan Spoorgoederenvervoer", hebben vertegenwoordigers van vervoerders, verladers, havenbedrijven en inframanagers een bijdrage geleverd. Deze groep vormt een belangrijk deel van de spoorgoederensector. Aanleiding voor het aanvalsplan is een door vervoerders gesignaleerde teruglopende concurrentiepositie van het Nederlandse spoorgoederenvervoer.

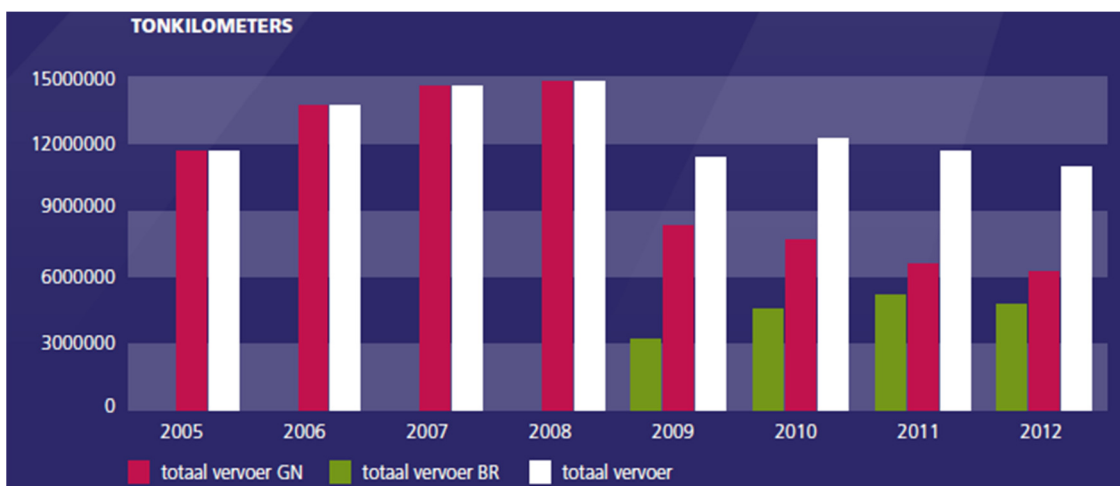
Het aantal treinkilometers in Nederland wat door goederenvervoerders sinds 2008 is geproduceerd, vertoont tot en met 2012 een dalende trend, zie figuur 3. De wereldwijde economische crisis heeft zijn sporen in de branche nagelaten, getuige de aanmerkelijke terugval tussen 2008 en 2009, zie figuur 3 en 4.

⁵ *Het besturen en beheersen van dynamische en soms virtuele logistieke ketens en netwerken. Het doel van ketenregie en –configuratie is om de efficiëntie en effectiviteit in het logistieke proces te verhogen door optimale service aan de klant te leveren en integrale logistieke kosten te beheersen en zo laag mogelijk te houden. Ook 'financial engineering', keten- en netwerk ontwerp en databeheer behoren tot deze activiteiten (Bron: Nederlandse logistiek 2040. Designed to last. Raad voor de leefomgeving en infrastructuur, juni 2013).*

⁶ *Zie "Lange Termijn spooragenda, visie, ambities en doelen", paragraaf 1.2. (publicatie door Ministerie van Infrastructuur en Milieu, februari 2013).*



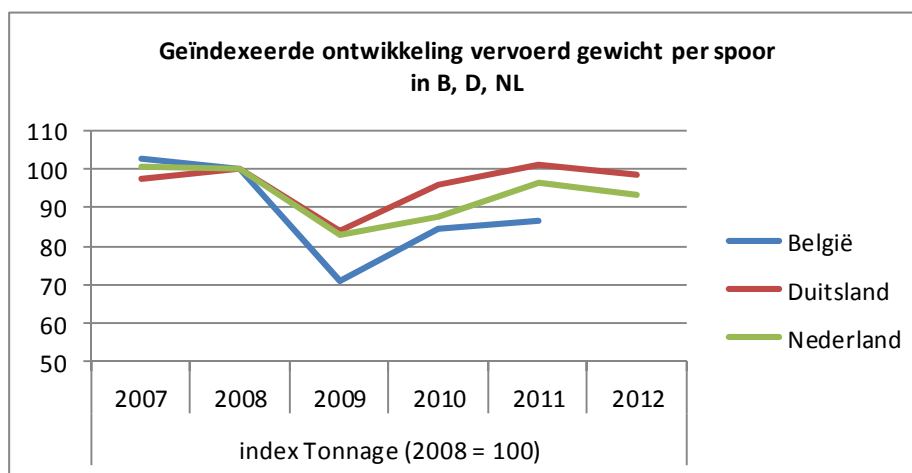
Figuur 3: Ontwikkeling van treinkilometers goederenvervoer op Nederlands grondgebied uitgesplitst naar Betuweroute en Gemengde Net (bron: Spoor in Cijfers 2013, Rail Cargo Information).



Figuur 4: Ontwikkeling van de tonkilometers op Nederlands grondgebied, uitgesplitst naar Betuweroute en Gemengde Net (bron: Spoor in Cijfers 2013, Rail Cargo Information).

Het herstel van deze volumeterugval blijkt moeizaam. Vanaf eind 2013 lijkt een klein herstel zichtbaar te worden. De goederenvervoerders, die actief zijn in Nederland, ervaren hierbij een teruglopend concurrentievermogen ten opzichte van buitenlandse vervoerders. Uit een vergelijking van de geïndexeerde ontwikkeling van het vervoerd gewicht in Nederland, België en Duitsland, zie figuur 5, blijkt dat:

- Het goederenvervoer in Nederland, Duitsland en (vooral) België flink te leiden heeft gehad als gevolg van de economische crisis;
- Het vervoer zich in deze landen na het dieptepunt in 2009 langzaam herstelt;
- Het herstel per land verschilt. Duitsland heeft zich het best hersteld, de volumes van voor de crisis zijn daar in 2011 gehaald. Dat is in Nederland en België niet het geval.
- Duitsland heeft zich sneller hersteld, dat geldt aanvankelijk ook voor België maar daar is de groei afgevlakt (2012 geen gegevens bekend).
- Na de crisis laat Duitsland een structureel gunstiger ontwikkeling zien dan Nederland⁷.



Figuur 5: Ontwikkeling van het vervoerd gewicht per spoor voor en na de economische crisis in Nederland, België en Duitsland op basis van geïndexeerde volumes (bron: Eurostat. 2013)⁸.

