

Spreiding achterlandknooppunten

De rol van de Rijksoverheid op mogelijke leemtes en overlap

Datum	9 juni 2010
Status	Definitief

Lasse Hofstra
Student Verkeerskunde aan de NHTV te Breda

MEDIATHEEKFORMULIER

Naam: Lasse Hofstra

Datum: 9 juni 2010

Opleiding	☒ Verkeerskunde ☐ Ruimtelijke ordening en planologie ☐ Logistiek en technische vervoerskunde ☐ Logistiek en economie
Soort verslag	Afstuderen / stage *
Auteur	Lasse Hofstra
Titel en ondertitel	Spreiding achterlandknooppunten
Naam bedrijf / instantie Afstudeerplaats:	Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Plaats	's-Gravenhage
Bedrijfsbegeleider	Coen Peelen
Hogeschoolbegeleider	Rien Smalheer
Summary	Het afstudeerverslag beschrijft de spreiding van achterlandknooppunten (binnenvaart- en spoorterminals) in Nederland. Uit de analyse blijkt dat er sprake kan zijn van nationale leemtes en regionale wildgroei. Het rapport geeft een beleidsadvies of de rol van de Rijksoverheid hierop moet veranderen.
Trefwoorden (5x)	Spoorgoederenvervoer, terminals, spreiding, verzorgingsgebied, achterlandknooppunten

* doorhalen wat niet van toepassing is.

Spreiding achterlandknooppunten

De rol van de Rijksoverheid op mogelijke leemtes en overlap

Datum	9 juni 2010
Status	Definitief

Organisatie	Ministerie van Verkeer en Waterstaat - Directie Spoorvervoer 's-Gravenhage
-------------	---

Begeleider V&W	Coen Peelen
----------------	-------------

Begeleider NHTV	Rien Smalheer
-----------------	---------------



Voorwoord

Voor u ligt het resultaat van een 17 weken durende afstudeerstage bij de Directie Spoorvervoer van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat én van drie jaren de opleiding Verkeerskunde aan de NHTV in Breda. Met mijn studie Verkeerskunde heb ik mijn kennis en kunde over het verkeer en vervoer vergroot. In die drie jaar heb ik geleerd dat er in de praktijk meer bij komt kijken dan alleen inhoudelijke kennis.

Daarom heb ik- net als ik bij mijn voorgaande twee onderzoekstages- gekozen voor een onderwerp dat naar mijn mening onderbelicht is gebleven in mijn opleiding. Ondanks dat er aparte logistieke opleidingen beschikbaar zijn, merk ik dat er in Verkeerskunde te weinig inzicht en daardoor begrip is voor het (spoor)goederenvervoer. Ook bij burgers ligt doorgaans de focus op de negatieve aspecten van het goederenvervoer. "Er zit weer een langzame goederentrein voor" of "de brug staat weer eens open voor zo'n boot" of "die vieze vrachtwagens moeten echt weg uit het centrum". Naast dat het mij persoonlijk interesseert om meer te weten te komen over het spoorgoederenvervoer, wil ik met dit onderzoek indirect nadruk leggen op de baten van het spoorgoederenvervoer. Mogelijk werkt dit als een 'eye opener' voor mijn opleiding en verkeerskundestudenten, door erop te wijzen dat het belangrijk is om ook kennis te verkrijgen van aangrenzende vakgebieden. Het gaat dan niet alleen om de planologie, maar ook over andere vakgebieden als de logistieke wereld.

Mijn tweede 'drive' was om te zoeken naar een afstudeerplaats die inzicht geeft in de bestuurlijke of politieke wereld, nog een voorbeeld van een aangrenzend vakgebied. Als vervolg op mijn huidige studie had ik namelijk de Master Beleid en Politiek van de opleiding Bestuurskunde aan de Erasmus Universiteit Rotterdam op het oog. Met een afstudeerstage in deze richting wilde ik toetsen of mijn interesse voor deze vervolgstudie overeenkomt met mijn enthousiasme in het werkveld.

Zodoende kwam ik uit bij Coen Peelen, werkzaam bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en onder andere verantwoordelijk voor spoorgoederenknooppunten. Begin februari 2010 ben ik gestart met dit onderzoek naar de spreiding van achterlandknooppunten (spoor- en binnenvaartterminals) en de vraag of de huidige rol van de rijksoverheid op mogelijke leemtes en overlap in dit terminalnetwerk zou moeten veranderen. De uitkomsten zijn weergegeven in dit rapport.

Het zou echter onterecht zijn om alleen mijn naam aan dit onderzoek te verbinden. Daarom wil ik graag van deze gelegenheid gebruik maken om alle betrokkenen van het onderzoek te de bedanken. Naast dank aan de geïnterviewden wil ik ook graag mijn dank uitspreken aan de Directie Spoorvervoer voor de prettige samenwerking en het bieden van deze afstudeerplaats.

De volgende personen bedank ik in het bijzonder:

- Coen Peelen; stagebegeleider Ministerie van Verkeer en Waterstaat.
- Rien Smalheer; stagebegeleider NHTV.

Lasse Hofstra
's-Gravenhage, 9 juni 2010

Samenvatting

Het goederenvervoer is de afgelopen jaren sterk gestegen en de verwachting is dat deze groei zich de komende decennia zal doorzetten. Het wegvervoer loopt tegen zijn beperkingen aan, tegelijkertijd werken partijen aan verlaging van de beperkingen van het intermodale spoorgoederenvervoer om als alternatief te kunnen dienen (co-modaliteit). Door duurzaamheidsoverwegingen (carbon footprint), een mental shift bij verladers en concrete modal split afspraken bij realisatie van de Maasvlakte II wordt een sterke groei van het intermodale spoorgoederenvervoer verwacht. Met het 'Beleidskader spoorgoederenknooppunten' wordt een beleidsmatig antwoordgegeven op deze ontwikkelingen. Helder inzicht in het spreidingscriterium op nieuwe spoorgoederenknooppunten ontbreekt echter nog in deze beleidsuitgangspunten.

