



## Snel Spoorgoederenvervoer

Eindrapport  
mei 2001

# INHOUDSOPGAVE DEEL 1

<b>1. MANAGEMENT SAMENVATTING.....</b>	<b>2</b>
1.1 ACHTERGROND .....	2
1.2 REIKWIJDTE VAN HET ONDERZOEK .....	2
1.3 TOETSINGSKADER EN ONDERZOCHE VARIANTEN .....	3
1.4 BELANGRIJKSTE RESULTATEN .....	3
1.5 CONCLUSIE .....	4
1.6 AANBEVOLEN VERVOLGSTAPPEN.....	5
<b>2. KANSSEN EN BEDREIGINGEN SNEL SPOORGOEDERENVERVOER .....</b>	<b>7</b>
<b>3. AANBEVOLEN TE ONDERNEMEN STAPPEN .....</b>	<b>8</b>
<b>4. BELEIDS- EN COMMUNICATIEADVIES .....</b>	<b>10</b>
4.1 INLEIDING .....	10
4.2 STAPPENPLAN.....	10
4.3 INVESTERINGEN NAAR STARTPOSITIE .....	10
4.4 JURIDISCHE ASPECTEN VAN SNEL SPOORGOEDERENVERVOER .....	11
4.5 COMMUNICATIEADVIES .....	12
4.5.1 <i>Afstemming met betrokkenen</i> .....	12
4.5.2 <i>Tijdspad</i> .....	13
<b>5. CONCLUSIES VAN HET ONDERZOEK .....</b>	<b>14</b>

# 1. Management samenvatting

## 1.1 Achtergrond

De bereikbaarheidspositie van Europese markten wordt in negatieve zin beïnvloed door de toenemende congestie op het Europese wegnnet (de nationale situatie vormt op deze Europese ontwikkeling geen uitzondering). De kosten van het wegtransport stijgen en de kwaliteit in termen van snelheid en betrouwbaarheid vermindert door toenemende congestie. Bovendien wordt het wegvervoer door (vooral buitenlandse) overheidsmaatregelen beperkt. Verladers en hun opdrachtgevers in de agrarische sector, de handel, de industrie en het transport zoeken daarom naar vervoersconcepten die een alternatief vormen voor het wegvervoer. Ook de overheden, die verantwoordelijkheid ondernemen voor de infrastructuur, de veiligheid en het milieu hebben hierin een parallel belang. Partijen zoeken naar middelen om een goede bereikbaarheid van de markten te kunnen waarborgen. Tegen deze achtergrond wenst het Ministerie van Verkeer en Waterstaat haar kaders te scheppen op het gebied van vier thema's, te weten veiligheid(sbeleid); huidige wet- en regelgeving; markt en toetreding en capaciteit.

## 1.2 Reikwijdte van het onderzoek

Het project Snel Spoorgoederenvervoer heeft als uitgangspunt de maatgevende logistieke eisen en wensen van verladers op de internationale (tijdskritische) markt en de daarop aansluitende binnenlandse markt. Daarnaast staat technische, bedrijfseconomische en bestuurlijk-juridische haalbaarheid in de tijd centraal. Met name de inrichting van de vervoersconcepten en de manier waarop daar beleidsmatig moet worden ingespeeld worden inzichtelijk gemaakt. In eerste instantie richt de studie zich op de relaties Amsterdam – Parijs en Amsterdam – Frankfurt.

Aspecten die in de studie Snel Spoorgoederenvervoer aan bod komen zijn:

- aanvraag van capaciteit door een gemachtigd aanvrager (argumenten om bijvoorbeeld óók verladers en logistieke dienstverleners (zijnde niet spoorvervoerders) de mogelijkheid hebben om capaciteit aan te vragen);
- de markttoegang op het spoor in Nederland en omliggende landen; met aandacht voor reciprociteit in verband met eerlijke concurrentie;
- gebruiksvergoeding;
- kwantiteit en kwaliteit van treinpaden (bedieningsniveau);
- kaders voor milieu- en veiligheidsaspecten;
- kaders voor geluidsregels.

## Goederensoorten

Snel Spoorgoederenvervoer biedt primair een perspectief voor met name tijdskritische goederen zoals agrarische producten (o.a. sierteeltproducten), luchtvracht en bederfelijke consumentengoederen. Echter ook andere distributiegoederen, consumptiegoederen en onderlinge leveringen van de industrie kunnen mee profiteren van de nieuwe mogelijkheden. Over het algemeen (bij zowel de tijdskritische als de consumptieartikelen en onderlinge leveringen) betreft het goederen met een laag soortelijk gewicht maar met een hoge waardedichtheid. De waarde van de tijdskritische goederen neemt af in de tijd, door bederf of verlies aan actualiteit. Bij tijdskritische lading gaat het veelal om kleine volumina.

## Praktijkvoorbeelden

In Europa zijn reeds enkele innovatieve initiatieven ontplooid met betrekking tot raildistributie (van tijdskritische goederen). Niet alleen de OverNight Express van Amsterdam naar Milaan is tot stand gekomen, maar ook de CargoRapid (SBB Cargo), de Cargo Express (SBB

Cargo), de Parcel Intercity (DB Cargo) en de Bahn Express en Bahn Kurier (Railcargo Austria) getuigen van recente ontwikkelingen op het Europese spoornetwerk.