Eerste stap om vast te stellen of het concurrentievermogen terugloopt, betrof het vaststellen van de huidige concurrentiepositie van het Nederlandse spoorgoederenvervoer, oftewel een 'assessment'. Deze assessment⁹ leerde dat spoorvervoer tussen Nederland en centraal Europese regio's per treinkilometer zo'n 10% tot 20% duurder is in vergelijking met vervoerstrajecten binnen bijvoorbeeld Duitsland. Bovendien bleek uit de assessment dat nieuwe regelgeving, die als ultiem doel de realisering van een Single European Railway Area heeft, oftewel een interoperabel Europees spoorstelsel, in aanvang een kostprijsverhogend effect heeft gehad en nog steeds heeft.

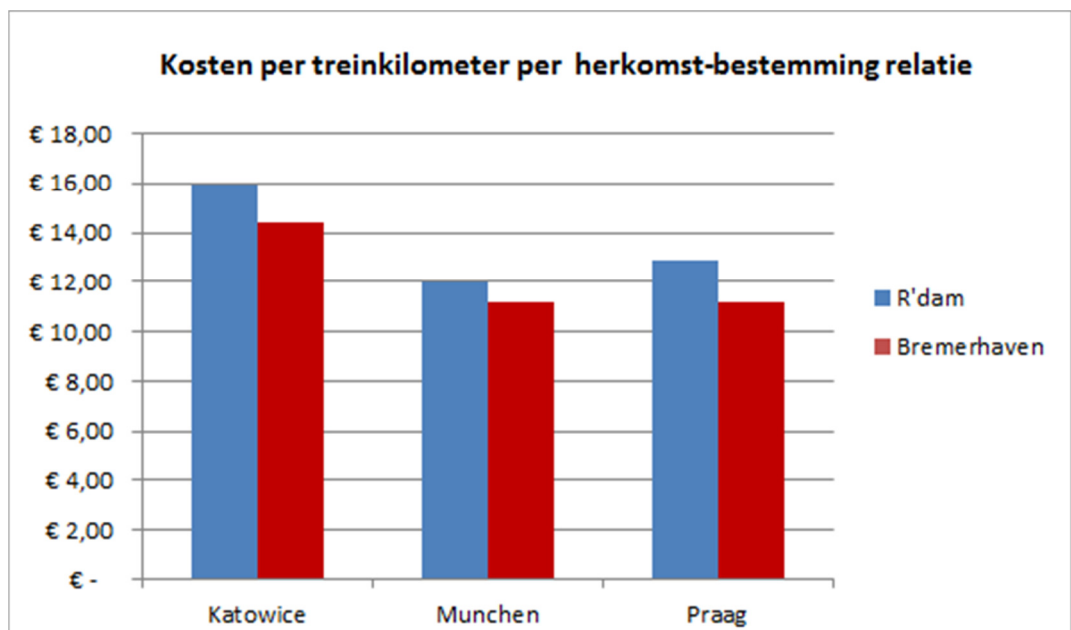
⁷ In hoeverre dit verband houdt met de algemene conjuncturele omstandigheden in de verschillende landen, blijkt niet uit deze cijfers.

⁸ Cijfers over België in 2012 ontbreken. Zie ook:

<http://epp.eurostat.ec.europa.eu/tgm/table.do?tab=table&init=1&language=en&pcode=ttr00006&plugin=1>

⁹ Bij het Assessment is gekeken naar het marktsegment intermodaal vervoer als barometer voor de concurrentie tussen modaliteiten en verschillen tussen routes. Intermodaal vervoer is het marktsegment met een hoge concurrentie tussen partijen. In het Aanvalsplan Spoorgoederenvervoer is aangenomen, dat knelpunten die in dit marktsegment gevonden worden, vaak ook gelden voor andere marktsegmenten.

De analyse van de concurrentiepositie voor het spoorgoederenvervoer (zie bijlage) toonde dat deze in de afgelopen jaren is verslechterd. Vervoer per spoor van/naar Nederland is in vergelijking met Duitsland duurder, het is hierdoor voor verladers minder aantrekkelijk om ladingstromen via Nederland af te wikkelen, zie figuur 6. Dit schaadt het Nederlandse economische belang. De tweede stap is gericht op het ontwikkelen van een plan (het "Aanvalsplan") waarin verbetering van de concurrentiepositie centraal staat. Daarbij worden eveneens de in de Lange Termijn Spooragenda genoemde doelen ingevuld.



Figuur 6: Vergelijking van de treinkilometerkosten van diverse herkomst-bestemmingsrelaties, op basis van roundtripkosten i.r.t. afstand¹⁰ (bron: Assessment Concurrentiepositie Spoorgoederenvervoer, 2013).

¹⁰ Gezien de kostenstructuur van het spoorgoederenvervoer - waarin de constante kosten dominant zijn als gevolg van de kapitaalsintensieve productiemiddelen waarmee gewerkt wordt - is het effect van afstand op kosten relatief. In vergelijking met bijvoorbeeld het wegvervoer is het verband tussen kosten en afstand, voor het spoorvervoer minder lineair.

3 Ambitie, strategie en doelen van het spoorgoederenvervoer

Ambitie voor vervoerders en verladers

Het spoorgoederenvervoer is een aangelegenheid, die de belangen overstijgt van de 21 spoorgoederenvervoerders¹¹, die momenteel tot het Nederlandse spoor zijn toegelaten. Zij vervoeren lading voor klanten en maken daarmee deel uit van een logistieke keten, die (ook in toegevoegde waarde) veelomvattender is dan enkel het spoorvervoer. Verladers en vervoerders hebben een gezamenlijk belang bij een sterke en competitieve spoorgoederensector¹². Ook haven- en productiegebieden en logistieke centra die een belangrijk rol in deze logistieke ketens spelen, hebben hier belang bij¹³.

Het doel van het “Aanvalsplan” is dat de concurrentiepositie van het spoorgoederenvervoer verbetert. Vanuit dit doel en de belangen van de verschillende partijen is gezamenlijk de volgende ambitie geformuleerd:

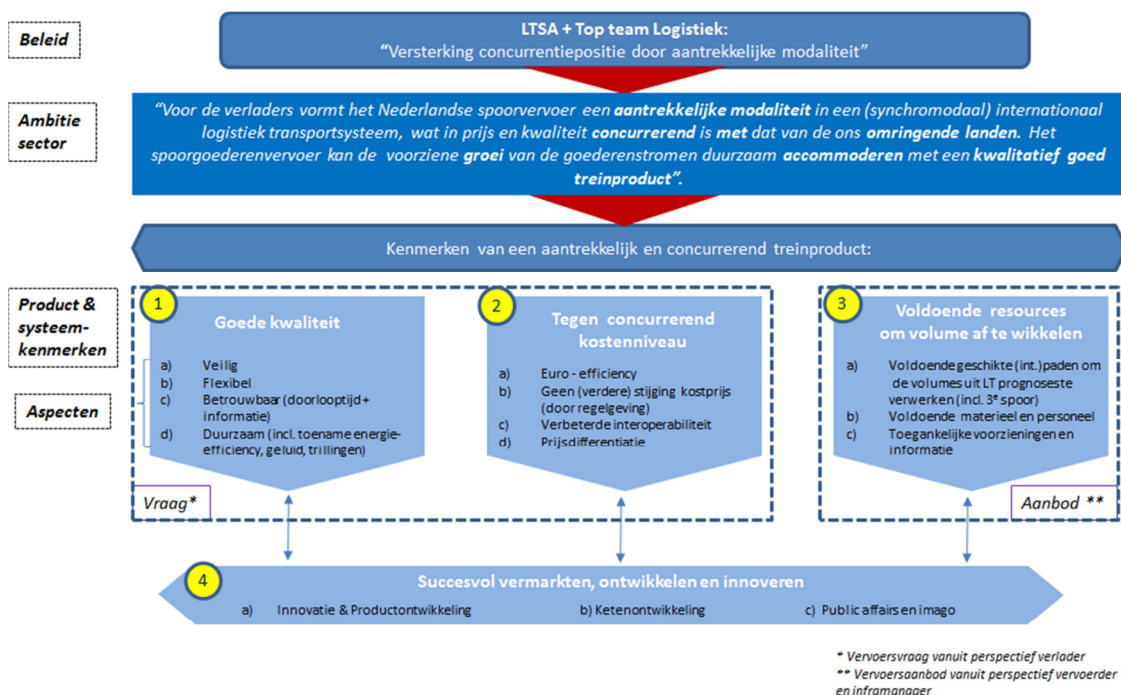
*Voor de verladers vormt het Nederlandse spoorvervoer een **aantrekkelijke modaliteit** in een (synchromodaal) internationaal logistiek transportsysteem, wat in prijs en kwaliteit **concurrerend** is met dat van de omringende landen. Het spoorgoederenvervoer kan de voorziene groei van de goederenstromen **duurzaam** accommoderen met een **kwalitatief goed** treinproduct”.*

Bij het realiseren van deze ambitie geldt voor de spoorsector dat draagvlak bij de omgeving van belang geacht wordt. Dit belang wordt geborgd door wet- en regelgeving. Bij de verdere ontwikkeling van wet- en regelgeving stelt de spoorsector zich proactief en constructief op. In onderstaand schema zijn de aspecten, waaruit deze ambitie is opgebouwd, nader uitgewerkt en is de samenhang met de LTSA weergegeven, zie figuur 7. In de onderstaande tekstdelen worden de verschillende onderdelen hieruit nader toegelicht. Tevens is per onderdeel een doelstelling geformuleerd in de vorm van een indicator, deze is in een kader weergegeven. Op basis hiervan kan de voortgang en het succes van inspanningen / projecten worden afgemeten.

¹¹ Het aantal is de laatste jaren door nieuwe toetreders toegenomen. Daarnaast fluctueert het aantal door fusies, overnames en faillissementen.

¹² Ook wanneer geen gebruik wordt gemaakt van spoor als vervoersmodaliteit door een verlader, maar deze optie wel beschikbaar is, vertegenwoordigt dit een economische waarde (optiewaarde).

¹³ Rapport Boer&Croon, Spoor brengt Nederland verder, d.d. 2014.



Figuur 7: Samenhang van de onderdelen van het "Aanvalsplan".

In het 'assessment' is vanuit verladersperspectief gekeken naar de aantrekkelijkheid van Nederland als doorvoerland voor transcontinentale containers naar diverse bestemmingen in het Europese achterland. De conclusie is dat de aantrekkelijkheid van het spoorproduct van/naar het achterland van grote invloed is op de aantrekkelijkheid van Nederland als doorvoerland.

De mate van aantrekkelijkheid van het spoorproduct wordt bepaald door de combinatie van kwaliteit (1,) een concurrerend kostenniveau (2), de mate waarin resources beschikbaar zijn (3) en de mate waarin het spoorproduct succesvol op de markt gebracht wordt en zich door innovaties, product- en ketenontwikkeling nadrukkelijker kan manifesteren (4). Dit alles onder voorwaarde dat er een goede harmonie blijft bestaan tussen het spoorvervoer en de omwonenden van het spoor. Deze onderdelen worden hieronder nader uitgewerkt tot ambities. Onderdeel 1 en 2 zijn vraag-georiënteerd, onderdeel 3 is aanbod-georiënteerd. Onderdeel 4 richt zich op het succesvol matchen van vraag en aanbod en is ondersteunend aan de overige onderdelen.

1) Kwalitatief goed spoorproduct

De kwaliteit van het spoorproduct wordt bepaald door:

- a) Veiligheid;
- b) Flexibiliteit;
- c) Betrouwbaarheid (doorlooptijd, informatie en punctualiteit);
- d) Duurzaamheid (incl. toename energie-efficiency, geluid, trillingen).

Veiligheid

Het spoorvervoer staat bekend als een veilige modaliteit. Om die reden kiezen verladers vaak ook voor het spoorvervoer. Echter veilig spoorvervoer is geen vanzelfsprekendheid. Verbetering van de veiligheid is ook van belang met het oog op de publieke opinie. Veilig vervoer behoudt haar draagvlak in de samenleving. Continue aandacht voor veiligheidsverbetering is daarom van primair belang en vormt een randvoorwaarde. Ook vanuit ketenperspectief is het van belang dat de inspanningen van verladers op het gebied van veiligheid (bijvoorbeeld via veiligheidssystemen, certificeringen) 'doorgetrokken' worden naar het spoor. Veiligheid op het spoor is geborgd door wetgeving (o.a. Basisnet en de Spoorwegwet). Daarbovenop heeft de sector een set van werkwijzen en procedures om veiligheid maximaal te waarborgen. Voorbeelden zijn sector brede afspraken voor het minimaliseren van het aantal verwijtbare Stop Tonend Seinpassages (STS), en het convenant Warm BLEVE vrij samenstellen van treinen in Nederland.

Flexibiliteit

De mate van *flexibiliteit* wordt bepaald door de snelheid en het gemak waarmee spoordiensten kunnen worden aangepast aan marktomstandigheden. Het gaat daarbij om het opstarten van een geheel nieuwe treindienst maar ook om het wijzigen (tijdstippen, hoeveelheden) of reduceren / annuleren van reeds geplande treindiensten. Richting vervoerders en spooroperators refereert dit aan de mate waarin zij resources (machinisten, locs, wagens) kunnen aanpassen aan veranderende marktomstandigheden¹⁴. Richting inframanagers refereert dit aan de mate waarin (internationale) treinpaden, geschikt voor het gewenste type vervoer op de gewenste momenten, beschikbaar zijn en kort van te voren ingevuld kunnen worden. Dit geldt eveneens voor terminalslots indien het om containervervoer gaat wat via multi-client terminals wordt afgewikkeld. De kritiek van verladers is dat spoorvervoer in vergelijking met bijvoorbeeld wegvervoer en binnenvaart een relatief lange opstarttijd nodig heeft. Het starten van een treindienst moet binnen enkele weken mogelijk zijn.