Met behulp van wetenschappelijke kennis en praktijkvoorbeelden zijn de verzorgingsgebieden van achterlandknooppunten bepaald. Een knooppunt met maritieme verbindingen heeft doorgaans een verzorgingsgebied van 25 km of 30 minuten reistijd in de vorm van een trapezium. Het verzorgingsgebied van een knooppunt met continentale verbindingen is een grillige cirkel met een straal van 10% van de totale transportafstand. 75% van de klanten bevindt zich doorgaans binnen deze waarden. Aanvullende services en multimodaliteit hebben geen invloed op de grootte van het verzorgingsgebied, maar wel op het potentieel overslagvolume van het knooppunt. Multimodaliteit geeft de verladers en logistieke dienstverleners een vorm van risicospreiding (co-modaliteit).

In het huidige netwerk van spoorterminals met een non-discriminatoire toegang zijn er mogelijk leemtes in de logistieke hotspots en de economische kerngebieden van de regio's Arnhem-Nijmegen en Twente. Daarnaast ontbreekt het aan aansluitingen van binnenlandse spoorterminals op de Europese A (Rotterdam – Genua) en F (Rotterdam – Warschau) corridors. Overlap van verzorgingsgebieden is momenteel nauwelijks aan de orde. Gezien de toekomstige ontwikkelingen kan mogelijk overlap optreden in de regio's Zuid-Limburg, West-Brabant en Oost-Brabant.

Afhankelijk van het onderling vertrouwen, de bedrijfsbelangen en -grootte kunnen achterlandknooppunten met elkaar samenwerken of fuseren. Dit kan terminalexploitanten, klanten en derden efficiëntie-, bundelings- en servicevoordelen opleveren. De samenwerking wordt doorgaans door de markt zelf geregeld. Stimulatie vanuit de overheid kan dit proces eventueel versnellen, maar deze rol is op dit moment voldoende gefaciliteerd. Mogelijke nadelen van samenwerking zijn door toezicht van de NMa gewaarborgd.

Afhankelijk van de aangeboden bestemmingen, de goederensoorten, de onderlinge afstand en de afstand tot de verladers kunnen de (verzorgingsgebieden van) achterlandknooppunten elkaar overlappen. Dit kan de aantrekkelijkheid van het intermodale spoorvervoer verhogen. Er is in de regio echter maar een maximaal ladingspotentieel beschikbaar. Mogelijke nadelen zijn het teniet doen van het bundelingsvoordeel en regionale wildgroei, als de non-discriminatoire toegang niet is gewaarborgd. Met een AMvB wordt momenteel gewerkt aan verscherping van de huidige wetgeving om de neutraliteit te kunnen waarborgen.

Op basis van de uit het onderzoek verkregen kennis is een afweging gemaakt tussen de mogelijke rollen van de Rijksoverheid. Een verandering van de rol van de Rijksoverheid kan mogelijk leemtes op nationale schaal en overlap op regionale schaal verhelpen of voorkomen. Gezien de ontwikkeling van het terminalnetwerk en terminalinitiatieven heeft een bottom-up beleid maar voordelen dan een top-down beleid. Met een dekkend spoor- en binnenvaartterminalnetwerk wordt het voor verladers en logistieke dienstverleners mogelijk voor elk marktsegment te kunnen kiezen voor de sterkste modaliteit (co-modaliteit) wat mogelijk positieve effecten heeft op de internationale concurrentiepositie van Nederland, het vestigingsklimaat en het milieu. Terminalinitiatieven met een positieve maatschappelijke kosten-batenanalyse die voorzien in een nationale leemte dienen daarom gerealiseerd te worden. Mochten lokale gemeenten dit doel –ook na goed overleg– niet nastreven, dan dient de Rijksoverheid gebruik te maken van de middelen vastgelegd in de Tracéwet en de Wet ruimtelijke Ordening (Wro).

Terminalinitiatieven die (lijken te) kannibaliseren dienen niet bij voorbaat geweigerd worden, om te voorkomen dat regionale kansen voor het spoorgoederenvervoer zich niet kunnen ontpoppen. Mochten deze initiatieven aanspraak maken op een bijdrage van de Rijksoverheid, dan dient de afweging zorgvuldiger te verlopen met gebruik van een regionale maatschappelijke kosten-batenanalyse. Op deze manier kan op een verantwoordelijke manier keuze gemaakt worden voor regionale optimalisatie, zonder dat dit lukraak ten kosten gaat van private en publieke investeringen.

Inhoud

1	Inleiding 10
1.1	Inleiding 10
1.2	Aanleiding 10
1.3	Doelstelling 10
1.4	Onderzoeksmodel 12
1.5	Leeswijzer 12
2	Ontwikkelingen en beleid spoorgoederenvervoer 13
2.1	Inleiding 13
2.2	Goederenvervoer 13
2.3	Spoorgoederenvervoer 16
2.4	Nationaal knooppuntenbeleid 18
2.4.1	Commissie Neelie Kroes 18
2.4.2	Plan van Aanpak Intermodaal Vervoer 19
2.4.3	Subsidieregeling Openbare Inland Terminals (SOIT) 20
2.4.4	Beleidskader spoorgoederenknooppunten 20
2.5	Regionaal knooppuntenbeleid 22
2.5.1	Brabantse Strategische Visie Goederenvervoer 23
2.5.2	Goederenvervoerplan Provincie Limburg 23
2.5.3	Transport in Balans 24
2.6	Conclusies 25
3	Verzorgingsgebieden achterlandknooppunten 26
3.1	Inleiding 26
3.2	Verzorgingsgebieden volgens de theorie 26
3.2.1	Searail Consultancy 26
3.2.2	TERRMINALS proefschrift 27
3.2.3	Subsidieregeling Openbare Inland Terminals (SOIT) 27
3.2.4	Beleidsstrategie Binnenvaart 28
3.2.5	Regionaal knooppuntenbeleid 29
3.2.6	Vorm verzorgingsgebied 30
3.3	Verzorgingsgebieden in de praktijk 31
3.3.1	Spoorgoederenknooppunten 31
3.3.2	Binnenhavens 31
3.3.3	Trimodale knooppunten 33
3.4	Conclusies 34
4	Spreiding achterlandknooppunten 35
4.1	Inleiding 35
4.2	Huidig netwerk achterlandknooppunten 35
4.2.1	Spoorshuttles 37
4.2.2	Buitenlandse terminals 37
4.2.3	Huidige spreiding 39
4.3	Netwerk achterlandknooppunten volgens de theorie 39
4.3.1	TERRMINALS proefschrift 39
4.3.2	Subsidieregeling Openbare Inland Terminals (SOIT) 42
4.4	Netwerk achterlandknooppunten in de praktijk 43
4.4.1	Economische kerngebieden 43
4.4.2	Logistieke hotspots 44