### **Vervoersconcepten**

De vervoersconcepten voor Snel Spoorgoederenvervoer moeten functioneel en fysiek op een andere manier vorm krijgen dan in het (traditionele) spoorgoederenvervoer tot op heden gebruikelijk is. De markt vraagt (gebaseerd op de ervaringen met de veelvuldige en frequente transporten met het wegvervoer) om een hoogfrequente dienst, in eerste instantie viermaal per dag, in relatie met een relatief klein vervoersvolume per rit. Een dergelijk concept kan bij geringere transportvolumes op relaties worden verwezenlijkt door bij het huidige reizigersvervoer aansluiting te zoeken.

Bij het ontwikkelen van optimale concepten voor Snel Spoorgoederenvervoer wordt aangesloten op de in Europa geldende wetgeving t.a.v. milieu, leefomgeving en veiligheid. Geluidsproductie, gemengd tunnelgebruik en gecombineerd vervoer van reizigers en goederen krijgen hierbij aandacht. Tevens wordt spoortechnisch aangegeven tegen welke knelpunten Snel Spoorgoederenvervoer aanloopt (bijvoorbeeld turbulentie).

### **1.3 Toetsingskader en onderzochte varianten**

Met behulp van een daartoe gedefinieerd toetsingskader zijn de mogelijke inrichtingsvarianten afgewogen. Varianten voor logistieke concepten, rollend materieel, laadeenheden en terminalinrichting zijn afgezet tegen de ontwerpeisen vanuit de markt, vanuit de techniek en vanuit beleidsmatig en juridisch oogpunt. Aan de hand van een beoordelingsmatrix met denkbare logistieke concepten en hun onderliggende bouwstenen zijn de optimale concepten voor Snel Spoorgoederenvervoer in de tijd bepaald.

- Er zijn verschillende varianten onderzocht, waarbij rekening is gehouden met de volgende mogelijkheden: lading IN-de-trein of OP-de-trein;
- hoog- of laagfrequent vervoer;
- wel of niet gekoppeld rijden met reizigersvervoer.

### **1.4 Belangrijkste resultaten**

De belangrijkste onderzoeksresultaten ten aanzien van de vervoersconcepten en de bijbehorende kosten zijn in de volgende punten samengevat:

- Uit de toetsing komt naar voren dat een combinatie van lading OP-de-trein met reizigersvervoer slechts in het koppelconcept (lading op dedicated terminals lossen en laden) kan worden uitgevoerd. Het koppelen dient te voldoen aan eisen vanuit reizigersvervoer.
- Een hoogfrequente (minimaal 4 maal per dag) dienst is in combinatie met relatief kleine laadeenheden en een koppelconcept met lading IN-de-trein optimaal. Ook laagfrequent (1 tot 4 maal per dag) vervoer van containers OP-de-trein, waarbij gebruik gemaakt wordt van dedicated goederenterminals, komt als optimaal concept naar voren;
- De laagfrequente dienst, zoals deze t.b.v. Snel Spoorgoederenvervoer is gedefinieerd, rijdt in het meest ongunstige geval éénmaal per dag. Tegenover deze relatief lage frequentie dient een relatief groot vervoersvolume te staan. Daarom wordt bij een lage frequentie gekozen voor een dedicated goederentrein. Geconcludeerd kan worden dat voor dikke stromen (ordegrootte 100 tot 200 ULD's per rit) een dedicated concept met een lage frequentie geschikt is en dat voor relatief dunne stromen (ordegrootte 10 tot 20 ULD's) een koppelconcept met een hoge frequentie de voorkeur verdient.

- Een hoogfrequente dienst (minimaal vier treinen per dag) gaat naar verwachting samen met een relatief laag vervoersvolume. Een dedicated goederentrein kan bij een hoge frequentie zeker in de eerste ontwikkelingsfase geen voldoende beladingsgraad behalen. Daarom kan een hoge frequentie beter starten met reizigersvervoer in dezelfde trein. Door de combinatie met goederenvervoer ontstaan ook voor het reizigersvervoer mogelijkheden tot rendementsverbetering en/of frequentieverhoging.
- Het koppelconcept met gesloten rijtuigen biedt in vergelijking met het combiconcept het beste perspectief, aangezien het koppelconcept het meest flexibel is t.a.v. te gebruiken terminals. In het koppelconcept worden de relatief kleine laadeenheden in opgebouwde wagons (dichte rijtuigen) vervoerd. Deze worden door middel van horizontale rollerbanen geladen en gelost. Het concept past bij combiboxen, ULD's, pallets en rolcontainers op sleef. Een concept waarbinnen meerdere soorten laadeenheden passen, bevordert het draagvlak in de markt, i.v.m. gewenste flexibiliteit t.a.v. aanlevering van lading.
- Tijdkritische lading zal de basis zijn voor de ontwikkeling van de treinen. Op grond van de vervoersvraag mag worden verwacht dat na de ONE de verbinding tussen Amsterdam en Frankfurt de eerst volgende operationele Snel Spoorgoederenvervoersdienst zal worden. Verbindingen naar Parijs en Berlijn zullen daar op aansluiten. Zowel de as naar Frankfurt als de as naar Parijs wordt gekenmerkt door hoogfrequente diensten voor reizigersvervoer. Er zijn nog geen goederenrijtuigen voor 160 km/u beschikbaar. Het zal enige jaren vergen om dergelijk materieel beschikbaar te hebben. Daarom mag worden verwacht dat op de beide verbindingen gestart zal worden met een dedicated goederentrein die in eerste instantie op 120 km/u kan worden ingezet. Zodra de nieuwe 160 km/u rijtuigen beschikbaar zijn wordt een hoogfrequente verbinding, gekoppeld met reizigersvervoer, mogelijk.
- Communicatie naar NS Reizigers en andere potentiële vervoerders van reizigers per spoor is van groot belang. Een uitgebreide communicatiestrategie schept mogelijkheden voor rendementsverbeteringen. Deze verbeteringen bestaan uit verhoging van exploitatieresultaat, capaciteit en frequentie bij het gecombineerde goederen- en reizigersvervoer.
- Kostenberekeningen tonen de economische haalbaarheid aan van een hoogfrequente dienst (zelfs elk uur een dienst) in de vorm van het koppelconcept (zie paragraaf 4.3 deel 2 en bijlage VI deel 3). De trein behoeft dan niet noodzakelijk tegelijk met de reizigers geladen te worden. Per rit blijft bijna twee uur over om door te rijden naar een dedicated terminal. Daar wordt zowel het goederengedeelte van de trein gelost als het reizigersgedeelte gereinigd.

