Overlegorgaan
Fysieke Leefomgeving

Rapport
Spoorgoederen-vervoer en Leefomgeving



Inhoud

Advies 1: Een sterker spoorgoederennetwerk voor een concurrerender Nederland en Europa 4

Advies 2: Maak het basisnet samen met de regio's robuust en houd het veilig! 7

Advies 3: Investeer in minder overlast: geluid, trillingen, overwegen 8

Advies 4: Stuur op gebruik van de wensroute! 9

Advies 5: Denk na over het spoornet in 2050 10

Bijlage: Vergelijking van infraheffingen in Nederland, België en Duitsland 12

Geachte heer Aartsen,

Van harte gefeliciteerd met uw benoeming als Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat (IenW). We wensen u ook in demissionaire status een krachtige periode toe. Nederland vraagt om bestuurders met ambitie en daadkracht zodat de vele dossiers die stilstaan in beweging komen.

In dat kader bied ik u namens alle leden van het platform spoorgoederenvervoer en leefomgeving graag ons advies aan over het 'Toekomstbeeld spoorgoederenvervoer' waar uw ministerie de afgelopen periode aan heeft gewerkt.

Onze oproep aan u, het kabinet én toekomstige kabinet: werk met meer ambitie aan een optimaal gebruik van het bestaande spoorgoederennet en investeer in een spoornetwerk dat past bij de ambities van Nederland richting 2050. Die inzet is hard nodig – juist nu onze veiligheid, concurrentiekracht en leefbaarheid onder druk staan.

Vanwege geopolitieke spanningen, de energietransitie en circulaire ontwikkelingen wordt de noodzaak van een krachtig, concurrerend en leefbaar spoorgoederenvervoer alleen maar groter. Wie daarbij strategische autonomie nastreeft, moet ook investeren in het spoor – ook voor militaire inzet.

Tijdens de NAVO-top in Den Haag is met de 5%-norm een duidelijke en noodzakelijke ambitie uitgesproken. Naast 3,5% voor directe defensieversterking wordt terecht 1,5% beschikbaar gesteld voor indirecte veiligheid, zoals infrastructuur. Heel goed dat het kabinet zich aan deze nieuwe NAVO-norm heeft gecommitteerd, zodat nu óók snel investeringen in het spoornet kunnen volgen. Het spoor is immers cruciaal voor militaire mobiliteit en noodzakelijk voor de invulling van onze NAVO-verplichting in het kader van Host Nation Support. In het voorliggende advies werken we dit verder uit en roepen we u en het volgende kabinet op werk te maken van een Spooroffensief met dubbel rendement, voor een veiliger en concurrerender Nederland.

Het spoor kan op meer fronten een 'mogelijkmaker' van gecombineerde ambities zijn. Denk aan de enorme bouwopgave in onze steden. Daarom is nú het moment om bij investeringsbesluiten niet alleen naar knelpunten te kijken, maar – in lijn met de Nota Ruimte – te bouwen aan een toekomstbestendig netwerk dat Nederland in 2050 concurrerender, duurzamer en leefbaarder maakt. Dat vraagt om forse investeringen van een nieuw kabinet.

En we roepen u op te werken aan een eerlijker speelveld zodat het snel aantrekkelijker wordt het spoor te kiezen en de vrachtwagen te laten staan. Daar komt bij dat hindernissen moeten worden weggenomen zodat er minder barrières zijn om internationaal te rijden ('interoperabel'). Nederland loopt achter, een inhaalslag is écht nodig.

Alle deelnemers van het Platform spreken zich uit voor een krachtig én maatschappelijk aanvaardbaar spoorgoederenvervoer – een ambitie die keuzes en durf vergt en om investeringen vraagt waarbij de leefbaarheid verbetert (veiligheid, geluid, trillingen). Wij hopen dat u deze ambitie volledig omarmt. Zo ja, dan denken wij graag mee over de uitwerking van de uitvoeringsagenda. We staan klaar om samen met u de volgende stappen te zetten.