- 4.4.3 Binnenlandse goederenstromen 47
- 4.4.4 Internationale goederenstromen 48
- 4.5 Mogelijk toekomstig netwerk achterlandknooppunten 50
- 4.6 Conclusies 50

5 Onderlinge concurrentie en samenwerking 52

- 5.1 Inleiding 52
- 5.2 Exploitanten en eigenaren huidig netwerk achterlandknooppunten 52
- 5.3 Onderlinge samenwerking volgens de theorie 56
 - 5.3.1 Mogelijke voordelen 56
 - 5.3.2 Mogelijke nadelen 56
- 5.4 Onderlinge concurrentie volgens de theorie 57
 - 5.4.1 Mogelijke voordelen 57
 - 5.4.2 Mogelijke nadelen 58
- 5.5 Onderlinge concurrentie en samenwerking in de praktijk 60
 - 5.5.1 Brabant 60
 - 5.5.2 Regio Oost-Brabant 61
 - 5.5.3 Regio Venlo 61
 - 5.5.4 Regio Zuid-Limburg 62
 - 5.5.5 Regio Duisburg, Duitsland 62
 - 5.5.6 Regio Genk, België 63
- 5.6 Conclusies 63

6 Rol Rijksoverheid 65

- 6.1 Inleiding 65
- 6.2 Huidige rol overheid 65
- 6.3 Mogelijke veranderingen rol Rijksoverheid 66
 - 6.3.1 Sturing op terminalinitiatieven bij nationale leemtes 66
 - 6.3.2 Sturing op terminalinitiatieven bij regionale overlap 67
- 6.4 Advies rol Rijksoverheid 69
 - 6.4.1 Sturing op terminalinitiatieven bij nationale leemtes 69
 - 6.4.2 Sturing op terminalinitiatieven bij regionale overlap 69
- 6.5 Conclusies 70

7 Conclusies en aanbevelingen 71

- 7.1 Conclusies 71
 - 7.1.1 Probleemstelling 71
 - 7.1.2 Doelstelling 73
- 7.2 Aanbevelingen 73

Bronnenlijst 74

Bijlage A Begripsafbakening 78

Bijlage B Onderzoeksmodel 79

Bijlage C Verklarende woordenlijst 80

Bijlage D Huidig netwerk spoorterminals 81

1 Inleiding

1.1 Inleiding

Het goederenvervoer is van grote betekenis voor de nationale economie, het faciliteren van (internationale) bedrijvigheid en de bevoorrading van onze samenleving. Ons land is volgens de World Trade Organization (2007) het zevende handelsland van de wereld. Het goederenvervoer groeit tot 2020, afhankelijk van internationale en economische ontwikkelingen, tussen de 15 en 80%. Naast deze groei verandert de goederenvervoermarkt ook. Meest opvallende ontwikkeling is de groei van het containersegment en het intermodale goederenvervoer. Kijkend naar het spoorgoederenvervoer leidt dit zowel in de zeehavens als in het achterland tot een grotere behoefte aan overslagpunten. Spoorterminals bieden daarnaast kansen voor binnenlandse verladers die goederen van de weg op het spoor willen zetten.

1.2 Aanleiding

In het "Beleidskader Spoorgoederenknoppunten" van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat Directie Spoorvervoer wordt een beleidsmatig antwoord gegeven op de ontwikkelingen in het spoorgoederenvervoer, de kansen die dit biedt en de consequenties die dit heeft voor het beleid ten aanzien van de spoorgoederenknoppunten. Daarnaast wordt verduidelijkt hoe de rollen en verantwoordelijkheden tussen partijen zijn verdeeld. In het beleidskader zijn beleidsuitgangspunten opgesteld voor nieuwe of aangepaste achterlandknoppunten om een beleidsmatig gewenste situatie te bereiken. Helder inzicht in het spreidingscriteria op nieuwe spoorgoederenknoppunten ontbreekt echter nog in deze beleidsuitgangspunten.

NEA heeft in opdracht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat in 2009 een onderzoek uitgevoerd naar nut en noodzaak van integraal knoppuntenbeleid. De bevindingen zijn gepresenteerd in het rapport "Nut en noodzaak van een nieuw knoppuntenbeleid goederenvervoer". Het onderzoek concludeert dat er door een steeds fijnmaziger netwerk regelmatig discussies ontstaan over de spreiding van nieuwe spoor- en binnenvaartterminals. Een beleidskader om nieuwe achterlandknoppunten te kunnen toetsen op eventuele overlap met bestaande achterlandknoppunten ontbreekt. Wildgroei van terminals ligt mogelijk op de loer, wat schade kan toebrengen aan bestaande terminals. Daarnaast is het beleidsmatig ongewenst, omdat het niet leidt tot een verdere bundeling van binnenlandse stromen en een betere benutting van de spoorcapaciteit.

1.3 Doelstelling

Dit onderzoek dient om inzicht te geven in de spreiding van achterlandknoppunten. Om antwoord te kunnen geven op het vraagstuk worden eerst de verzorgingsgebieden van spoorterminals bepaald. Vervolgens is enerzijds kennis verworven over mogelijke nationale leemtes, anderzijds door overlap van verzorgingsgebieden op regionale schaal te analyseren. Wat is daarnaast de relatie met binnenhavens en trimodale terminals? Snijden deze achterlandknoppunten elkaar of versterken ze elkaar juist in trimodale knoppunten? Wat zijn de gevolgen van samenwerking tussen de knoppunten? En wat zijn de rollen en invloeden van de overheidslagen? Dit onderzoek geeft antwoord op deze vragen.

Het onderzoeksperspectief heeft een focus op het spoorgoederenvervoer en de spoorterminals (zie *Begripsafbakening*). Na de inhoudelijke analyse is afgewogen of er een rol bij de Rijksoverheid ligt om meer invloed uit te oefenen op de spreiding. De uitkomsten van dit onderzoek geven in vorm van dit rapport input voor het "Beleidskader Spoorgoederenknoppunten". De opgedane kennis kan ook gebruikt worden als opzet naar een mogelijke integrale visie op achterlandknooppunten.