## 1.5 Conclusie

Tijdkritische en consumentengoederen hebben een voldoende laag soortgelijk gewicht om via Snel Spoorgoederenvervoer te worden vervoerd. Door de snelheid van Snel Spoorgoederenvervoer te harmoniseren met reizigersvervoer op de rails ontstaat ruimte voor capaciteitsvergroting en frequentieverhoging voor zowel goederen- als reizigersvervoer.

Om beleidsmakers inzicht te geven in de strekking en reikwijdte van deze verkennende studie naar de mogelijkheden van Snel Spoorgoederenvervoer is in dit rapport (en de bijlagen) uitvoerig ingegaan op de strategische positie en potentie van Snel Spoorgoederenvervoer. In brede zin is de haalbaarheid van een aantal varianten voor Snel Spoorgoederenvervoer onderzocht. Voortvloeiend uit de onderzochte varianten zijn conclusies getrokken en beleidsaanbevelingen geformuleerd.

Dit huidig onderzoek toont dat volumes alleen niet doorslaggevend hoeven te zijn voor succes. Frequentie, betrouwbaarheid en goede kwaliteit, kenmerkend voor Snel

Spoorgoederenvervoer, zijn wel van belang. Het aansluiten bij reizigersvervoer vormt een goede startpositie om met relatief geringe volumes voor hoogwaardige (tijdkritische) lading een Europees hub-and-spoke netwerk op te bouwen. De luchthavens en hun omgeving vormen hierbij de natuurlijke hubs voor tijdkritische lading, maar door hun ligging bij grote bevolkingscentra ook voor consumentengoederen.

Uitgaande van de huidige reizigerstreinen op de lijnen Amsterdam – Frankfurt en Amsterdam – Parijs, kan op grond van een kwantitatieve analyse van de goederenvervoersprognoses voor 2010 worden geconcludeerd dat voldoende hoge bezettingsgraden van de goederenwagons gerealiseerd kunnen worden.

## **1.6 Aanbevolen vervolgstappen**

Op basis van deze studie worden de volgende aanbevelingen gedaan:

- Om de potentie en marktdraagvlak van Snel Spoorgoederenvervoer inzichtelijk te maken, is het allereerst van belang naar marktpartijen en de opdrachtgever van dit onderzoek plus de taakorganisaties over te brengen wat Snel Spoorgoederenvervoer is en welke kansen het biedt. Voorts is het van belang om de strekking van het concept in de spoorwegwereld te verduidelijken, met name de kansen en mogelijkheden, die zich voordoen bij het gecombineerd vervoeren van reizigers en goederen.
- Om dit te bereiken moeten richting diverse betrokkenen geschikte communicatiekanalen worden opgezet. Ook leveranciers van rollend materieel, ladingdragers en overslagequipement kunnen reeds in een vroeg stadium bij de conceptontwikkeling worden betrokken, om technische en bedrijfseconomische mogelijkheden aan te geven.
- Naar aanleiding van dit onderzoek moeten marktpartijen en de overheid als infrastructuurbeheerder in gezamenlijk overleg beleidsmatige conclusies trekken aangaande de invulling van het concept (ten aanzien van de aansluiting bij het reizigersvervoer, te ontwikkelen hubs en spokes en de hoge frequentie in combinatie met relatief kleine volumes). Een vervolgstap op eerste initiatieven vanuit de markt is de invulling van beleidsadviezen op het vlak van veiligheidsregelgeving, internationale afstemming van wetten en regels en gebruikersvergoedingen voor het spoor.
- Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat wordt aanbevolen initiatieven voor capaciteitsaanvraag vanuit de markt met steun te behandelen. Deze steun vanuit de overheid is voor de marktpartijen van belang in verband met de hoogdrempeligheid van het aanvragen van capaciteit. Namens alle marktpartijen die capaciteit aan willen vragen kunnen enkele of één van deze partijen optreden als ‘de gemachtigde aanvrager’.
- Voor de juridische positie van Snel Spoorgoederenvervoer zijn drie zaken aan de orde, waarop nader onderzoek noodzakelijk is, te weten:
  - leemten die ingevuld moeten worden: bijvoorbeeld het ontwikkelen van regelgeving voor gecombineerd vervoer van reizigers en goederen;
  - beleidsmaatregelen waarmee omgegaan moet worden: bijvoorbeeld toewijzingsprocedures van spoorcapaciteit en
  - harde eisen en wetten die niet overschreden mogen worden: geluids- en brandveiligheidsnormen; de regels die opgesteld zijn in het UIC-verband (Union International de Chemin de fer); de spoorwegwet; milieuwetgeving; het Reglement International Dangereux ).