Met vriendelijke groet,
Namens het Platform Spoorgoederenvervoer en Leefomgeving,

Christophe van der Maat
Voorzitter Platform Spoorgoederenvervoer en Leefomgeving

Advies 1: Een sterker spoorgoederennetwerk voor een concurrerender Nederland en Europa

Goederentreinen vervoeren dagelijks essentiële producten, zoals grondstoffen voor de industrie, bouwmaterialen, consumptiegoederen en defensiematerieel. De omslag naar strategische autonomie, de energietransitie en de circulaire economie, vraagt een flexibel en betrouwbaar goederenvervoersysteem. Met de binnenvaart en buisleidingen zijn veel bestemmingen in Oost- en Zuid-Europa niet te bereiken. Spoorvervoer is bovendien bij alle waterstanden beschikbaar en biedt flexibiliteit qua soorten en hoeveelheden goederen. Spoorvervoer is daarom nodig om aan de toekomstige, onzekere, vervoersvraag te voldoen. Het spoor biedt ruimte, terwijl miljoenen Nederlanders dagelijks in de file staan. 1 Goederentrein vervangt 50 vrachtwagens, waardoor spoorgoederenvervoer kan helpen de filedruk te verlagen, de kosten voor onderhoud van wegen te reduceren, de leefbaarheid en de luchtkwaliteit te verbeteren, de uitstoot van CO_2 en stikstofoxiden te verlagen, om nog niet te spreken van het tekort aan vrachtwagenchauffeurs.

Vier van de zes Nederlandse industriële clusters bevinden zich in de zeehavens van nationaal belang. Als gevolg van geopolitieke ontwikkelingen is nauwere samenwerking met de Duitse en Belgische overheden en met de Belgische havens essentieel om het achterland gezamenlijk te bedienen en de concurrentiekracht en de leefbaarheid langs het spoor te verbeteren.

De huidige marktsituatie maakt het spoorvervoer een minder aantrekkelijke optie voor verladers in vergelijking met wegvervoer. Onder meer vanwege hoge infrastructuurkosten, het ontbreken van verbindingen en een ongelijk speelveld ten opzichte van andere modaliteiten neemt het spoorgoederenvervoer af. Denk aan opstelkosten voor treinen, terwijl vrachtwagens geen kosten kennen voor het gebruikmaken van parkeerplaatsen. De binnenvaart kent belastingvrijstellingen, die voornamelijk betrekking hebben op de omzetbelasting en (infra)heffingen voor de Rijnvaart. De luchtvaart kent vrijstellingen van accijnzen.

Ook ten opzichte van buurlanden is sprake van een ongelijk speelveld; Zo is de infraheffing voor een gemiddelde goederentrein van 690 meter van 1700 ton in Nederland bij een rit van 200km retour met weekend overstand honderden euro's duurder uit dan Duitsland of België.[1] In een sector met kleine marges zijn dit soort verschillen cruciaal.

De infraheffingen voor het rijden van treinen zijn Nederland weliswaar momenteel lager dan in Duitsland, maar in Duitsland betaalt het wegtransport een significante heffing per gereden kilometer, hetgeen het marktspeelveld tussen de modaliteiten eerlijker maakt. Ten opzichte van België is Nederland duurder. Ook België kent een kilometerheffing voor de vrachtwagen. Tegelijkertijd zijn de infraheffingen voor opstellen (parkeren) en rangeren in Nederland beduidend hoger dan in Duitsland, dat op zijn beurt weer beduidend duurder is dan België.

Het ongelijk speelveld verslechtert de concurrentiepositie van Nederland en het vestigingsklimaat al jaren. Door de lagere infrabijdrage in de Vlaamse havens verschuiven transportstromen van de Betuweroute (ex-Rotterdam) naar de Brabantroute (ex-Vlaanderen). De diversiteit aan spoortechnische systemen binnen Nederland werkt kostenverhoging in de hand en staat een efficiënte internationale vervoersafwikkeling in de weg. Het Platform hecht veel waarde aan het interoperabele, naadloze en concurrerende Trans-European Transport Network (TEN-T) en aan stedelijke knooppunten (*urban nodes*) die onderling verbonden zijn.

[1] Zie de tabel op de laatste pagina voor extra inzicht in de infraheffingen.