De doelstelling voor dit onderzoek luidt:

"Inzicht geven in de spreiding van binnenlandse spoorgoederenknoppunten in relatie tot binnenhavens en trimodale knoppunten en beoordelen of een aanpak van de Rijksoverheid op leemtes of overlap benodigd is, ter verbetering van de internationale concurrentiepositie van Nederland, het vestigingsklimaat en het milieu."

Begripsafbakening

In dit onderzoek wordt het begrip **achterlandknooppunten** als verzamelnaam gebruikt voor spoorgoederenknoppunten, binnenhavens en trimodale knoppunten (weg, water en spoor) gelegen buiten de zeehavens. Zeehavens, openbare laad- en losplekken en private spooraansluitingen behoren niet tot deze categorie.

Het spoorgoederenvervoer vindt plaats tussen de volgende categorieën

spoorgoederenknoppunten:

***Private spooraansluiting**; is een private bedrijfsaansluiting op het spoornet waardoor goederen van één verlader (of logistieke dienstverlener) direct kunnen worden overgeladen op het spoor.

***Openbare laad- en losplaats** (Lalo); is een openbare plaats in eigendom en beheer bij ProRail, waar goederen (tussen weg en spoor) van verschillende verladers kunnen worden overgeladen.

***Spoorterminals**; fungeren als overslagbedrijven voor goederen tussen weg en spoor (en binnenvaart) met een non-discriminatoire toegang. In dit onderzoek wordt het begrip spoorterminals als verzamelnaam gebruikt voor railterminals, railports, containerterminals en trimodale terminals met non-discriminatoire toegang voor derden. Het begrip is zowel toepasbaar in zeehavens als in het achterland. In dit onderzoek vallen dedicated spoorterminals -terminals met toegang voor één logistieke dienstverlener of andere vastgestelde partijen- niet onder dit begrip.

Het binnenvaartvervoer vindt plaats tussen de volgende categorieën

binnenhavens:

***Private binnenhavens**; is een private binnenhaven waardoor goederen van één verlader (of logistieke dienstverlener) direct worden overgeladen op de binnenvaart.

***Openbare laad- en losplaats** (Lalo); is een openbare plaats in beheer en eigendom en beheer bij een publieke partij, waar goederen (tussen weg en binnenvaart) van verschillende verladers kunnen worden overgeladen.

***Binnenvaartterminals**; fungeren als overslagbedrijven voor goederen tussen weg en binnenvaart (en spoor) met een non-discriminatoire toegang. Onder deze categorie vallen containerterminals, bargeterminals en Regionale Overslag Centra's (ROC's) met non-discriminatoire toegang voor derden. In dit onderzoek wordt het begrip binnenvaartterminals als verzamelnaam gebruikt voor binnenhavens, containerterminals, bargeterminals en trimodale terminals met non-discriminatoire toegang voor derden.

Met het **verzorgingsgebied** wordt het gebied rondom een achterlandknooppunt aangeduid, waarbinnen het voor verladers en logistieke dienstverleners mogelijk (bedrijfseconomisch) aantrekkelijk is om gebruik te maken van intermodaal vervoer en het knooppunt. De straal van het verzorgingsgebied wordt uitgedrukt in afstand en tijd.

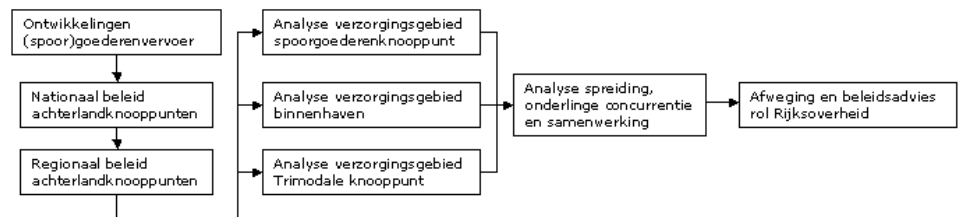
Goederenstromen gericht op de Nederlandse zeehavens worden in dit onderzoek aangeduid als **maritieme goederenstromen**. Goederenstromen naar het Europese achterland zijn **continentale goederenstromen**.

Verdere begripsafbakening is opgenomen in Bijlage A.

1.4

Onderzoeksmodel

Het onderzoeksmodel is opgebouwd uit vier onderdelen. Elk onderdeel bevat één onderzoeksvraag en enkele deelvragen. De onderzoeksvragen vormen samen de centrale onderzoeksvraag van het onderzoek; de probleemstelling. De dikgedrukte vakken geven het onderzoeksperspectief aan, dat gericht is op het spoorgoederenvervoer en de spoorgoederenknooppunten. De onderbroken lijn geeft de invloed van het advies op toekomstig beleid en ontwikkelingen van spoorgoederenknooppunten weer.



Figuur 1 Onderzoeksmodel

De probleemstelling van dit onderzoek luidt:

"Wanneer snijden of versterken de verzorgingsgebieden van achterlandknooppunten elkaar, is er sprake van overlap of leemte en ligt er een rol bij de Rijksoverheid om dit te beïnvloeden?"

Nadere uitwerking van het onderzoeksmodel is opgenomen in Bijlage B.

1.5

Leeswijzer

- Allereerst wordt in hoofdstuk 2 een beeld gegeven van het gevoerde beleid en de ontwikkelingen van het (spoor)goederenvervoer.
- Hoofdstuk 3 gaat in op de verzorgingsgebieden van de achterlandknooppunten. Aan de hand van onderzoeken en praktijkcases worden kennis vastgesteld.
- De uitkomsten van de analyse op de nationale spreiding van achterlandknooppunten zijn weergegeven in hoofdstuk 4.
- Hoofdstuk 5 is gewijd aan de regionale spreiding; onderlinge concurrentie en samenwerking.
- Uit het onderzoek zijn verschillende ontwikkelingen naar voren gekomen. Hoofdstuk 6 geeft een afweging van mogelijk ingrepen vanuit de overheid en het beleidsadvies over de sturingsrol van de Rijksoverheid op de spreiding.
- Hoofdstuk 7 beschrijft de conclusies en aanbevelingen van het onderzoek.