Het realiseren van meer flexibiliteit binnen een steeds intensiever bereden netwerk, waarbij de plan-cadans van het reizigersvervoer (welke uitgaat van vaste repeterende uurpatronen) de speelruimte voor goederenvervoer bepaalt, vormt een uitdaging. Daarbij geldt dat het reizigersvervoer (wat aanbod-georiënteerd is) en het goederenvervoer (wat vraag-georiënteerd is) een verschillende planhorizon¹⁵ hebben. Hierdoor zijn beiden op voorhand moeilijk volledig planmatig in een dergelijk patroon te combineren, waarbij tevens efficiënt capaciteitsgebruik een vereiste is. Bovendien moet er ruimte behouden blijven voor het veilig kunnen uitvoeren van onderhoud, zodat de kwaliteit en veiligheid van het netwerk geborgd blijft. Met het steeds intensievere gebruik van het netwerk zal ook de onderhoudsbehoefte (en frequentie) veranderen. Het goed kunnen combineren van deze belangen, inclusief ruimte voor flexibiliteit, tot een aantrekkelijk en uitvoerbaar spoorproduct, vergt duidelijke spelregels en (verdeel / toedelings) principes.

¹⁴ *Vanzelfsprekend zijn hier zijn conjuncturele aspecten op van toepassing (bij veel vraag naar vervoer kunnen resources minder makkelijk vrijgemaakt worden dan bij weinig vervoervraag) en zullen zaken als bestemmingen en deelmarkten bepalend zijn.*

¹⁵ *Verladers en goederenvervoerders kunnen vaak veel minder ver vooruit kijken en dus capaciteit plannen. Het soort goederen is hierop ook van toepassing: de graanoogst in Oost-Europa is bijvoorbeeld één jaar van te voren niet goed in te schatten, terwijl dat met een langlopend contract voor grondstoffenvervoer eerder mogelijk is.*

Betrouwbaarheid

Bij *betrouwbaarheid* gaat het er om dat de lading (treinwagons) binnen de overeengekomen tijds marges op de bestemming aangeleverd wordt (aankomstpunctualiteit). Daarbij speelt informatievoorziening een belangrijke rol, zeker in geval van verstoringen. Zaken als juiste wagen volgorde¹⁶, fall back scenario's, en communicatie tussen vervoerder en ontvanger (bijvoorbeeld over verwachte aankomsttijden in geval van vertraging / verstoring) zijn daarbij tevens van belang. Het handig combineren en ontsluiten van databronnen op het gebied van Traffic Information, aslasten, dynamische krachten en positiebepaling kan informatieproducten opleveren die de kwaliteit (en ook de veiligheid en capaciteit) van het spoorvervoer voor verladings- en vervoerders kunnen verhogen.

Duurzaamheid

Het spoorvervoer, zeker bij gebruik van elektrische tractie, scoort in vergelijking met andere modaliteiten goed op het gebied van duurzaamheid. Echter ook hier geldt dat dit geen vanzelfsprekendheid (meer) is gezien de progressie, die andere modaliteiten op dit gebied maken¹⁷. Vergroting van de energie-efficiency binnen het spoorgoederenvervoer heeft als doel om via minder energieverbruik en/of gebruik van duurzame energie (elektrische tractie i.p.v. diesel) het aandeel van energiekosten in de kostprijs te drukken. Ook het realiseren van een egaal snelheidsprofiel in de uitvoering (groene golf, geen onnodige stops, rijden volgens plan, etc.) of de inzet van langere treinen draagt hiertoe bij. Geluid en trillingen zijn eveneens aspecten die bijdragen aan de kwaliteit en het duurzame karakter van het spoorvervoer. De normeringen¹⁸ op dit gebied vormen een randvoorwaarde voor de uitvoering van het spoorvervoer.

Indicatoren m.b.t. kwaliteit treinproduct:

- Binnen 2 jaar kunnen nieuwe treindiensten binnen 4 weken zijn opgezet;
- In 2020 komt 95% van de lading met een marge van 30 minuten op terminals aan (aankomstpunctualiteit);
- Het spoor streeft naar een minimaal aantal ongelukken en voldoet aan alle geldende veiligheidsnormen. Ieder ongeval wordt geëvalueerd waarbij maximaal lering wordt getrokken;
- Het spoor blijft op lange termijn de meest duurzame modaliteit.

2) Concurrerend kostenniveau

Euro-efficiency

Euro-efficiency refereert aan prijs- en kostenniveaus maar belangrijker nog aan toegevoegde waarde voor de klant: waar (in welke transportmodaliteit / vervoersketen) levert een door de klant geïnvesteerde euro het meeste rendement op gezien zijn productieproces? Dat hoeft dus niet altijd te betekenen dat het spoorvervoer de goedkoopste transportmodaliteit is (uitgedrukt in ton- of teu-prijs), het mag ook duurder zijn als het maar (minimaal) evenredige voordelen

¹⁶ Welke bijvoorbeeld kan wijzigen in geval van extra kopmaken waardoor de geplande, en door de ontvanger verwachte, wagen volgorde kan zijn gewijzigd.

¹⁷ Bijvoorbeeld door op opmars van elektrische trucks, euro 6 motoren en het gebruik van schonere en zuinigere motoren in de binnenvaart.

¹⁸ Met betrekking tot geluid zijn er productieplafonds vastgesteld en kunnen lokale milieuvergunningen van kracht zijn. Met betrekking tot trillingen is wetgeving nog in ontwikkeling.

biedt in de overige onderdelen van de logistieke keten van de desbetreffende verlader (bijvoorbeeld op het gebied van snelheid, voorraadkosten, time to market).

Geen stijging kostprijs

In de factor prijs spelen kosten als gevolg van regelgeving met betrekking tot operationele omstandigheden een belangrijke rol. Het belang voor de Nederlandse haven- en industriegebieden en logistieke centra, is dat deze kosten relatief gezien, in elk geval niet hoger zijn dan die in omringende landen. Het gaat hierbij om zaken als licenties voor machinisten, verschillen in gebruik van veiligheidssystemen (ERTMS), productiviteit van rijdend materieel¹⁹. Om het concurrerend vermogen te versterken is het van belang dat het kostenniveau van spoorgoederenvervoer in, van en naar Nederland (onder andere door regelgeving) niet verder stijgt en relatief daalt.