Interoperabiliteit: In de buurlanden en binnen Nederland worden verschillende bovenleidingstroomvoltages gehanteerd, lengtebeperkingen en spoorverkeerbeveiligingssystemen (ATB EG, ATB NG en verschillende soorten ERTMS), waardoor een naadloze operatie alleen kan worden uitgevoerd met een duurdere multicourante locomotief. In Duitsland, Oostenrijk en Zwitserland is de interoperabiliteit veel beter; Van Hamburg tot Wenen kan worden volstaan met één locomotief.

Zonder ingrijpen van de overheid zet de dalende trend door, met negatieve gevolgen voor de economie, de bereikbaarheid van Nederland en het milieu. Het gevaar ligt op de loer dat we ons als Nederland, net als bij de energiekosten, uit de markt prijzen ten opzichte van ons omringende landen en ten opzichte van wegvervoer. Zonder gerichte investeringen in het spoorgoederenvervoer verslechtert Nederland haar concurrentiepositie in het internationale vestigingsklimaat en zal de efficiëntie en positie van de logistieke keten, de Nederlandse zeehavens en de industriële clusters verder afnemen. Met alle maatschappelijk-economische gevolgen van dien.

Het Europees netwerk is ook noodzakelijk voor militaire transporten. Het versterken van grensoverschrijdende verbindingen en het afstemmen van regelgeving zal de logistieke efficiëntie en samenwerking tussen Europese landen verbeteren. Zo gelden in Duitsland andere regels omtrent het vervoer van ammoniak en is er geen voertaal voor machinisten, waardoor machinisten niet (gemakkelijk) de grens kunnen passeren.
Host Nation Support is een belangrijke NAVO-taak van Nederland. Om die taak goed te kunnen uitvoeren is het onvermijdelijk dat extra investeringen in het spoor nodig zijn. Dat maakt ons meer gereed voor hoofdtaak 1 van Defensie, beschermen van het eigen grondgebied en dat van bondgenoten, en tegelijkertijd kan het spoorgoederen- en personenvervoer meeprofiteren.

We adviseren u de volgende punten in uw toekomstvisie te verwerken:

A. Overtuig verladers dat **spoorgoederenvervoer veel aantrekkelijker wordt!**
Bedrijven investeren alleen in spoorvervoer als dit toekomstvast, bestuurlijk en financieel stabiel is. Een toekomstvisie dient ondernemers te inspireren en te overtuigen dat het spoorgoederenvervoer op korte termijn veel aantrekkelijker wordt, zodat zij hierin willen investeren. Een scenario van 'gestage groei' appelleert daarbij niet aan het benodigde ambitieniveau. We adviseren u een ambitieus, wervend en activerend Toekomstbeeld te maken waarmee de verladers geïnspireerd worden meer gebruik te maken van het spoorgoederenvervoer. Wat ons betreft wordt het Toekomstbeeld een onmisbare en belangrijke 'mogelijk maker' van de ambities uit de aanstaande Nota Ruimte (2050) en de Beleidsagenda goederenvervoer.

B. Vorm een **strategische alliantie met België en Duitsland**
Ontwikkel samen een gezamenlijke strategie voor achterlandverbindingen, waarmee Nederland, België en Duitsland, hun concurrentiepositie versterken. Met Vlaanderen en Noordrijn-Westfalen vormt Nederland het grootste chemiecluster ter wereld. Ook speelt Nederland een grote rol in containervervoer naar het achterland. De huidige geopolitieke ontwikkelingen vragen om versterking van de Europese strategische autonomie, meer gezamenlijk optreden en concrete stappen voorwaarts.

C. **Eerlijke tariefstructuren en internationale harmonisering**
Om de keuze voor spoorgoederenvervoer te stimuleren, dient het gebruik van spoorgoederenvervoer concurrerender te worden. Momenteel zijn andere modaliteiten, zoals de vrachtwagen, goedkoper. Verlaag daarom de infrastructuurheffingen zoveel mogelijk, bied gerichte en doelmatige subsidies en harmoniseer tarieven en regelgeving – zowel ten opzichte van wegvervoer en binnenvaart als ten opzichte van buurlanden. Dit stopt ook de verschuiving van ladingstromen van de Betuweroute naar de Brabantroute (Antwerpen-Roosendaal-Venlo).