2 Ontwikkelingen en beleid spoorgoederenvervoer

2.1 Inleiding

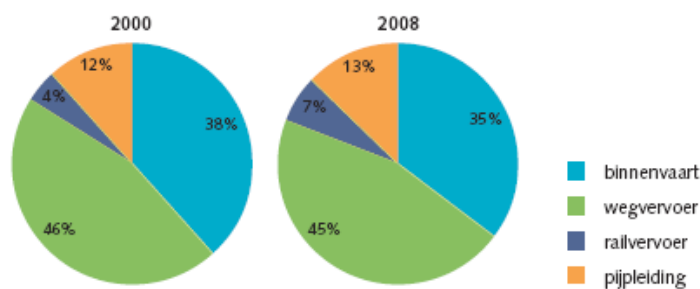
Het goederenvervoer is van grote betekenis voor de nationale economie, voor het faciliteren van (internationale) bedrijvigheid en natuurlijk voor de bevoorrading van onze samenleving. Volgens de Nota Mobiliteit staat of valt onze internationale concurrentiepositie met een goed functionerend goederenvervoersysteem en goed bereikbare mainports.

Het goederenvervoer, gemeten in vervoerd gewicht, is volgens het Kennisinstituut voor de Mobiliteit (KIM) tussen 2000 en 2008 met 21 procent toegenomen. De gemiddelde jaarlijkse groei van 2,4 procent is hoger in vergelijking met het verleden. Ondanks dat de economische crisis de groei enkele jaren heeft vertraagd, wordt verwacht dat deze na de recessie weer aantrekt. Het goederenvervoer zal in de periode 2004 en 2020 groeien tussen de 15 en 80%, afhankelijk van internationale en economische ontwikkelingen. In tegenstelling tot eerder Europees en nationaal beleid om een modal shift richting de binnenvaart en het spoor te bewerkstelligen, moeten de modaliteiten nu elk hun sterke kanten benutten om de groei in het goederenvervoer op te kunnen vangen. In het Witboek 'Europa duurzaam in beweging' (2006) is daarvoor de term 'co-modality' (co-modaliteit) voor ingevoerd. Co-modaliteit vereist goed functionerende netwerken. De Rijksoverheid richt zich daarvoor op de randvoorwaarden van het goederenvervoer, zodat de kwaliteit van iedere modaliteit structureel kan verbeteren. Als er (fysieke) knelpunten binnen een bepaalde modaliteit bestaan, zal het rijk zich sterk maken om deze weg te nemen. Prioriteit wordt gelegd bij ontsluiting van de mainports, de greenports, de economische kerngebieden en bij internationale corridors.

In dit hoofdstuk worden relevante beleidsstukken en onderzoeksrapporten onder de loep genomen om inzicht te krijgen in de ontwikkelingen en het gevoerde beleid op het gebied van goederenvervoer en goederenknooppunten.

2.2 Goederenvervoer

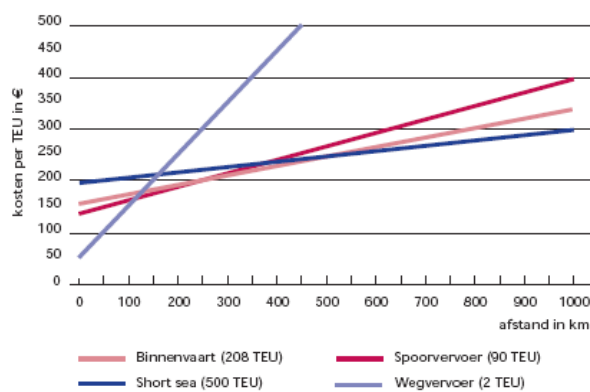
Onderstaande afbeelding geeft de modal-split weer van 2000 en 2008 voor het continentale vervoerswijzen in Nederland. Zeevaart (Short sea) en luchtvaart vallen volgens de verdeling van het KIM niet onder continentale vervoerswijzen.



Figuur 2 Modal-split in 2000 en 2008¹

¹ Bron: KIM (2009). Mobiliteitsbalans 2009.

Het wegvervoer is de belangrijkste vervoerswijze en heeft met name op de korte afstanden en in het binnenland een belangrijke distributiefunctie. De binnenvaart is in de jaren '90 sterk gestegen, maar de groei stagneert de laatste jaren. De andere vervoerswijzen stijgen wel, wat tot een dalend aandeel in de modal-split leidt. Desondanks heeft de binnenvaart nog een groot aandeel. Nederland kent vanouds een goed vaarwegennetwerk. Daarnaast is binnenvaartvervoer goedkoop, onder andere doordat vervoerders voor de openbare infrastructuur geen gebruiksvergoeding betalen. Het spoorvervoer heeft naar verhouding een klein aandeel in het totale goederenvervoer. Na een periode van verval tussen de jaren '60 en de jaren '90, is het spoorvervoer sinds eind jaren '90 echter aan een opmars bezig.

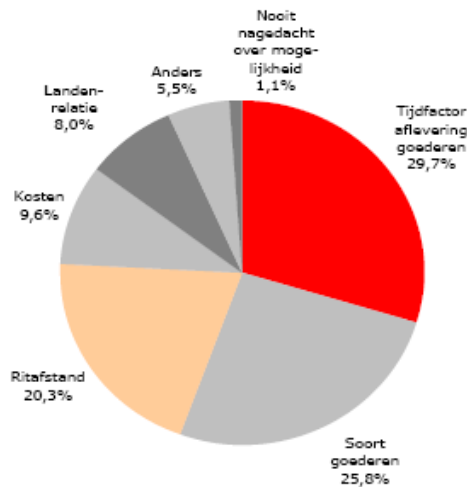


Figuur 3 Vergelijking transportkosten maritieme container²

Voor een nadere vergelijking van de transportmodaliteiten heeft NEA in het onderzoek 'Freight flows in an enlarging Europe' (2006) een theoretisch model opgesteld. In onderstaand figuur is de verhouding tussen transportafstand en kosten per TEU weergegeven.