Van het concept Snel Spoorgoederenvervoer wordt verwacht een bijdrage te leveren voor de beleidsdoelen van DGG, zoals weergegeven in het NVVP. Een globale beoordeling in rapportcijfers van 1 tot 10 (1-5 is een negatieve invloed, 6-10 is een positieve bijdrage) in de bijdrage aan de vier doelen en hun subdoelen zijn hieronder aangegeven:

- een veilig vervoer van goederen op het logistiek netwerk: **8**
- een samenhangend logistiek en infrastructuurnetwerk: **9**
- een efficiënt goederenvervoersysteem: **8**
- een milieuvriendelijke goederenvervoersysteem: **7**

Voor wie?	Kansen	Bedeigingen
<b>Reizigers Vervoer</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stimulering bij het slaan van bruggen voor (internationaal) bagagevervoer</li> <li>• Frequentie- en capaciteitsverhoging mogelijk gedurende de dalperiode</li> <li>• Evenredig deel van de vaste kosten wordt op het goederenvervoer verhaald (gebruikersvergoeding infrastructuur)</li> <li>• Het gebruik van strenge normgeving biedt kansen voor reizigers t.a.v. de veiligheid (verhoogde acceptatie)</li> <li>• Rendementsverbetering ook voor nachtvervoer, als reizigersrijtuigen mee kunnen rijden met in vaste dienstregeling rijdende Snel Spoorgoederentreinen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• NS Reizigers heeft veel issues aan haar hoofd die zij belangrijker acht dan de ontwikkeling van nieuwe vervoersconcepten. Snel Spoorgoederenvervoer zal daarom op korte termijn geen prioriteit krijgen</li> <li>• Indien een trein met haar maximale treinlengte rondrijdt, gaat aanhangen van een extra wagon voor goederen niet. Gevolg is dat een rijtuig voor reizigersvervoer moet wijken. Verondersteld wordt dat dit in de dalperiode geen problemen op zal leveren in verband met de lagere bezettingsgraad van de reizigerstreinen.</li> </ul>
<b>Goederen Vervoer</b>  <i>Specifieke kansen koppel Concept</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Omzeilen congestie: tijdskritische goederen kwaliteit bieden door:               <ul style="list-style-type: none"> <li>- hoge frequentie</li> <li>- hoge mate voorspelbaarheid ritduur</li> </ul> </li> <li>• Aansluiting bij de dominante snelheden op de rails biedt kansen voor optimale inpassing en voor capaciteitstoewijzing</li> <li>• Internationaal hub-and-spoke netwerk biedt kansen om het onderliggend spoornetwerk een impuls te geven</li> <li>• Neutrale capaciteitsverdeling (schept kansen door de maatschappelijke effecten van de logistieke systemen achter Snel Spoorgoederenvervoer)</li> <li>• Beslisregels in geval van aanvraagconflicten (van belang om traditionele voorkeuren te doorbreken)</li> <li>• Koppelen van een extra goederenwagon aan een reizigerstrein die reeds een pad heeft is beleidsmatig gezien kansrijker dan een geheel nieuw in te zetten trein</li> <li>• Te realiseren door gebruikmaking van bestaande technieken</li> <li>• Variabele verhouding reizigers - goederen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Te strenge normering aan goederenvervoer vormt bedreiging zeker als: voor alternatieve modaliteiten over land minder stringente normen gelden.</li> <li>• Beperkte mate van flexibiliteit: anticipatie op speciale verpakkingen is gering (standaardisatie van laadeenheden is noodzaak)</li> <li>• Beperkte mate van robuustheid:               <ul style="list-style-type: none"> <li>- een trein kan bij afsluiting van een netwerkschakel moeilijk een alternatieve route kiezen</li> <li>- een vrachtwagen is eenvoudiger te vervangen dan een trein</li> </ul> </li> <li>• De realisatie en kans van slagen van het concept zijn afhankelijk van een groot aantal partijen (alle NS taakorganisaties, overheden op alle niveaus en marktpartijen)</li> </ul>
<b>Fysieke omgeving en maatschappij</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Het gebruik van strenge normen voor goederen en verpakkingen biedt kansen voor omwonenden t.a.v. de veiligheid van het concept</li> <li>• CO<sub>2</sub> emissie reductie door modal shift van weg naar spoor</li> <li>• Distributie is arbeidsintensief: indien arbeidsaanbod over enkele jaren ontoereikend is, ontstaat behoefte aan toenemende automatisering: dat kan worden gestimuleerd met de introductie van Snel Spoorgoederenvervoer</li> <li>• Snel Spoorgoederenvervoer biedt nieuwe kansen en mogelijkheden voor bevoorrading van stedelijk gebied</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tunnels die oorspronkelijk zijn ontworpen voor sec goederen- of personenvervoer behoeven fysieke aanpassing. Voorts is het gewenst dat gebruik van tunnels voor vrachtvervoer wordt genuanceerd voor verschillende vracht- of goederengroepen (met een onderscheid tussen gevaarlijke stoffen en stukgoed).</li> <li>• Bij afhandeling van goederen en reizigers op dezelfde terminal speelt ruimtebeslag een beperkende rol (naast ruimtebeslag door op- en overslag van goederen behoeven reizigers- en goederenstromen gescheiden afwikkeling wat ruimte vergt)</li> </ul>