D. Structurele, gerichte **investeringen in spoorinfrastructuur**
Investeer dusdanig in 'goederenwensroutes' met verbeteringen op het bestaande net dat deze ook daadwerkelijk betrouwbaar zijn en voldoende capaciteit hebben, zodat ze in de praktijk het meest aantrekkelijk zijn om te gebruiken. Hier is het geschikt maken van het spoor voor 740 meter-treinen en het volledig uitrusten van de goederencorridors met ERTMS onderdeel van. Investeer tevens in informatietechnieken op havensporen. Dit om de benutting van bestaande capaciteit te vergroten en daarmee te besparen op maatschappelijk geld en ruimte. Voor financiering van investeringen kan worden gekeken naar de EU/CEF calls voor Europese medefinanciering van modernisering van infrastructuur en naar Readiness 2030 en het voornemen van het kabinet om in het kader van de afspraken binnen de NAVO jaarlijks 1,5% van het bbp te besteden aan bredere investeringen in infrastructuur.

Blijf ook inzetten op buisleidingen als structurele modaliteit voor grootschalig transport van vloeistoffen en gassen. Dit ondersteunt de verduurzaming van de industrie, het versterkt de strategische autonomie, ontlast andere vervoersstromen en minimaliseren risico's voor omwonenden. Voor gevaarlijke stoffen zoals industriële chemicaliën en energiedragers bieden buisleidingen een veilig, duurzaam en toekomstbestendig alternatief. Ze verminderen emissies en zijn beter bestand tegen dreigingen zoals cyberaanvallen en drones. Buisleidingen blijven daarom een strategische schakel in duurzame logistiek en risicobeheersing

E. Om onze afspraken in het kader van Host Nation Support na te komen, is het essentieel om de achterlandverbindingen te versterken. Dit vereist tempo en gerichte investeringen, daar geven de geopolitieke ontwikkelingen alle aanleiding toe. Hoe eerder we investeren in veiligheid, hoe sneller we óók profiteren van economische meerwaarde en het spoor gereedmaken voor toekomstige opgaven, zoals de energietransitie. Wij adviseren u daarom om nog in 2025 – anticiperend op het beschikbaar komen van de 1,5% bbp – samen met ProRail en Defensie - een tienjarig **'spooroffensief met dubbel rendement'** (dual-use) vast te stellen. In dit offensief dienen concrete maatregelen te worden opgenomen voor:

- het versneld geschikt maken van militaire hoofdroutes voor 740-meter treinen en zorgen dat routes het zware materieel aankunnen;
- het inrichten van rangeerterreinen als strategische militaire en weerbaarheidshubs;
- het versterken van de algehele spoorweerbaarheid (denk aan anti-sabotage,
- reserveonderdelen op voorraad hebben en budget voor onderhoud);
- het ontsluiten van strategische locaties die nog geen of een slechte aansluiting op het spoor hebben;
- het spreekt hierbij voor zich dat tegelijkertijd moet worden gekeken welke stappen moeten worden gezet om verbeteringen aan te brengen in de leefomgeving ten aanzien van geluid en trillingen.

Daarnaast adviseren wij u in overleg te treden met België en Duitsland om tot een vergelijkbaar spooroffensief te komen. Hiermee kunnen wederzijdse belangen worden afgestemd en gezamenlijke aanpakken worden versterkt. In dit kader kan ook de discussie over de 3RX (IJzeren Rijn) opnieuw worden bekeken in het kader van benodigde capaciteit en resilience (weerbaarheid).

Advies 2: Maak het basisnet samen met de regio's robuust en houd het veilig!

Het vervoer van chemische stoffen is en blijft nodig. Chemische stoffen zijn nodig voor de productie van onder meer medicijnen, textiel, batterijen, kunststoffen en verpakkingsmateriaal. Een groot deel van chemische stoffen en energiedragers kan gevaarlijk zijn als deze onbedoeld vrijkomen.

Minder dan 10% van het spoorgoederenvervoer bestaat uit gevaarlijke stoffen. Tegelijkertijd is spoorvervoer de meest veilige manier waarop deze stoffen kunnen worden vervoerd. De veiligheid van spoorgoederenvervoer wordt geborgd door de eisen die gesteld worden aan de spoorinfrastructuur, het treinmaterieel, het personeel en aan het vervoer zelf. Er gebeurt al veel om de veiligheid continu te optimaliseren, maar het risico is nooit nul.