De realiteit is echter een stuk complexer dan dit theoretisch model. In de praktijk blijkt ook op de middellange en lange afstanden veel wegvervoer gebruikt te worden. Oorzaken moeten enerzijds gezocht worden in de eenvoud en flexibiliteit van het wegvervoer, anderzijds in het ontbreken van beschikbaarheid en de totale transporttijd van alternatieven. In cases waar de binnenvaart en het spoorvervoer bedrijfseconomisch niet aantrekkelijk zijn ligt dat doorgaans aan het feit dat relatief duur voor- en natransport over de weg en de overslag benodigd blijft. Niettemin kan door een efficiënte bedrijfsvoering spoorgoederenvervoer en binnenvaart op de korte afstand ook aantrekkelijk zijn. Dit wordt bewezen door meerdere lopende initiatieven voor zowel de binnenvaart als het spoorgoederenvervoer, bijvoorbeeld spoorshuttles op tussen Rotterdam en Tilburg.

² Bron: Rail Cargo Information Netherlands (2009). Spoor in Cijfers 2009.



Figuur 4 Reden waarom bedrijven geen gebruik maken van intermodaal vervoer³

Transport Logistiek Nederland heeft in 2008 onder 223 middel en grote logistieke bedrijven een onderzoek uitgevoerd over het gebruik van intermodaal vervoer, zie bovenstaand figuur. Niet de kostenfactor, maar de tijdsfactor waarin de goederen afgeleverd moeten worden is de belangrijkste reden om te kiezen voor het wegvoer. Volgens de respondenten is dit zelfs voor niet-tijdgebonden goederen het geval. In de Nota Mobiliteit wordt dan ook gestreefd naar verbetering van de betrouwbaarheid van de infrastructuur. De vierde factor is kosten, wat indirect vraagt naar een dekkend terminalnetwerk.

Binnenvaart en spoorgoederenvervoer zijn doorgaans geen concurrenten van elkaar. Alle modaliteiten hebben specifieke sterktes. Zo blijkt uit de studie 'Economische Impact Studie Railgoederenvervoer' (EISR) uit 2002 blijkt dat het spoorgoederenvervoer sterk is op havengebonden en dikke stromen (grote en zware volumes) naar 'droge' bestemmingen op middellange tot lange afstanden (vanaf 300 km). Daarnaast is spoor sneller dan binnenvaartvervoer en heeft het een hoog veiligheidsniveau wat belangrijk is voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Binnenvaart is doorgaans goedkoper en sterker op de dikkere stromen in het binnenland, naar Antwerpen en het Ruhrgebied. De twee modaliteiten kunnen elkaar dus wel beconcurreren op de factoren tijd en kosten, afhankelijk van de goederen en de wensen van verladers en logistieke dienstverleners.

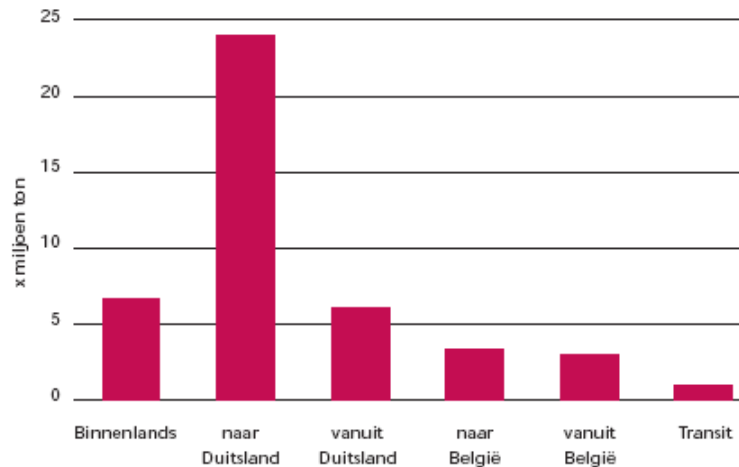
Worden de twee modaliteiten gecombineerd in trimodale knooppunten, dan ontstaat een hoger marktbereik en geeft het de verlader of logistiek dienstverlener een stuk risicospreiding in geval van infrastructurele beperkingen. Er is dan ook een ontwikkeling zichtbaar in het ontstaan van deze trimodale knooppunten.

³ Bron: Transport Logistiek Nederland (2008). Focus op intermodaal vervoer.

2.3

Spoorgoederenvervoer

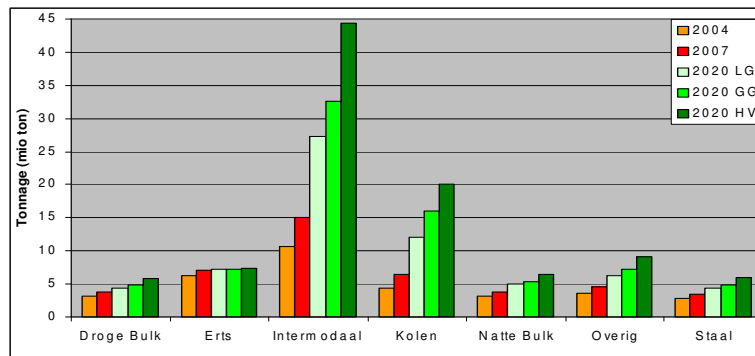
Het spoorvervoer heeft van de jaren '60 tot begin jaren '90 een periode van verval gekend. Vanaf eind jaren '90 is het spoorvervoer echter aan een opmars bezig. De belangrijkste reden voor deze groei zijn de privatisering van NS Cargo in 1994 en de liberalisering van de spoorgoederenmarkt. Volgens het KIM hebben deze ontwikkelingen geleid tot nieuwe toetreders, lagere prijzen en meer klantgericht werken. Naast deze interne ontwikkelingen hebben externe ontwikkelingen ook bijgedragen aan deze groei. Zo hebben de containerisatie, de toegenomen handel met China en de sluiting van de Duitse steenkoolmijnen bijgedragen aan meer spoorgoederenvervoer tussen de zeehavens van Rotterdam en Amsterdam en het achterland.