Verbetering Interoperabiliteit

Het realiseren van een Single European Area, waarbinnen vervoerders maximaal interoperabel kunnen opereren, zal het Nederlandse spoorgoederenvervoer ten goede komen. Het beleid van de EU richt zich op het realiseren van "freight corridors" die economische centra van de lidstaten met elkaar verbinden zonder interoperabiliteitsproblemen. Maatregelen en regelgeving die het Nederlandse traject betreffen, moeten zo goed als mogelijk aansluiten op hetgeen van toepassing is op het overige traject, omdat iedere afwijkende regel extra kosten voor het internationale spoorgoederenvervoer met zich meebrengt (zie ook bijlage 1). In Nederlandse regelgeving moeten daarom bijzondere en typisch Nederlandse eisen betreffende bijvoorbeeld technische zaken, tariefdifferentiatie, veiligheidssystemen en taalgebruik worden vermeden. Om dezelfde reden werkt zo spoedig mogelijke invoering van Europese regelgeving in zake interoperabiliteit gunstig uit op de kostprijs van spoorgoederenvervoer van/naar Nederland²⁰.

Prijsdifferentiatie

Het huidige spoorvervoer kent in principe één producttype, namelijk een uniform treinpad. Of het nu gaat om reizigers- of goederentreinen, volle en lege treinen, tijdkritische lading of niet tijdkritische lading, snel of langzaam materieel, dag-, avond- of nachttreinen, veel of weinig (geplande of ongeplande) stops. Momenteel wordt alleen het bruto gewicht van een trein die heeft gereden, in de prijs verdisconteerd. Verschillen in kwaliteit van het materieel, klantwensen maar ook de kwaliteit van de infrastructuur (bijv. een sein- of wisselstoring), kunnen meer tot uitdrukking komen in de prijs. Met prijsdifferentiatie van het treinproduct (treinpaden) krijgen vervoerders meer ondernemersruimte en kunnen zij met meerdere prijs-kwaliteitsniveaus beter aan de gevarieerde wensen van verladers voldoen. Tevens kunnen infrastructuurbeheerders prijsdifferentiatie gebruiken bij het verder optimaliseren van de

¹⁹ Deze worden bijvoorbeeld beïnvloed door beperkende wetgeving zoals SWUNG en Basisnet).

²⁰ De lidstaten in de EU hebben oorspronkelijk hun spoorssystemen vanuit nationaal perspectief vorm gegeven. Later is, voortvloeiend uit de Europese eenwording en het vrij verkeer van goederen en diensten tussen lidstaten, de interoperabiliteit tussen deze spoorssystemen een belangrijk thema geworden. De harmonisatie van spoorssystemen en specifiek de daarbij gebruikte technische systemen, verloopt daarbij per lidstaat vaak in een verschillend tempo. Momenteel wijken de in Nederland gebruikte technische systemen (nog) af van de systemen in buurlanden. Dit betekent dat voor internationaal vervoer van/ naar Nederland multi-systeem locomotieven gebruikt moeten worden wat voor vervoerders extra investeringen en kostbare toelatingsprocedures betekent. Wanneer er binnen de EU, specifiek op de gedefinieerde corridors, uniforme omstandigheden (systemen, regulering) gelden, zijn deze belemmeringen verleden tijd.

benutting van de infrastructuur. Voor vervoerders is het van belang dat de invoering van prijsdifferentiatie aansluit op Europese ontwikkelingen en hetgeen er in buurlanden van kracht is.

Indicator m.b.t. concurrerend kostenniveau:

- Het doel van de inspanningen op dit gebied is dat de Nederlandse en Duitse kostenindex dichterbij elkaar komen te liggen. Anno 2013 is deze kostenindex 120 (NL) : 100 (D), het doel is dat in 2020 deze index maximaal nog 110 : 100 is.

3) Voldoende resources om groei af te wikkelen

Voldoende geschikte paden

De ambitie van de spoorsector is om de groei van het spoorgoederenvervoer goed op te kunnen vangen. Daarvoor is voldoende infracapaciteit nodig. De PHS groeiprognoses vertonen afhankelijk van het gekozen scenario, nogal wat verschillen en bandbreedtes. In het PHS programma zijn infrastructurele maatregelen voorgesteld die noodzakelijk zijn om deze groei op te kunnen vangen. Deze prognoses en infrastructurele maatregelen vormen een gegeven voor het Aanvalsplan.

Naast het aantal paden is bijvoorbeeld ook beladingsgraad, treinlengte en –gewicht van belang. Deze aspecten komen samen in het zogenaamde capaciteitsverdelingsproces. In Nederland wordt binnen het capaciteitsverdelingsproces gewerkt met een Basis Uur Patroon (BUP) systeem, waarin paden voor goederentreinen zijn opgenomen en waarin deze treinen concurreren om capaciteit met reizigersvervoer. Optimalisering van de benuttingsgraad²¹ (van materieel en capaciteit) draagt bij aan versterking van de concurrentiepositie en zorgt er ook voor dat er voldoende kwalitatief goede paden beschikbaar zijn. Tevens is het van belang dat er voldoende capaciteit beschikbaar is voor handelingen als het aan- en afkoppelen van wagons, loc-wissels alsmede het tijdelijk laten overstaan van een trein of wagens. Deze capaciteit wordt lokaal beïnvloed door gemeentelijk beleid en regelgeving. Standaardisatie hiervan leidt tot een integraal capaciteitsaanbod.

Het is voor het goederenvervoer een belangrijk gegeven dat het Nederlandse planningssysteem afwijkt van de Duitse methodiek. Wanneer deze systeemverschillen in praktijk niet goed overbrugd worden, levert dit belemmeringen op voor goederenvervoerders.

De Duitse methodiek en het minder intensief bereiden Duitse net staat meer flexibiliteit toe in de planning van goederentreinen²². Voor de treinen die rijden naar Nederland en reeds hun grootste reisafstand achter de rug hebben, betekent dit dat hun aankomsttijd bij de Nederlandse grens een zekere spreiding vertoont. De Nederlandse verkeersleiders staan voor de uitdaging om met voorinformatie deze treinen zo goed als mogelijk in bestaande BUP-paden in te passen. Voor de treinen vertrekkend uit Nederland kan met ketenregie worden bereikt dat zij zich stipt aan de ingeplande BUP-paden in Nederland houden. Via de 'Grenzdisponent' te Duisburg werken Nederlandse en Duitse verkeersleiders samen om het treinverkeer van en naar beide landen zo goed mogelijk op elkaar af te stemmen.