In algemene zin adviseren we u de volgende vier punten in uw toekomstvisie te verwerken:

1. Benoem het belang van goede samenwerking tussen partijen die van elkaar afhankelijk zijn bij de invulling van veilig vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor, geef daarbij aan wat het departement gaat doen om de relatie met de partners te versterken;
2. Markeer helder wie welke rol en verantwoordelijkheid heeft, zowel procesmatig als inhoudelijk. Dat is nodig om meer rust te krijgen in deze thematiek;
3. Onderschrijf het belang van meer 'voorspellend vermogen'. Op die manier wordt het gesprek tussen vervoerders, infrabeheerders en bevoegde gezagen ondersteund met belangrijke data. Hierbij zijn (real-time) inzicht en prognoses in vervoersvolumes, samenstelling van vervoer en ruimtelijke ordeningsplannen belangrijk. Betrek daarbij ook de plannen rondom openbaar vervoer.
4. Borg deze samenwerking op data in een systeem dat zowel handelingsperspectief biedt voor veilig goederenvervoer, als ruimtelijke ontwikkeling en calamiteitenbestrijding.

Zowel voor de invoering van het Basisnet (2015) als nu speelt de discussie over veilig vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor. Het Platform ziet met U dat het Basisnet niet werkt. Het Platform deelt de opvatting dat in dit dossier knopen moeten worden doorgehakt, maar dringt erop aan om die knopen waar mogelijk in gezamenlijkheid door te hakken om het draagvlak te vergroten. Het principe van harmoniseren, ook als het gaat om veiligheid, is begrijpelijk (nationale koppen). Op cruciale punten helpt nader overleg tussen partijen. Het Platform steunt Uw inzet om na overleg met de regionale partners uiterlijk in Q3 2025 uitsluitsel te geven. Graag geven we enkele handreikingen mee voor het gesprek met de regionale partners. Indien ik als voorzitter behulpzaam kan zijn om samen tot een oplossing te komen ben ik van harte bereid die ondersteuning te bieden.

We adviseren u ten aanzien van het Robuust Basisnet met de decentrale overheden de volgende punten te bespreken:

A. Ontwerp samen een gemeenschappelijk **veiligheidskader** waarin de verantwoordelijkheidsverdeling is vastgesteld en bepaal gezamenlijk een handelingskader voor veiligheid op basis waarvan restrisico's worden beoordeeld, gemitigeerd en verantwoord.

B. Organiseer een **periodiek gesprek** waarin de restrisico's worden verantwoord. De zaken die van invloed zijn op de veiligheid(sbeleving) zijn continu aan verandering onderhevig; De hoeveelheid en soort stoffen varieert, er wordt gebouwd en verbouwd langs het spoor en het materieel en de infrastructuur verandert mettertijd. Daarom is een periodiek gesprek hierover tussen relevante stakeholders cruciaal; Infrastructuurbeheerders, vervoerders, materieeleigenaren, de chemische industrie, provincies, gemeenten, bewonersorganisaties en het Rijk.

Advies 3: Investeer in minder overlast: geluid, trillingen, overwegen

Betrokken partijen als vervoerders en infrabeheerders hebben reeds veel inspanningen gepleegd op het gebied van geluid. Qua geluidsproductie is de afgelopen jaren al veel bereikt; Zo geven composiet remblokken - aantoonbaar in de jaarlijkse metingen van het RIVM en lokaal van DGMR - aanzienlijke reductie in geluid. Bij meer dan 95% van de wagens is dit al toegepast. Deze transitie is gebaseerd op Europese wetgeving die voor geluid heel effectief is geweest. Daarnaast worden trillingreducerende innovaties toegepast als absorberende matten onder de dwarsliggers en rubberen overwegbevloering.