### 3. Aanbevolen te ondernemen stappen

#### Beleid

Taak	Taak voor wie?	Gereed in
Ontwikkelingsinspanningen doen om vertrouwen te krijgen in het te realiseren concept.	Marktpartijen	2002
Conclusies trekken n.a.v. dit onderzoek voor de invulling van het concept (t.a.v. aansluiting bij het reizigersvervoer, te ontwikkelen hubs en spokes en hoge frequentie gecombineerd met relatief kleine volumes).	Diverse marktpartijen in overleg met het Ministerie van V&W	2002
Onderzoek doen of in de toekomst bij de wet vastgelegd moet worden wie paden mag aanvragen, om marktwerking te stimuleren.	Onderzoeksinstelling in samenwerking met marktpartijen en V&W	2002
Invulling van beleid op het vlak van veiligheidsregelgeving, internationale afstemming van wetgeving en gebruikersvergoedingen.	V&W	2003/4
Voorwaarden stellen voor de realisatie van snelle paden voor goederen (al of niet in combinatie met reizigersvervoer).	DGG/DGP: kaders en richtlijnen Railned: uitvoering	2003
Veiligheidsnorm ontwikkelen voor gecombineerd vervoer.	V&W: DGG, Directie Veiligheid Binnenlandse Zaken	2003/4
Discrepanties tussen normen voor weg-, water- en spoorvervoer ter discussie stellen.	V&W: DGG, Directie Veiligheid	2003
Wetgeving ontwikkelen: betere afstemming reizigers- en goederentreinen. Naast het geschikt maken van infrastructuur dienen wet- en regelgeving gemengd tunnelgebruik te ondersteunen, met inachtneming van de vereiste mate van veiligheid.	V&W: DGP (kosten), DGG (goederen als veroorzaker problemen), Railned, RIB, Bouwdienst en AVV (uitvoering) Binnenlandse Zaken	2003/4
Functie vervullen in de ontwikkeling en exploitatie van railterminals die vergelijkbaar is met functies en rollen van zeehaven- en luchthavenbeheerders.	Railinfrabeheer, marktpartijen, V&W en regionale directies van Rijkswaterstaat	2004
Beleidskader formuleren voor lange termijn inzake netwerkuitbreiding en vrije marktwerking op het spoor.	DGG/DGP	2003-2015

**Communicatie**

<b>Taak</b>	<b>Taak voor wie?</b>	<b>Communicatierichting</b>	<b>Gereed in</b>
T.b.v. inzicht in de marktpartijen die zich hard willen maken voor tijdskritisch spoorvervoer van goederen: overbrengen welke kansen Snel Spoorgoederenvervoer biedt en wat het is.	Initiatief nemende marktpartij(en), Gebruikersplatform Railgoederenvervoer, V&W	Overige marktpartijen.	2002/5
Nut en noodzaak internationaal spoorgoederenvervoer duidelijk maken.	Marktpartijen die kansen hebben gezien	V&W	2002/3
De strekking van Snel Spoorgoederenvervoer in de spoorwegwereld duidelijk krijgen, met name de kansen en mogelijkheden die zich voordoen voor gecombineerd vervoer van reizigers en goederen.	V&W (beleidsmakers hebben kaderscheppende rol)	NS Reizigers, Railion Railned, Railinfrabeheer en internationale partijen (SNCF, DB, SBB Cargo)	2002
Leveranciers van rollend materieel, equipment en ladingdragers reeds in een vroeg stadium betrekken om aan te geven wat technisch en bedrijfseconomisch haalbaar is.	Marktpartijen, Gebruikersplatform Railgoederenvervoer en (faciliterend) V&W	Leveranciers van rollend materieel, overslagequipment en ladingdragers	2002/5
Aansluiting zoeken bij internationale initiatieven ter ontwikkeling van spoorvervoer van tijdskritische goederen.	Marktpartijen/V&W, Gebruikersplatform Railgoederenvervoer	bijvoorbeeld de projecten Effortt, CO-ACT, CargoRapid (SBB Cargo), Cargo Express (SBB Cargo), Parcel Intercity (DB Cargo), Bahn Express en Bahn Kurier (Railcargo Austria)	2002/5
Een uitgebreid communicatietraject opzetten (afstemming met marktpartijen).	Gebruikersplatform Railgoederenvervoer	marktpartijen	2001/2
Monitoring van de eisen en wensen vanuit de markt (vereiste voertuighoogte, gewenste laadeenheid etc.)	Groep verladers (als platform)	Beleidsmakers en systeemontwikkelaars vanuit de markt	2001/5

## 4. Beleids- en communicatieadvies

### 4.1 Inleiding

Allereerst wordt in een stappenplan naar de startpositie aangegeven welke beleidsmaatregelen, in volgorde van prioriteit, onderling én in de tijd, noodzakelijk zijn om knelpunten voor Snel Spoorgoederenvervoer op te heffen en/of om Snel Spoorgoederenvervoer een goede startpositie te geven. Daarna wordt kort ingegaan op de investeringen die op korte termijn nodig zijn voor het geven van een goede startpositie van Snel Spoorgoederenvervoer. Tot slot volgen de aanbevelingen ten aanzien van te nemen beleidsstappen en de bijbehorende communicatie m.b.t. Snel Spoorgoederenvervoer.