²¹ Van zowel goederentreinen, reizigerstreinen en het gebruik van de capaciteit voor onderhoud.

²² Daar staat een mindere mate van nauwkeurigheid (uitvoering volgens vooraf geplande tijdstippen en daarbij geldend marges) tegenover.

Speciale aandacht in relatie tot groeiprognoses vergt de langjarige capaciteitsreductie vanwege de aanleg van het 3^e spoor in Duitsland. Gedurende de bouwperiode (gefaseerd in de periode 2015 – 2022) zal de capaciteit van de Betuweroute sterk gereduceerd worden. In deze periode zal het aanbod van goederen juist toenemen door onder andere de ingebruikname van de nieuwe containerterminals op Maasvlakte 2 en de toename van de overslagvolumes in Amsterdam, resulterend in meer spoorgoederenvervoer, door de ingebruikname van de nieuwe sluis bij IJmuiden. Hierdoor zal het belang van efficiënt gebruik van capaciteit op het spoor nog verder toenemen. Ook de extra internationale reizigerstreinen op het gemengde net, als gevolg van het niet in gebruik nemen van de Fyra, beïnvloedt de beschikbare capaciteit voor (internationale) goederentreinen.

Het is voor de goederenvervoerders van belang dat er niet alleen voldoende (internationale) paden zijn maar ook dat de *kwaliteit van die paden toereikend* is. Zaken als groene golven, zonder non commerciële stops, kortste routes, goede interoperabiliteit zijn daarbij van belang, omdat deze van invloed zijn op de efficiency waarmee het vervoer kan worden uitgevoerd.

Voldoende inzet rijdend materieel en personeel

Om aan de marktvraag te kunnen voldoen zal ook voldoende rijdend materieel en personeel beschikbaar moeten zijn. Dit punt is gerelateerd aan het aspect flexibiliteit, wat bij het onderdeel kwaliteit is genoemd. Het opleiden van internationale machinisten vergt tijd en geld. Het tijdig anticiperen op veranderende marktomstandigheden kan investeringen vergen die pas in een later stadium terugverdiend worden. Op de geliberaliseerde markt zullen samenwerkingsverbanden tussen vervoerders en andere bedrijven ontstaan die bijvoorbeeld zorgen voor flexibiliteit bij uitwisseling van materieel en personeel met gunstige effecten op productiviteit en efficiency.

Toegankelijke voorzieningen en informatie

Toegankelijkheid heeft betrekking op zowel fysieke aspecten (“waar kan ik lading op / van het spoor krijgen”²³) maar ook op het transparant functioneren van de markt (“hoe kan ik het georganiseerd krijgen”) en de wijze waarop verladers bediend worden (ontsluiting van de markt). Het ‘zorg-uit-handen-nemen’ bij met name de middelgrote verladers²⁴ speelt daarbij een grote rol evenals het aanbieden van mogelijkheden om continentale deelladingen op het spoor te brengen. Niet ingewijde verladers in de spoormarkt hebben behoefte aan een centraal platform waar zij inzicht krijgen in mogelijke intermodale transportoplossingen voor hun specifieke vragen. Zij willen meer en gemakkelijker kunnen shoppen in het aanbod.

Indicator m.b.t. voldoende resources:

- De ambitie is dat minimaal het volume behorend bij midden-scenario van de studie “Lange termijnperspectief Spoorgoederenvervoer” afgewikkeld moet kunnen worden, zonder de volumes uit het ‘hoge scenario’ uit te sluiten. De infracapaciteit, machinisten, locs, wagens en terminalcapaciteit die hiervoor nodig zijn, moeten door de spoorsector gefaciliteerd kunnen worden. Dit moet ertoe leiden dat er geen “nee” verkocht hoeft te worden richting vervoerders, die capaciteit aanvragen of richting verladers die treindiensten willen afnemen.

²³ Hierbij kan gedacht worden aan terminal-ontwikkeling en specifieke spooraansluitingen bij bedrijven of industriegebieden.

²⁴ Dit zijn de partijen die zelfstandig niet voldoende ladingaanbod hebben en daardoor de weg naar het spoor minder goed weten te vinden, in tegenstelling tot de grote verladers. Er zit echter wel potentie bij deze verladers mits het productaanbod meer op hen wordt toegesneden.

4) Succesvol vermarkten, ontwikkelen en innoveren

Om groei van het spoorvervoer te creëren is het belangrijk dat het aanbod van spoorproducten aansluit bij de marktvraag. Daarbij moet de markt waar vervoerder en verlader elkaar vinden, goed functioneren. Het gaat daarbij niet zozeer over de individuele vervoerder en verlader maar meer over de sector-brede inspanningen op dit gebied. De innovatiekracht en productontwikkeling binnen de spoorsector dient te verbeteren om de eerder genoemde doelen te realiseren. Een positief imago van een zelfbewuste sector richting potentiële klanten, maar ook richting de publieke opinie, versterkt haar concurrerend vermogen. Evenzo versterkt de ontwikkeling van samenwerkingsverbanden over meerdere, onderling afhankelijke, schakels van de logistieke keten het concurrerend vermogen.

Indicator m.b.t. succesvol vermarkten, ontwikkelen en innoveren:

- Het succesvol vermarkten van de spoorsector moet zich in eerste instantie vertalen in de zakelijke relatie tussen vervoerders en verladers en de contracten die daarbij gesloten worden (micro-niveau).
- Als maatstaf voor de mate waarin de gehele sector (meso-niveau) succesvol is ten aanzien van het vermarkten, ontwikkelen en innoveren, geldt als indicator:
 1. het aantal nieuwe bestemmingen (en bijbehorende frequenties),
 2. het aantal nieuwe verladers en nieuwe ladingpakketten.

Europese context

De Nederlandse economie en het spoorgoederenvervoer zijn sterk internationaal georiënteerd. Het traject wat vervoerders rijden op Nederlands spoor maakt slechts een klein deel uit van het gehele traject, dat goederen van/naar Nederland afleggen. Voor zowel het effect van interoperabiliteit op de kostprijs van goederenvervoer als voor de benutting van infrastructuurcapaciteit en de kwaliteit van het spoorvervoer, zijn de drie European Rail Freight Corridors die Nederland kent (1, 2 en 8), van grote strategische waarde. Eerder dan voor het gehele Europese spoorstelsel kunnen kostprijsverhogende belemmeringen op deze corridors worden ondervangen.

Op de European Rail Freight Corridors wordt vanaf 2014 begonnen met de het aanbieden van Pre-Arranged Paths (soort grensoverschrijdende BUP-paden voor goederentreinen). Dit gaat voor de treinen naar Nederland betekenen dat hun aankomsttijden bij de grens van het Nederlandse net en daarmee hun inplanbaarheid verbetert, waardoor uiteindelijk de benuttingsgraad van BUP-paden in Nederland kan worden verhoogd.