Tegelijkertijd tonen onderzoeken van het RIVM aan dat geluid en trillingen, met name in de nacht, ernstige hinder veroorzaken bij bewoners rond het spoor. In de Omgevingswet is opgenomen dat er geluidproductieplafonds zijn om maatregelen te kunnen afwegen als het treinverkeer groeit. Daarnaast is in de Omgevingswet een algemene norm voor de blootstelling aan geluid opgenomen. Voor geluidsoverlast is dit stelsel van normstelling en de momenten dat maatregelen moeten worden getroffen overzichtelijk, uitlegbaar en uitvoerbaar. Deze norm kent echter ook uitzonderingen om mobiliteit en (woning)bouw te faciliteren. Een zeker aandeel zal echter, ook bij het volledig voldoen aan de norm, hinder blijven ervaren. De bescherming van omwonenden verdient dus continu aandacht. Voor trillingen bestaat echter nog geen wettelijk stelsel. We adviseren u een realistische norm te introduceren voor trillingen, die rekening houdt met een gezonde bedrijfsvoering van het spoorvervoer en de mogelijkheid voor een eigen lokale afweging door lokale bestuurders, zoals dit is vastgelegd in de Omgevingswet, en tegelijkertijd houvast biedt voor de omwonenden.

De barrièrewerking van spoorwegovergangen speelt vanwege dichtligtijden en de veiligheid rondom spoorovergangen een rol in de beleving van spoorvervoer door woonkernen heen, al is deze problematiek niet voorbehouden aan goederenvervoer; Dit betreft ook reizigersvervoer.

Tot slot: Nederland moet durven blijven denken in het versterken van het spoornet. Om economische, veiligheids-, leefbaarheids- en duurzaamheidsoverwegingen. Zo liggen in een aantal steden emplacementen midden in de stad, terwijl er tegelijkertijd voor de bouw een verdichtingsopgave ligt.

Wij adviseren u de volgende punten in uw toekomstvisie te verwerken:

A. Organiseer structureel **gerichte investeringen in mitigatie** voor de omgeving van spoorgoederenvervoer, zoals in het Meerjarenprogramma Geluidsanering.

B. Ontwikkel samen met de relevante partijen een **normenkader voor trillingen**.

C. Breng in kaart of - mede gelet op de grote woningbouwplannen - de bestaande **overwegverbeteraanpak** afdoende is. Indien dit niet het geval is adviseer ik nader overleg met relevante partijen over deze aanpak.

D. Bij de ontwikkeling van **nieuwe normen** voor materieel en infrastructuur is het essentieel dat hierover internationale afstemming plaatsvindt, vanwege het internationale karakter van spoorgoederenvervoer.

E. We adviseren u met voorrang naar de locaties van **emplacementen middenin de stad** te laten kijken en met de betrokken steden te onderzoeken of verplaatsing van emplacementen kansen geeft om versneld tot meer woningbouw en een aantrekkelijkere leefomgeving te komen.

Advies 4: Stuur op gebruik van de wensroute!

Bij 1.D hebben we geadviseerd te investeren in het aantrekkelijk maken van de ‘wensroute’, zodat deze continu betrouwbaar, beschikbaar en concurrerend is. Wanneer dit afdoende is geregeld adviseren we u te onderzoeken of de wensroute ook met regelgeving ondersteund kan worden.

De Betuweroute is de belangrijkste wensroute voor spoorgoederenvervoer van Nederland. Deze moet naadloos aansluiten op het Duitse spoornet. De Betuweroute levert dagelijks een zeer belangrijke bijdrage aan efficiënt en duurzaam goederenvervoer. Bovendien heeft het gebruik van deze corridor minder nadelige effecten voor de leefomgeving in Nederland dan andere corridors die meer door stedelijk gebied gaan, in het bijzonder de Brabantroute. Het is dan ook zaak dat de Betuweroute continu beschikbaar, betrouwbaar én betaalbaar is. Zorg daarbij ook zo snel mogelijk dat goederentreinen die over het gemengde net moeten – gezien de herkomst en bestemmingsrelatie – zo direct en efficiënt mogelijk, dus zonder omwegen, op de Betuweroute kunnen komen. Dit vergroot de slagingskansen van directe of indirecte sturingsmaatregelen bij de keuze van de vragende spoorwegonderneming of de aanbiedende infrastructuurmanager ProRail tussen de Betuweroute en het gemengde spoorwegnet.