### 4.2 Stappenplan

Op volgorde van prioriteit, in de tijd, zijn de volgende stappen nodig om knelpunten op te heffen en/of om Snel Spoorgoederenvervoer naar een goede startpositie te brengen:

- Inzichtelijk maken van de markteisen en de relatie tot luchthavens
  - luchthavens in hun rol als mainport (met name de beperkte geluidsruimte en de gevolgen daarvan voor goederenvervoer);
  - de lay-out van distributienetwerken;
  - de kleinere (vracht) luchthavens;
- Inventariseren hoe luchthavens luchtvrachttransportbedrijven en railvervoerders aan logistieke structuren gaan werken in Europa die bruikbaar en toepasbaar zijn voor Snel Spoorgoederenvervoer. Toetsen in hoeverre het voorgestelde concept 'Snel Spoorgoederenvervoer' daarin past, als eerst kwaliteit geboden wordt en pas later gezien wordt of ook grotere volumes bediend kunnen worden;
- Uitwerken van logistieke, technische, beleidsmatige en juridische vraagstukken die het gecombineerd vervoeren van goederen en personen aangaan<sup>1</sup>;
  - Inzichtelijk maken van bestaande EU-regelgeving en de doorwerking daarvan in de nationale wetgeving op het gebied van veiligheid, milieu, tunnelgebruik, materieel, laadeenheden en gecombineerd goederen/reizigersvervoer.

Samenvattend kan worden vastgesteld dat allereerst conclusies getrokken dienen te worden over de invulling van het concept (t.a.v. o.a. de aansluiting bij het reizigersvervoer, te ontwikkelen hubs en spokes, de hoge frequentie in combinatie met relatief kleine volumes). Een vervolgstap is de invulling van beleidsadvies.

### 4.3 Investerings naar startpositie

De te nemen stappen in de vorm van investeringen zijn ingedeeld in vier groepen waardoor een onderscheid is gemaakt in kostenposten:

- Investerings in onderzoek en ontwikkeling;
- Investerings in de producten: aanschaf van rollend materieel;
- Investerings in de bouw van terminals of de aanpassing van stations;
- Investerings in de benodigde aanpassingen in de railinfrastructuur.

In bijlage VIII is een uitgebreider overzicht gegeven waarin is toegevoegd wie onderdelen van deze investering initieert. In deze tabellen zijn de aard, de inhoud van deze investeringsposten beschreven. Tevens is aangegeven welke factoren de hoogte van deze

<sup>1</sup> Een bedreiging voor Snel Spoorgoederenvervoer is de grote hoeveelheid aan onduidelijkheden over geldend beleid en wetgeving omtrent internationaal spoorvervoer. Inzicht in de ligging van verantwoordelijkheden, geldende normen, is een belangrijke stap die gemaakt moet worden in de richting van de startpositie van Snel Spoorgoederenvervoer. Deze studie draagt bij aan deze inzihtsvergroting. Tevens ligt hier een grote rol voor Verkeer en Waterstaat.

investeringsposten beïnvloeden en wie de partijen zijn die als investeerder optreden of mede stakeholder zijn.

Hoewel een exacte timing van de diverse investeringen nog niet nauwkeurig kan worden vastgesteld zal een eerste indeling in tijd min of meer de volgorde hebben van de nummering van de kostenposten en allen starten tussen nu en 5 jaar en volop in ontwikkeling zijn tussen nu en 10 jaar.

#### **4.4 Juridische aspecten van Snel Spoorgoederenvervoer**

T.a.v. de juridische context c.q. het perspectief van Snel Spoorgoederenvervoer zijn drie zaken aan de orde:

- leemten die ingevuld moeten worden;
- beleidsaspecten waarmee omgegaan moet worden;
- harde eisen en wetten.

##### **Leemten**

Op het traject naar de startpositie van internationaal spoorgoederenvervoer van tijdskritische goederen bevinden zich veel leemten die invulling behoeven. Het betreft hier onder andere ontbrekende regelgeving voor gecombineerd vervoer van reizigers en goederen.

Het gebruik van verpakkings- en toelatingsnormen voor het vervoer van goederen, zoals deze gelden voor de luchtvaart, biedt kansen maar tevens bedreigingen voor gecombineerd railvervoer van reizigers en goederen. Enerzijds weet elke reiziger/omwonende dat deze regelgeving strikt is. Niet alleen de technische maar ook de sociale veiligheid krijgt hierdoor een positieve impuls. Indien alternatieve modaliteiten (met name het wegvervoer) minder stringente normen hanteren t.a.v. te vervoeren lading, stappen marktpartijen over naar deze meer toegankelijke alternatieven.

##### **Beleidsaspecten**

Bij het ontwikkelen en introduceren van spoorconcepten dient doelmatig ingespeeld te worden op het huidige spoorbeleid en regelgeving, om tot een kansrijk concept te komen.

Elke trein krijgt op het spoor een eigen pad. Aangezien het spoorvervoer tegen haar grenzen qua capaciteit aanloopt, ondervinden treinconcepten waarvoor een geheel nieuw pad gereserveerd moet worden, meer weerstand dan concepten die geen nieuw pad behoeven. Het koppelen van een extra wagon aan een trein die reeds een pad heeft, is daarom beleidsmatig gezien kansrijker dan een geheel nieuw in te zetten trein.

##### **Harde wetgeving**

Bij het ontwikkelen van concepten voor Snel Spoorgoederenvervoer dient gehoor te worden gegeven aan alle relevante harde wetten en regels die gesteld worden aan het concept.