Figuur 5 Spoorvervoer naar bestemming in 2007²

Bovenstaand figuur geeft de verdeling naar bestemming weer van de 44 miljoen ton goederen vervoer per spoor in 2007. Het merendeel van het spoorgoederenvervoer (70%) passeert de grens met Duitsland. Dit vervoer is tussen 1995 en 2006 meer dan verdrievoudigd. Het binnenlands spoorgoederenvervoer is in dezelfde periode toegenomen met 2,5 miljoen ton. Het grensoverschrijdende vervoer met België nam met ongeveer 10% af, waardoor deze stroom vergelijkbaar is met het binnenlands spoorgoederenvervoer. Van het goederenvervoer per spoor is 85% gerelateerd aan een Nederlandse zeehaven. Het spoorvervoer van een zeehaven naar het achterland scoort beter dan in tegengestelde richting. Naar de haven toe zijn de stromen minder geconcentreerd, doordat er meer wordt geïmporteerd dan geëxporteerd. Daarnaast is deze goederenstroom vaak tijdsgevoeliger, waardoor meer goederen via de weg worden aangeleverd.

De scheve verhouding in aandeel spoorvervoer met Duitsland wordt verklaard door de afvoer van (zware) kolen en erts naar Duitsland en de toevoer van de lege wagons vanuit Duitsland. Bulkgoed als kolen en erts behoren naast chemische vervoer en zwaar stukgoed tot de traditionele spoormarkten. Tussen 2004 en 2007 is in het intermodaal vervoer (containersegment), het vervoer van kolen en overig vervoer (o.a. stukgoed) meer dan gemiddeld gegroeid. Onderstaand figuur geeft de ontwikkeling van de afgelopen jaren en de verwachting voor drie scenario's weer.



Figuur 6 Ontwikkeling omvang spoorgoederenvervoer naar versrijningsvorm⁴

Uit de studie 'Economische Impact Studie Railgoederenvervoer' (EISR) uit 2002 blijkt dat verschillende spoorgoederenvervoersconcepten maatschappelijke waarde bieden, doordat de concurrentiepositie van de Nederlandse exporterende industrie verbetert en spoorvervoer minder milieubelastend is dan het wegvervoer. In 2008 heeft Buck Consultants International (BCI) in samenwerking met Searail Consultancy een herijkingsstudie uitgevoerd op het EISR. Daaruit blijkt dat de spoorgoederenmarkt zich op een aantal fronten anders en soms sneller heeft ontwikkeld dan vooraf kon worden voorspeld. De markt kent inmiddels meerdere spooraanbieders, een grote hoeveelheid internationale shuttles en de Betuweroute.

Het intreding van het shuttleconcept heeft de ontwikkeling van het spoorgoederenvervoer flink gestimuleerd. Een shuttleverbinding rijdt op vaste momenten heen en weer tussen twee spoorterminals. Het concept is klantvriendelijk doordat planners bij verladers en logistieke dienstverleners weten waar ze aan toe zijn. Daarnaast heeft het lage operationele kosten en maakt dit concept efficiënt gebruik van de beschikbare spoorinfrastructuur, wat beleidsmatig gewenst is vanwege het druk bereden spoornetwerk. De meeste shuttleverbindingen vervoeren containers, maar soms ook wissellaadbakken en opleggers. De verwachting is dat het shuttleconcept de komende jaren verder zal ontwikkelen, doordat het wegvervoer tegen beperkingen oploopt: een groeiende bereikbaarheidsproblematiek, hogere belastingen (o.a. de Maut heffing in Duitsland), chauffeurstekort, rij- en rusttijden. Deze ontwikkelingen leiden ertoe dat de flexibiliteit en de betrouwbaarheid van de weg afneemt en de kostprijs toeneemt. Spoorvervoer wordt gezien als mogelijk alternatief voor transporten door de Alpenlanden en op langere afstanden. Spoorgoederenvervoer presteert echter nog onvoldoende volgens de kwaliteitseisen van verladers, waardoor wordt gewerkt aan verdere verbetering van de kwaliteit en verlaging van de belemmeringen.

Ook heeft het spoorvervoer van en naar binnenlandse bestemmingen zich positief ontwikkeld. De congestieproblematiek in Nederland en met name rondom de Rotterdamse haven is dermate nijpend geworden dat de ontwikkeling van logistieke centra in het achterland meer en meer in beeld komt. Daarnaast is er in veel marktsegmenten behoefte om dicht bij afzetmarkten gevestigd te zijn. Er zullen steeds meer gebundelde maritieme stromen naar de achterlandknooppunten worden vervoerd, wat mogelijk kansen biedt voor spoorvervoer, ook over kortere afstanden.

⁴ Bron: ProRail (oktober 2009). Vervoerwaarde goederen 2020: ten behoeve van Programma Hoogfrequent Spoor.

Kijkend naar de diensten van spoorgoederenvervoer blijkt dat aansluiting van de binnenlandse spoorterminals op het vervoer van continentale ladingstromen nog niet op grote schaal plaatsvindt. Volgens de BCI onderzoekers is er echter wel kans voor continentaal spoorvervoer. Vanwege de omvang van continentale stromen die grotendeels over de weg vervoerd worden, gecombineerd met de sterke groei van continentaal spoorvervoer op Europese schaal, biedt deze stroom wellicht perspectief voor spoorontwikkeling. Indien voldoende basisvolume aanwezig is en er succesvol wordt gebundeld op spoorterminals, kunnen deze ontwikkelingen leiden tot nieuwe spoorproducten.

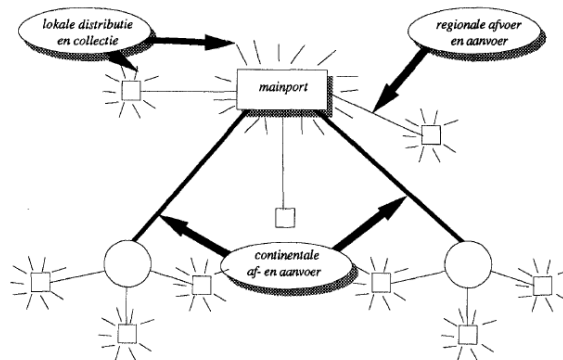
In de Nota Mobiliteit staat weergegeven dat de groei in het goederenvervoer per spoor zich zal doorzetten. De precieze groei hangt af van de liberalisering van het spoorvervoer, het Europese beleid, de ontwikkeling van de handelsrelaties met de tien nieuwe lidstaten van de Europese Unie en de ontwikkelingen bij andere vervoerswijzen. De eerste jaren zal het vervoer naar het oosten sneller toenemen dan naar het zuiden: veel markten in oostelijke richting zijn al geliberaliseerd en er kan gebruik worden gemaakt van de Betuweroute, een dedicated goederenspoorlijn.