De locaties van industrie, handelsbedrijven, terminals en havens bepalen de (bestaande) herkomst- en bestemmingsrelaties en het goederenvervoer dat hierdoor plaatsvindt. Van belang is om nieuwe industrie (ten bate van de energietransitie en de circulaire economie) te vestigen op logische locaties, zodat het aan- en afvoeren van goederen via de (bestaande) grote corridors moet plaatsvinden.

Wij adviseren u de volgende punten in uw toekomstvisie te verwerken:

A. **Werk prikkels uit** om op korte termijn optimaal gebruik van de Betuweroute te bevorderen. Aanvullend op beschikbaar en betrouwbaar dient het gebruik van de Betuweroute ook betaalbaar te zijn. Immers, een goedkopere route wordt sneller gebruikt.

B. Onderzoek in hoeverre het mogelijk is bij **het vestigingsbeleid** en de **vergunningverlening** van (nieuwe) ontwikkelingen die spoorgoederenstromen op gang brengen, gebruik van de maatschappelijke wensroute verplichtend te stellen. Indien deze optie bestaat adviseren we u een kader te ontwikkelen waarbij de wensroute verplichtend wordt opgenomen. Betrek hierbij ook een gelijk speelveld ten opzichte van wegvervoer en binnenvaart.

Advies 5: Denk na over het spoornet in 2050

Nederland is volop in transitie, ook als gevolg van geopolitiek. We groeien naar 20 miljoen mensen, de economie verandert en de goederenstromen veranderen mee. Het spoorvervoer kan niet als een bestaand gegeven worden gezien. Nederland loopt razendsnel tegen logistieke grenzen aan en de geopolitieke ontwikkelingen daarbij opgeteld rechtvaardigen een nieuwe afweging van het belang van het spoor, in Nederland en in Europese context.

Deze context vraagt om scherpe keuzes.

Als gevolg van geopolitieke veranderingen en vanwege veranderingen van onze economie is het bovendien raadzaam opnieuw na te gaan hoe meer (zee)havens, multimodale knooppunten en grensovergangen aangesloten kunnen worden op de Betuweroute, zoals respectievelijk de havens van North Sea Port (Vlissingen, Terneuzen), Amsterdam, de Eemshaven, Moerdijk en Antwerpen-Zeebrugge. Ook de ontsluiting van de clusters in onder meer Delfzijl (Oosterhorn), Chemelot in Geleen, de Railport Brabant in Tilburg, de Greenport en ECT in Venlo, de Euroterminal in Coevorden, Groningen Railport in Veendam en het vervoer van militair transport vindt via andere corridors dan de Betuweroute plaats. Dit betekent dat er naast de Betuweroute spoorcorridors moeten zijn die eveneens goed en veilig zijn toegerust om spoorgoederenvervoer te faciliteren van en naar het achterland via meerdere landsgrensovergangen.

In het verlengde van advies 1.B adviseren we u de grootste Nederlandse havens en die van Antwerpen-Zeebrugge steeds meer als een geheel te zien, omdat de havens in het Rijn-, Maas- en Scheldebekken steeds meer een geheel vormen. Betrek daarbij ook de veranderende economie, verduurzamingsstrategie en de aanpassingen in energievoorzieningen die de nodige impact hebben op het gewenste netwerk. Daar komt bij dat we als Nederland een belangrijke NAVO-taak hebben in de militaire mobiliteit van Europa. Met een dergelijke visie als vertrekpunt kan worden afgepeld welke stappen de komende 20/30 jaar nodig zijn om het spoor te verbeteren.

We adviseren u de volgende punten in uw toekomstvisie te verwerken:

A. **Weeg investeringen integraal en interdepartementaal**, met oog voor de Nederlandse en Europese autonomie en het maatschappelijk belang van spoorgoederenvervoer. Investeringen kunnen niet alleen genomen worden op basis van ‘knelpuntlogica’ van het bestaande netwerk, daarmee realiseren we geen strategisch toekomstbeeld. We adviseren het spoorgoederenvervoer en de ontwikkeling van de spoorinfrastructuur als belangrijke ‘mogelijk maker’ van de Nota Ruimte te positioneren en dat terug te laten komen in andere visies die volgen, zoals de havenstrategie en de economische visie op ruimte, maar ook bij de bouwopgave in binnensteden waaronder in spoorzones.