Deze zijn:

- geluidsnormen (vooral 's nachts) en veiligheidsnormen;
- gebruiksvergoedingen voor de spoorinfrastructuur;
- gemachtigde capaciteitsaanvragers;
- toelating in tunnels en
- voorschriften voor goederen en verpakking voor goederenvervoer per spoor.

De vergoeding voor het gebruik van het spoor wordt aan de gebruiker doorgerekend per gereden treinkilometer. De lengte en het gewicht van de trein spelen hierbij in Nederland geen rol. Het verlengen van een trein is in dit opzicht voor de vervoerder financieel gezien aantrekkelijker dan het inzetten van een geheel nieuwe trein op het spoor. In de toekomst kan dit anders worden als een vergoedingenbeleid zou ontstaan waarbij per as in plaats van per trein wordt afgerekend. Daarvoor zal wetgeving aanpassing behoeven.

Vanuit de markt is aangegeven dat behoefte bestaat aan het zelf mogen aanvragen van paden. De zekerheid paden ter beschikking te hebben maakt marktpartijen bereid te investeren in voorzieningen als materieel en terminals. Indien deze zekerheid ontbreekt, is de bereidheid tot investeren nagenoeg nihil. In de toekomst moet bij de wet vastgelegd worden welke instanties paden mogen aanvragen, om marktwerking te stimuleren.

Toelatingsbeleid door tunnels verdient speciale aandacht voor vervolgstappen van Snel Spoorgoederenvervoer. Momenteel is een tunnelwetgeving in de maak door Verkeer en Waterstaat en Binnenlandse Zaken.

## **4.5 Communicatieadvies**

### **4.5.1 Afstemming met betrokkenen**

Om inzichtelijk te kunnen maken welke marktpartijen zich hard willen maken voor het vervoer van tijdskritische en andere geschikte goederen per spoor is het allereerst van belang naar deze marktpartijen over te brengen wat Snel Spoorgoederenvervoer is en welke kansen het biedt (met name via het Gebruikersplatform Railgoederenvervoer). Tevens is het van belang de strekking van Snel Spoorgoederenvervoer in de spoorwegwereld duidelijk te krijgen. Communicatiekanalen moeten worden aangeboord en leveranciers van rollend materieel en ladingdragers moeten reeds in een vroeg stadium betrokken worden om aan te geven wat technisch en bedrijfseconomisch haalbaar is.

Overbrengen naar de markt wat 'Snel Spoorgoederenvervoer' is en kan bieden vraagt een uitgebreid communicatietraject. Om een uitgebreid communicatietraject op te kunnen zetten is afstemming vereist met vertegenwoordigers van marktpartijen als:

Gebruikersplatform Railgoederenvervoer, maar ook organisaties als:

- Air Transportation Association Netherlands (ATAN);
- Verenigde Groothandel Bedrijven (VGB);
- Nederland Distributieland;
- Stichting Merk Artikelen (SMA);
- het samenwerkingsverband van de integrators en
- andere vraagpartij-vertegenwoordigende instanties.

Een belangrijk facet is het organiseren van en/of meedoen aan diverse initiatieven ter confrontatie van marktpartijen die elkaar veel te weinig ontmoeten. Op deze manier kunnen allerlei facetten van Snel Spoorgoederenvervoer onder de aandacht worden gebracht. Lering trekken uit en/of aansluiten bij buitenlandse initiatieven op het gebied van spoorinnovaties als de CargoRapid (SBB Cargo), de Cargo Express (SBB Cargo), de Parcel Intercity (DB Cargo), de Bahn Express en Bahn Kurier (Railcargo Austria) biedt perspectieven voor het ontwikkelen van een Europees spoornetwerk voor de tijdskritische markt.

De mogelijkheden van gecombineerd vervoeren van reizigers en goederen in dezelfde trein kunnen beter beseft worden binnen de spoorwegwereld. Partijen als NS Reizigers, Railion, Railinfrabeheer, Railned, maar ook buitenlandse spoorwegmaatschappijen dienen op de hoogte gesteld te worden. Te verwachten ontwikkelingen in de internationale distributie en de positie van Snel Spoorgoederenvervoer in dedicated en gecombineerd railvervoer in deze problematiek verdienen te worden overgebracht. Daarbij is het van belang kansen en bedreigingen inzichtelijk te maken voor de diverse betrokken segmenten binnen de spoorwegwereld.

Leveranciers/producenten van rollend materieel, ladingdragers en overslagequipement kunnen, als ze reeds in een vroeg stadium betrokken worden, beter inspelen op de ontwikkelingen en aangeven wat technisch haalbaar is. Gebruikers kunnen vervolgens inschatten wat bedrijfseconomisch mogelijk is.

Bovendien moeten kanalen aangeboord worden, ter bevordering van de communicatie met de bovengenoemde marktpartijen, spoorwegwereld en leveranciers van benodigde spoorvoorzieningen. Organisaties die, naast de hierboven genoemde organisaties een belangrijke rol kunnen spelen in de communicatie zijn:

- Railforum;
- en
- Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Aansluiting moet worden gezocht bij de huidige tendensen in de markt richting de ontwikkeling van een (openbaar en internationaal) multimodaal goederenvervoernetwerk (in het geval van Snel Spoorgoederenvervoer gedragen door een openbaar personenvervoer netwerk). Introductie van een dergelijk netwerk zal leiden tot een herinrichting van de logistieke keten van marktpartijen en wellicht zelfs re-allocatie van bedrijfsvestigingen. Deze ontwikkelingen zijn reeds aan de orde gesteld in IPOT studies en zijn gebaseerd op de visie van Vermunt achter een landelijk netwerk, zoals weergegeven in 'Van ondergronds buisleidingentransport naar intelligente logistieke systemen' [bron 20].

