

Railterminal Hessenpoort: sterke schakel in duurzame economie van de toekomst

In de Regio Zwolle liggen belangrijke opgaven en kansen rond de ontwikkeling van de brede welvaart, slim ruimtegebruik, bereikbaarheid en verduurzaming van goederenvervoer en logistiek. Hieronder schetsen we achtereenvolgens de opgaven, de oplossingsrichtingen en de bijdrage die een railterminal kan leveren.

De regio groeit, maar de wegen dreigen dicht te slibben

Zwolle is een groeiregio. Tot 2040 moeten hier 49.000 woningen en 20.000 arbeidsplaatsen worden gerealiseerd. Dit zal leiden tot meer personen- en goederenvervoer. Dat vraagt om slimme logistieke en infrastructurele oplossingen en een doordachte ruimtelijke ordening. Aan dat laatste werken rijk en regio samen in het programma NOVEX.

Europa, rijk en regio zetten in op modal shift

In december 2020 presenteerde de Europese Commissie haar strategie voor slimme en duurzame mobiliteit in Europa, als onderdeel van de Europese Green Deal. Brussel heeft ambitieuze doelstellingen op het vlak van de verduurzaming van logistiek en (goederen)vervoer. 75 procent van het volume dat nu over de weg gaat, moet in de toekomst via water en spoor worden afgewikkeld (modal shift). Deze ambitie betekent een groei van zo'n 50 procent van het goederenvervoer per spoor in 2030 en een verdubbeling tegen 2050. De oorlog in Oekraïne en de energiecrisis benadrukken de urgentie hiervan. De shift naar spoor vermindert onze afhankelijkheid van (Russische) diesel en andere fossiele brandstoffen.

Het landelijke beleid sluit hierbij aan. Het kabinet streeft naar een stevige CO₂-reductie: 60 procent in 2030. Met het Klimaatakkoord Mobiliteit zet het rijk, net als de EU, in op de verschuiving van goederenvervoer van de weg naar het spoor (en naar binnenvaart en buisleidingen). Rijk en regio werken hierin samen.

Betrouwbare bereikbaarheid

Voor ondernemers en hun klanten is het aantrekkelijk als de regio via alle vervoersmodaliteiten goed bereikbaar is. Dat vergroot de zekerheid dat hun producten tijdig op de plaats van bestemming komen. Afhankelijk van het type lading en de herkomst of bestemming kan dan voor de meest efficiënte en duurzame vervoerswijze worden gekozen. Multimodaliteit versterkt de bereikbaarheid en de concurrentiekracht van de regio en daarmee het vestigingsklimaat.

Spoorvervoer is voor bedrijven een steeds aantrekkelijker alternatief voor wegvervoer en binnenvaart. In het wegvervoer zien we een toenemend chauffeurstekort door vergrijzing en doordat Oost-Europese chauffeurs in eigen land (ander) werk vinden. Bovendien leidt de toenemende regeldruk vanuit de EU tot stijgende kosten voor het wegvervoer. Vormen van rekeningrijden kunnen dit effect in de toekomst verder versterken.

Eén goederentrein vervoert ongeveer net zoveel als 56 vrachtwagens samen. Eén machinist vervangt dus 56 chauffeurs en de CO₂-uitstoot per ton is bij spoorvervoer vijf keer kleiner dan bij wegvervoer (bron: ProRail). Zwolle heeft met een railterminal de mogelijkheid om ruim 85.000 inkomende of uitgaande vrachtwagenbewegingen te vervangen door vervoer per spoor. Dit bespaart zo'n 42 miljoen wegkilometers.

Ook is het spoor een belangrijke aanvulling op de binnenvaart. Die heeft als gevolg van klimaatverandering steeds vaker te maken met hoge of lage waterstanden die het varen onmogelijk of extra kostbaar maken. Bij hoge waterstanden kunnen schepen niet onder bruggen door, bij lage waterstanden varen ze noodgedwongen met minder lading of helemaal niet.

Regio Zwolle als logistieke schakel

De Regio Zwolle ligt strategisch op een kruispunt van internationale en multimodale routes. Zwolle is uitgegroeid tot de schakel tussen de mainports in de Randstad, logistieke hubs in het noorden van Duitsland en de Baltische staten en economische gebieden in Oost-Europa en verder (North Sea Baltic Corridor). Port of Zwolle is het logistieke knooppunt voor Noord en Oost-Nederland. De verbreding van de sluis bij Kornwerderzand zal deze positie verder versterken.

We zien door de coronapandemie en door de geopolitieke ontwikkelingen in onder meer Rusland en China in Europa en dus ook in Nederland een groeiende behoefte aan strategische zelfvoorzienendheid. We kunnen en willen in de toekomst niet alles meer met schepen uit het Verre Oosten halen, maar duurzamer en dichterbij huis produceren. Dit zal leiden tot andere vervoersstromen. Goede (spoor)infrastructuur past bij deze ontwikkeling. Er wordt bijvoorbeeld nagedacht over het opstarten van een goederenvervoer spoorcorridor tussen Noordoost Nederland, Oost-Europa en de Baltische staten, als onderdeel van de North Sea Baltic corridor.