B. **Prioriteer de investeringen stapsgewijs**; Zet in op de TEN-T corridors en een optimaal gebruik van de Betuweroute, inclusief de andere grensoverschrijdende routes. Betrek hierbij de optie om via een Algemene Maatregel van Bestuur meer prioriteit toe te kennen aan capaciteit voor het spoorgoederenvervoer.

C. **Creëer een gedragen netwerk in het Noordwest-Europees deltagebied** in samenhang met Duitsland en België, met voorrang aan de ontsluiting van de zeehavens, multimodale knooppunten en grote industriële centra, zoals Rotterdam-België (via Roosendaal), Tilburg, Moerdijk, Venlo, Geleen, Groningen en Amsterdam. We adviseren u daarbij tot een doorbraak op het ‘IJzeren Rijn / 3RX’ dossier te komen.

D. Stel een spoornetwerkkaart op om te komen tot de juiste investeringsbeslissingen en die inzicht geeft in de mogelijkheden om projecten, onderhoud en vervangingsinvesteringen slim met elkaar en met reizigersvervoer te combineren.

Tot slot

We melden dat u nog een aanvullend advies van ons tegoed heeft over de toekomstige aansturing (*governance*) van de verschillende overlegstructuren rondom het spoorgoederenvervoer. Wij stellen voor dat advies op te stellen nadat uw toekomstbeeld is gepresenteerd, zodat de vormgeving van de aansturing optimaal aansluit bij het door U gekozen ambitieniveau en inhoudelijke programma.

Bijlage: Vergelijking van infraheffingen in Nederland, België en Duitsland

Vergelijking van infraheffingen, gecorrigeerd voor tijdelijke subsidies op de infraheffingen, voor goederenvervoer per spoor in Nederland, België en Duitsland

	2025		
	Nederland	**België**	**Duitsland**
Goederentrein 690 meter treinlengte - 1700 ton			
Infraheffingen per kilometer voor het rijden van goederentrein	€ 1,86	€ 1,37	€ 2,52
Infraheffing voor 200 km goederentreinrit	€ 372	€ 274	€ 504
Infraheffing voor opstel van 8 uur	€ 144	€ 0	€ 50
Infraheffing voor opstel weekend overstand	€ 936	€ 0 op meeste opstelsporen, op hoge densiteits-sporen € 271	€ 234
Infraheffingskosten voor goederentreinrit van 200 km met 8 uur opstel	€ 517	€ 274	€ 554
Infraheffingskosten voor goederentreinrit van 200 km heen en terug met weekend overstand	€ 1.681	€ 274 of in mindere mate € 545	€ 1.242
Goederentrein 590 meter treinlengte - 1300 ton			
Infraheffingen per kilometer voor het rijden van goederentrein	€ 1,55	€ 1,37	€ 2,52
Infraheffing voor 200 km goederentreinrit	€ 309	€ 274	€ 504
Infraheffing voor opstel van 8 uur	€ 113	€ 0	€ 50
Infraheffing voor opstel weekend overstand	€ 737	€ 0 op meeste opstelsporen, op hoge densiteits-sporen[1]	€ 234
Infraheffingskosten voor goederentreinrit van 200 km met 8 uur opstel	€ 422	€ 274	€ 554
Infraheffingskosten voor goederentreinrit van 200 km heen en terug met weekend overstand	€ 1.355	€ 274 of in mindere mate € 545	€ 1.242

NB: De tabel bevat niet de infraheffing voor het gebruik van de bovenleiding. Ook bevat deze tabel geen tariefopslagen en tariefafslagen, noch kortingen op de infraheffingen in Duitsland. De tarieven van infraheffingen voor het rijden van feedertreinen en losse locomotieven zijn lager vanwege een lager treingewicht in de ProRail tariferingsmethode of een aparte treincategorie in de tariferingsmethode van DB InfraGO. De tarieven voor het rijden van beladen erts- en kolentreinen (>3200 ton) zijn hoger.

Dit is een uitgave van:

Overlegorgaan Fysieke Leefomgeving
Rijnstraat 8 | 2515 xp Den Haag
Postbus 20901 | 2500 ex Den Haag

E-mail: info@ofl.nl

Kijk voor meer informatie op:
www.overlegorgaanfysiekeleefomgeving.nl

Uitgave | **juni 2025**