Er is nut en noodzaak voor DGG (SR) om aan het werk te gaan met betrekking tot internationale raildistributie op het moment dat verladers en vervoerders vanuit de markt de eerste initiatieven ontplooiën.

#### 4.5.2 Tijdsplan

De volgende communicatiestappen worden in de tijd aanbevolen:

*Tabel : aanbevolen communicatiestappen in de tijd*

Termijn	Te nemen stappen	Taakuitvoerder
2001-2002	Communicatiestructuur opzetten en intensief onderhouden	Gebruikersplatform Railgoederenvervoer, V&W
2001-2002	Doorrekenen businessplannen	marktpartijen (railvervoerders en verladers)
	Opstellen contracten tussen verladers en voor- en natransporteurs	marktpartijen
2003-2005	Voortzetten communicatietraject en informatieverspreiding	Gebruikersplatform Railgoederenvervoer, V&W
2002	Vaststellen eerste opzet voor nationaal netwerk (weg, spoor en terminals), met name locaties van laad- en losstations	V&W, marktpartijen, taakorganisaties spoorwegen
	Opstarten beslissingen t.a.v. investeringen rollend materieel, overslaginstallaties en laadeenheden	Marktpartijen, Railinfrabeheer en V&W
2002-2003	Bestellen en inrichten infrastructurele voorzieningen en materieel	Marktpartijen en Railinfrabeheer
	Opstellen contracten voor spoorvervoerders	Taakorganisaties spoorwegen
2004	Operationeel maken kernnetwerk	Railned, vervoerders en andere gemachtigde capaciteitsaanvragers
2005-2010	Uitbreiden en intensiveren netwerk	Railned, Railinfrabeheer en V&W

## 5. Conclusies van het onderzoek

Ten aanzien van de te ontwikkelen concepten voor Snel Spoorgoederenvervoer is het van belang aan te sluiten bij de rijkaracteristieken en halteertijden van de dominante treinen op het spoor (= reizigerstreinen).

Geschikte marktsegmenten voor Snel Spoorgoederenvervoer zijn met name tijdskritische goederen en distributiegoederen. In verband met de concurrentiepositie van Snel Spoorgoederenvervoer ten aanzien van het wegvervoer is het belangrijk gehoor te geven aan de marktwens qua frequentie, betrouwbaarheid en prijsstelling (concurrerend ten opzichte van het wegvervoer).

De meest kansrijke voertuigconcepten voor Snel Spoorgoederenvervoer zijn de dedicated goederentrein met lading IN de trein en het koppelconcept met reizigersvervoer (goederen IN de trein, in eigen rijtuig). De meest geschikte laadeenheden en ladingdragers zijn ULD's of geklimatiseerde boxen.

Per zending is een relatief klein volume (bijvoorbeeld één wagon voor goederen per rit) voor goederen beschikbaar. Er is een rol voor de overheid bij de totstandkoming van standaarden voor/van laadeenheden, mede omdat standaarden een wezenlijke bijdrage leveren aan de diverse beleidsdoelstellingen. De overheid dient een voorwaardenscheppend beleid op het gebied van standaardisatie van laadeenheden te voeren.

Grote volumes alleen zijn niet doorslaggevend voor het succes van een distributieconcept. Goede kwaliteit (met name frequentie) en betrouwbaarheid, kenmerkend voor Snel Spoorgoederenvervoer, zijn eveneens van belang. Aansluiten bij reizigersvervoer vormt een goede startpositie om met relatief geringe volumes voor hoogwaardige (tijdskritische) lading een Europees hub-and-spoke netwerk op te bouwen. De luchthavens en hun omgeving vormen hierbij de natuurlijke knooppunten.

Uitgaande van de huidige reizigerstreinen op de lijnen Amsterdam – Frankfurt en Amsterdam – Parijs, kan op grond van een kwantitatieve analyse van de goederenprognoses voor 2010 geconcludeerd worden dat voldoende hoge bezetting van de wagons, gehangen achter reizigerstreinen, gerealiseerd kan worden (een koppelconcept). Kostenberekeningen tonen de economische haalbaarheid aan van een hoogfrequente dienst (zelfs elk uur) in de vorm van het koppel-concept. De trein hoeft dan niet noodzakelijk tegelijk met de reizigers geladen te worden.

De marktpartijen onderschrijven dat nieuwe transportstructuren ontstaan en dat Snel Spoorgoederenvervoer daar op in kan spelen. Bovendien zijn voor sommige marktsegmenten een hoge frequentie en een hoge mate van betrouwbaarheid zeer gewenst waarvoor de markt bereid is te betalen.

Kennisverspreiding en communicatie over de kansen, mogelijkheden, initiatieven en ontwikkelingen van Snel Spoorgoederenvervoer zijn cruciaal om een brede basis te leggen voor een grootschalige logistieke verandering. Het is van belang de communicatie te richten op organisaties in de spoorwgomgeving, (NS Reizigers, Railned, Railinfrabeheer), op verladers en wegtransporteurs (die een rol behouden in het voor- en natransport) en lokale, regionale en landelijke overheidsvertegenwoordigers. Producenten van overslagequipement, rollend materieel en ladingdragers moeten betrokken worden bij de realisatietraject, opdat zij aangeven wat technisch haalbaar is opdat gebruikers in kunnen schatten wat bedrijfseconomisch haalbaar is.