Kortom, de European Rail Freight Corridors 1, 2 en 8, die leiden van/naar Nederland, vormen een belangrijke stap richting het realiseren van de ambities van het Aanvalsplan. Deze corridors ontsluiten de belangrijkste Europese economische centra. Binnen de EU zullen economieën zich dynamisch ontwikkelen en markten zullen als gevolg hiervan verschuiven. De goederenstromen tussen de afzet- en productielocaties, en in het verlengde daarvan ook het gebruik van de Rail Freight corridors, zullen deze dynamiek volgen. De verwachting is dat de economie zich in Oost-Europese landen sterk zal ontwikkelen, waarmee ook het belang van de corridors van en naar deze gebieden zal toenemen.

4 Aanvalsstrategie

Het Aanvalsplan is succesvol wanneer de vier in het voorgaande hoofdstuk beschreven ambities, zijn gerealiseerd. Samengevat luiden deze ambities:

1. Goede kwaliteit; gekenmerkt door flexibiliteit en klanttevredenheid.
2. Tegen concurrerend kostenniveau; gekenmerkt door een kostenniveau van/naar Nederland dat slechts beperkt duurder mag zijn dan op vergelijkbare trajecten.
3. Voldoende resources om volume af te wikkelen; en wel zodanig dat ook het hogere groeiscenario kan worden verwerkt met de beperkte spoorcapaciteit.
4. Succesvol vermarkten, ontwikkelen en innoveren; met nieuwe ladingstromen en shuttle diensten als tastbaar resultaat.

Het Aanvalsplan moet worden uitgevoerd in een geliberaliseerde markt voor goederenvervoer. Verladere kiezen vervoerders, routes en vervoerswijzen, die zij in kwaliteit en prijs aantrekkelijk vinden. Als een vervoerder, route of vervoerswijze duurder wordt of in kwaliteit achterblijft, zal de verlader zijn keuze aanpassen.

Voor het vervoer van goederen per spoor in, van en naar Nederland betekent dit dat aan de vervoerders, die onderling concurreren en werken in concurrentie op diverse routes en met andere vervoerswijzen, omstandigheden moeten worden aangeboden, die hen in staat stelt om succesvol, klantgericht en flexibel te werken.

Het Aanvalsplan kent drie strategielijnen, die impliciet al worden gevolgd in het vorige hoofdstuk. Deze drie strategielijnen worden onderstaand uitgelicht.

1. **Kostprijs verlagen door nastreven van Europese interoperabiliteit**

Door afwijkende technische specificaties en regelgeving is het vervoer per spoor op trajecten van en naar Nederland in kostprijs duurder dan op vergelijkbare trajecten binnen bijvoorbeeld buurland Duitsland. Onder leiding van de Europese instellingen wordt er gewerkt aan harmonisatie van regelgeving en specificaties. Treinen moeten grenzen kunnen passeren zonder te stoppen met één en dezelfde machinist en locomotief en met één Europese vergunning. Een dergelijke Europese integratie gaat vooral de concurrentiepositie van spoorvervoer van/naar kleinere Europese lidstaten ten goede komen, want voor hen zijn de kostenvoordelen het grootst! Dit leidt tot de conclusie dat **als strategie voor het realiseren van een concurrerend kostenniveau moet worden ingezet op Europese interoperabiliteit**. Om te komen tot deze Europese interoperabiliteit moeten de werkvelden van betrokken partijen maximaal op elkaar aansluiten. O.a. op gebieden als wetgeving, infrastructuurcapaciteit, techniek maar ook zal er aandacht moeten zijn voor het effect op de markt-, marktwerking en concurrentieverhoudingen.

2. **Benut de European Rail Freight Corridors voor interoperabiliteitsvoordeel op kortst mogelijke termijn**

Het bereiken van de interoperabiliteitsambitie vergt jaren en misschien wel decennia. Het vereist ook grote investeringen zoals ERTMS en nieuwe locomotieven. Op de European Rail Freight Corridors (ERFC) kunnen een aantal voordelen van interoperabiliteit al sneller worden gerealiseerd. Bijvoorbeeld kunnen al binnen een paar jaar grote stappen op weg naar interoperabiliteit worden gezet met harmonisatie van toegangsvoorwaarden,

gebruiksvergoedingen en technische beperkingen aan maximale lengte van treinen en met betere samenwerking tussen infrastructuurbeheerders. De Nederlandse regering heeft in de afgelopen jaren hard ingezet op het ERFC beleid met als mooi resultaat dat Nederlandse havens en industrie nu met drie van de negen corridors rechtstreeks zijn verbonden. De tweede conclusie voor het realiseren van **een concurrerend kostenniveau is daarom om met interoperabiliteit op de korte termijn de kansen voor vervoerders te benutten, die de Europese Rail Freight Corridors bieden**. Met name door het maximaal inzetten op harmonisering van de interfaces tussen de landen, zodat een goed werkend internationaal spoorstelsel ontstaat waarmee vervoerders ongestoorde omlopen kunnen realiseren met minimaal kwaliteit- en tijdsverlies.

3: Creëer flexibiliteit door spoorgoederenvervoer krachtig te organiseren, in goede balans met de aanbodsturing van de reizigersmarkt en de behoefte aan capaciteit voor onderhoud.