In de regio zit veel (slimme) maakindustrie die belang heeft bij goede overslag- en transportmogelijkheden. Ondernemers in de regio spelen in op ontwikkelingen zoals de klimaat- en energiecrisis. Ze verduurzamen vanuit een intrinsieke motivatie en omdat het steeds meer van ze gevraagd wordt. Voldoende op- en overslagcapaciteit is hierbij een voorwaarde. Een railterminal kan hieraan bijdragen.

Railterminal Hessenpoort

Door een deel van het goederenvervoer dat nu over de weg gaat, via het spoor af te wikkelen worden belangrijke rijkswegen als de A28 en de A1 en provinciale wegen ontlast. Dit leidt tot minder filedruk en emissies. Een railterminal vormt een essentiële schakel in dit multimodale logistieke concept. Het maakt het slim combineren van zendingen (zogenoemde groupage) en daardoor kortere reisafstanden met minder milieubelasting mogelijk.

Uit onderzoek blijkt dat Hessenpoort de meest geschikte locatie is voor een railterminal, onder meer vanwege de ruimte, de nabijheid van bestaand spoor en omdat Hessenpoort als (logistiek) bedrijventerrein ook grootschalige bedrijven kan vestigen. Bedrijven die gebruik gaan maken van de terminal zitten echter in de hele regio. Bij transporten tot 1.000 kilometer (Noord-Italië, Oost-Europa en Scandinavië) is de marktregio zo'n 50 kilometer rondom Zwolle, wat betekent dat potentieel ook lading uit bijvoorbeeld Lelystad rendabel via een railterminal in Zwolle vervoerd kan worden.

Een railterminal biedt strategisch voordeel voor bedrijven die van deze terminal gebruik maken, omdat het leidt tot behoud en versterking van de werkgelegenheid bij deze bedrijven. De terminal zal daarnaast lokaal en regionaal directe werkgelegenheid opleveren (rangeren, op- en overslag, vervoer tussen terminal en haven etc.). Het is zaak ook deze activiteiten zo duurzaam mogelijk (elektrisch aangedreven) te organiseren.

Voor Port of Zwolle is deze terminal van groot belang. Zij willen zich met haven-gerelateerde bedrijventerreinen als Hessenpoort doorontwikkelen naar de haven van de toekomst (duurzaam en circulair). De railterminal is dan ook onderdeel van de Regiodeal Port of Zwolle Duurzame havenontwikkeling (Regio Zwolle en het rijk) en opgenomen in het Icoonproject Port of Zwolle in de Regionale Investeringsagenda.

Eerder bleek uit een analyse al dat er vanuit de markt behoefte is aan deze terminal. Uit aanvullend onderzoek blijkt nu dat een railterminal technisch en financieel haalbaar is.

Conclusie

Met een railterminal kunnen bedrijven kosten besparen, omdat de verwachting is dat wegvervoer door het beprijsen van CO₂-emissies en de vergrijzing van het chauffeursbestand duurder wordt, terwijl de kosten van spoorvervoer amper toenemen. Daarnaast kunnen bedrijven dankzij de railterminal gemakkelijker aan (toekomstige) milieudoelstellingen voldoen. Een railterminal versterkt de positie van de regio als logistieke schakel op belangrijke internationale verbindingen.

Een railterminal sluit aan bij het Europese en landelijke beleid gericht op CO₂-reductie en past binnen de visie van de regio op duurzaam transport. Belangrijke voorwaarden voor aanleg zijn een goede landschappelijke inpassing, de omgang met natuurwaarden, een klimaatadaptieve benadering goede bereikbaarheid en het benutten van kansen in de energietransitie

Na de verrichte verkenningen is de logische vervolgstap om een maatschappelijke kostenbatenanalyse (MKBA) uit te voeren die de maatschappelijke kosten en baten nader in kaart brengt.

Railterminal Hessenpoort - sterke schakel in duurzame economie

- Europees, landelijk en regionaal beleid richt zich op CO₂-reductie, onder meer door de **verduurzaming** van transport. Dat kan door lading van de weg naar het spoor te verplaatsen. Met een railterminal komt die lading dichterbij zijn bestemming.
- Door het toenemende wegverkeer slibben de wegen dicht. De binnenvaart is door zijn afhankelijkheid van waterstanden en andere beperkingen niet altijd een optie. Spoorvervoer is het meest **schone en betrouwbare alternatief**.
- Voor bedrijven en klanten is het aantrekkelijk om via **verschillende vervoerswijzen** bereikbaar te zijn. Een railterminal maakt deze multimodale bereikbaarheid mogelijk. De regio wordt hiermee aantrekkelijker als vestigingsplaats.
- De regio Zwolle ligt logistiek gunstig als **scharnierpunt** tussen de havens van Rotterdam en Amsterdam en Oost-Europa en verder. De railterminal vormt een belangrijke duurzame (en nu nog ontbrekende) schakel op deze corridor.
- De terminal heeft de steun van ondernemers en levert directe en indirecte **werkgelegenheid en toegevoegde waarde** voor de regio.