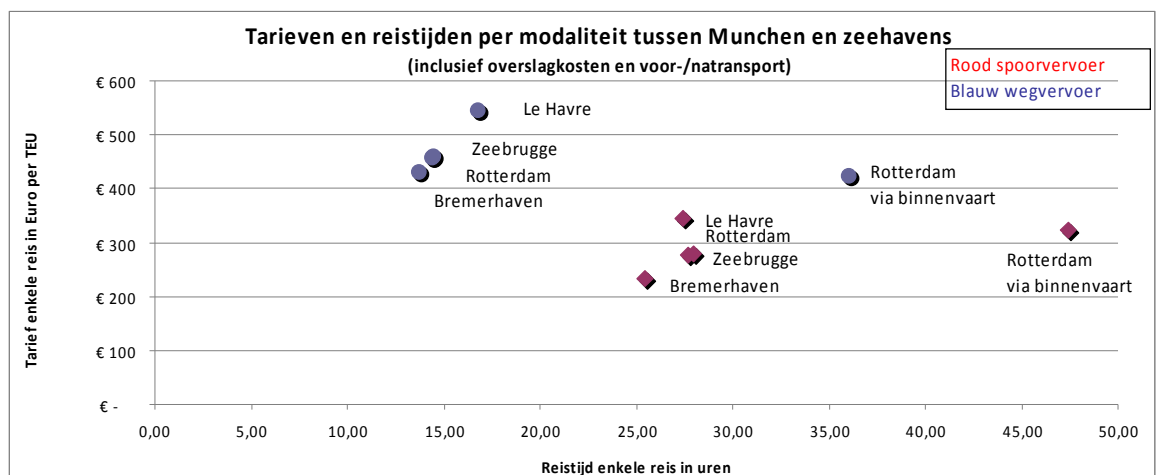
Spoor infrastructuur is duur en schaars en bovendien kost de aanleg decennia. Daarom dreigt het gevaar dat de groei in spoorvolumes wordt geremd door tekort aan capaciteit. De spoorcapaciteit, die naar verwachting nodig zal zijn, is doorgerekend (met in acht neming van de geplande infrastructuraanpassingen van het Programma Hoogfrequent Spoor) met scenario's en is in theorie voldoende. Het is vervolgens zaak om de beschikbare capaciteit efficiënt te benutten. Deze uitdaging is buitengewoon groot op het Nederlandse spoornet, dat zeer intensief wordt gebruikt. Tot op heden is de strategie voor het efficiënt benutten van vooraf toegewezen paden voor goederentreinen gebaseerd op het minutieus plannen en naadloos op elkaar laten aansluiten van alle schakels in de keten. Voor het Aanvalsplan wordt echter van strategie veranderd: **maximale flexibiliteit door spoorgoederenvervoer krachtig te organiseren, in goede balans met de aanbodsturing van de reizigersmarkt en de behoefte aan capaciteit voor onderhoud**. Om dat te bereiken is informatie uitwisseling tussen partijen voor het optimaal benutten van infrastructuurcapaciteit van groot belang. .

Voor de realisatie van de vier genoemde ambities met de drie genoemde strategielijnen wordt een separate uitvoeringsagenda uitgewerkt. Deze uitvoeringsagenda bestaat uit geclusterde projecten en projectomschrijvingen, waarbij rekening wordt gehouden met lopende trajecten zoals Vervolg Exploitatie Spoorgoederenvervoer, 3^e spoor Emmerich-Oberhausen en het Aanvalsplan Spoorgoederen.

Bijlage 1: Hoofdpunten Assessment Spoorgoederenvervoer

Uit het Assessment komen de volgende conclusies naar voren:

1. Afstandsverschil tussen bestemmingen en havens heeft grote invloed op concurrentiepositie. Het verschil in afstand tussen de Nederlandse havens en Duitse havens naar de drie onderzochte bestemmingen is een belangrijke bepalende factor in de uiteindelijke kosten van het vervoer. Deze achterstand is niet alleen vanuit de spoorgoederensector op te lossen en dient met andere concurrentiefactoren gecompenseerd te worden.
2. Spoorvervoer is wat kosten betreft in veel gevallen een zeer concurrerende vervoerswijze ten opzichte van andere modaliteiten.
3. Vervoer van/naar Duitse havens is goedkoper dan van/naar Nederlandse havens. Vanuit de drie gekozen regio's liggen de kosten per treinrit van en naar de Duitse zeehavens zo'n 15% - 40% lager dan naar Nederland. Naast het effect van de langere afstanden, zijn vooral de hogere kosten voor de locomotieven in Nederland en de lagere productiviteit van het materieel en personeel belangrijke factoren die bijdragen aan de hogere spoorkosten in Nederland.
4. Zelfs sterke verlaging van gebruiksvergoedingstarieven in Nederland heeft nauwelijks effect op de concurrentiepositie.
5. Gebruiksvergoedingskosten liggen in Nederland op zelfde niveau als in buurlanden.
6. Locomotiefkosten zijn belangrijkste factor in verlies aan concurrentiepositie.
7. Machinistkosten liggen in Nederland (en België) hoger. De machinistkosten hebben een kleiner aandeel op de totale kosten, maar liggen in Nederland en België per trein.km opvallend hoger dan in de overige landen (15% - 30%). Dit wordt mede veroorzaakt doordat van/naar Nederland vooral internationale machinisten worden ingezet.
8. Regeldruk en interpretatie van regels zorgen voor extra kosten en verlies aan productiviteit.
9. Energiekosten zijn in Nederland lager.
10. Wagonkosten zijn geen onderscheidende factor.



Figuur A: Voorbeeld van Assessment resultaten, vergelijking van tarieven en reistijden tussen München en zeehavens per modaliteit (bron KNV, 2013).

In principe zou de achterstand in treinkilometerkosten op de bestudeerde relaties ten opzichte van de Duitse Havens bijna geheel kunnen worden geneutraliseerd, indien de extra kosten, die voortkomen uit het gebrek aan Europese interoperabiliteit (het gebruik van dure locomotieven, nationale regelgeving en verlies aan productiviteit door het werken in meerdere EU lidstaten) komen te vervallen. Oftewel, het streven naar Europese interoperabiliteit versterkt de concurrentiepositie van Nederlandse en Belgische havens.

Naast het verlagen van de kosten heeft de beladingsgraad en het maximaliseren van de omlopen van de trein (verhoging van de frequentie) op een spoorverbinding een groot effect op het uiteindelijke tarief van het spoorproduct aan de verlader. De beladingsgraad en frequentie worden direct beïnvloed door de marktvraag of wel het volume aanbod. Om dit volume te laten groeien is het van belang dat er een duidelijk beeld bestaat in welke segmenten en vanuit welke gebieden groei mogelijk is en dat het aanbod van de spoorbranche aansluit op de vraag van de verladers / logistieke dienstverleners.

Helaas en in het bijzonder op de routes van/naar Nederland, heeft de interoperabiliteitsambitie vooralsnog een kostprijsverhogend effect gehad en geleid tot een aanmerkelijk verlies aan concurrentiepositie. Deze situatie is het gevolg van diverse besluiten over specificaties van systemen en organisatie structuur in Nederland en EU. Alhoewel het streven naar interoperabiliteit op korte termijn een averechts effect blijkt te hebben gehad, lijkt de beste strategie om zo snel mogelijk door de zure appel heen te bijten en tussentijds te beperken door in te zetten op verbeteringen daar waar mogelijk. De spoorgoederensector kan zelf een grote bijdrage leveren aan deze verbetering.

Colofon

Titel Aanvalsplan Spoorgoederenvervoer, Strategie en ambitie Spoorgoederensector
Documentnummer
Versie/Datum Versie 9, 28 maart 2014
Status

Van Werkgroep Aanvalsplan Spoorgoederenvervoer
Auteur
Projectleider
Distributie
Document 140328 Strategisch document Aanvalsplan versie 9 def

Autorisatie

	paraaf	datum
gecontroleerd prl	_____	_____
projectleider	_____	_____