De Nota Mobiliteit erkent dat het spoorgoederenvervoer van belang is voor een goede bereikbaarheid van havens, greenports en industriecomplexen en van strategisch belang is voor de mainport Rotterdam als grootste haven van Europa. Dit wordt nogmaals benadrukt in de 'Economische visie op de lange termijn ontwikkeling van Mainport Rotterdam', in 2009 opgesteld door het Ministerie van Economische Zaken. De realisatie van Maasvlakte II zal zorgen voor een grote groei van de containerstromen, waarbij er harde eisen zijn gesteld aan het aandeel spoor en binnenvaart. De haven wordt dus een nog groter knooppunt in netwerken van Short sea, binnenvaart, spoor, weg en pijpleiding. In de visie wordt daarnaast aangegeven dat havenbeheerders steeds actiever zijn in achterlandknooppunten. Zo treedt Havenbedrijf Rotterdam N.V. op als havenbeheerder in Alphen aan den Rijn, Wanssum en het voorgenomen containertransferiumproject in Alblasserdam. Naast havenbeheerders zijn ook bedrijven steeds actiever in het vormen van een havennetwerk. Zo heeft ECT -de grootste containerterminaloperator in de haven van Rotterdam- eigen terminals in Venlo en Willebroek (België) en partnerships in Moerdijk, Amsterdam en Duisburg.

2.4 Nationaal knooppuntenbeleid

2.4.1 Commissie Neelie Kroes

Met het oog op het voornemen intermodaal vervoer te bevorderen -zoals geformuleerd in het SVV II deel D (1988)- heeft de Commissie Neelie Kroes in 1991 de ontwikkeling van goederenknooppunten in Nederland onderzocht. De aanbevelingen vormden het uitgangspunt voor het knooppuntenbeleid van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. In het advies zijn knooppunten hiërarchisch onderverdeeld in eerstelijns-, tweedelijns- en derdelijns knooppunten. Een dekkend terminalnetwerk zou moeten leiden tot minder emissies, minder congestie en verhoging van de verkeersveiligheid.



Figuur 7 Eerstelijns, tweedelijns en derdelijns knooppunten⁵

De eerstelijns knooppunten zijn de mainports Rotterdam en Schiphol waar (inter)continentale vervoersstromen samen komen. De nationale vervoersstromen lopen tussen de mainports en derdelijns knooppunten in het achterland. De tweedelijns knooppunten zijn efficiënte overslagpunten op continentale vervoersassen tussen de mainports en de derdelijns knooppunten. De tweedelijns knooppunten verdelen de dikke mainport gerelateerde stromen en bundelen de nationale vervoersstromen naar de mainports.

2.4.2

Plan van Aanpak Intermodaal Vervoer

Het advies van de Commissie Neelie Kroes vormt in 1994 de basis voor het eerste intermodale (top-down) vervoersbeleid, het 'Stimulering Intermodaal Vervoer'. In deze nota is aangegeven waar de marktkansen voor het intermodaal vervoer liggen en met welke maatregelen het Ministerie van Verkeer en Waterstaat het intermodaal vervoer gaat stimuleren om de SVV-beleidsdoelen te realiseren. De nota is gericht op stimuleringsmaatregelen op het gebied van:

- ontwikkeling van nieuwe dienstverlening (shuttlediensten voor kustvaart, spoorvervoer en binnenvaart) die anders niet op gang komen
- organisatie/communicatie in de vervoersketen
- bedrijfstakgerichte maatregelen

Als gevolg van het plan kwam geld beschikbaar voor het eerstelijns knooppunt Rotterdam en de tweedelijns knooppunten Venlo, Valburg en Twente. Deze terminals zijn gelegen langs het continentale corridors. Later is knooppunt Veendam aan dit lijstje toegevoegd. Voor de totstandkoming van de derdelijns knooppunten werd een taak van de regio verwacht.

In het paper 'Intermodaal vervoerbeleid in Nederland en België' (2005) opgesteld door de Technische Universiteit Delft en de Vrije Universiteit Brussel, wordt geconcludeerd dat de resultaten teleurstellend waren. De beoogde modal-split viel met een behaalde 0,14% tegen. Doordat exploitatiesubsidies voor shuttlediensten door de Europese Commissie verboden werden, zijn alleen resultaten geboekt bij de terminals. Veendam en Venlo ontwikkelden zich, maar kunnen beter als derdelijns knooppunt worden gekarakteriseerd vanwege het ontbreken van goede continentale verbindingen. De knooppunten Twente en Valburg werden niet gerealiseerd.

⁵ Bron: Commissie Neelie Kroes (1991). Op weg naar intermodaal vervoer: structurering van het vervoerssysteem door de ontwikkeling van terminalknooppunten.

Volgens onderzoekers Cathy Macharis en Hans van Ham is Nederland waarschijnlijk te klein voor de genoemde hiërarchie van knooppunten. De voorgestelde tweedelijns knooppunten lagen vaak al dicht tegen de grens aan, maar zouden bedrijfseconomisch gezien nog verder op moeten schuiven. Duisburg fungeert als een dergelijk tweedelijns overslagpunt. Er wordt daarnaast geconcludeerd dat de groei in het intermodale spoorvervoer voornamelijk te danken is aan de autonome groei in het containervervoer, de liberalisatie van de spoormarkt en de eisen die de Alpenlanden stellen aan transitovervoer, niet zozeer aan het knooppuntenbeleid.

2.4.3 *Subsidieregeling Openbare Inland Terminals (SOIT)*

Om het intermodaal vervoer in Nederland verder te stimuleren, heeft het Ministerie van Verkeer en Waterstaat in 2000 de 'Subsidieregeling Openbare Inland Terminals' (SOIT) ontworpen. De subsidieregeling had tot doel een bijdrage te leveren aan de totstandkoming van een landelijk dekkend netwerk van intermodale terminals in Nederland. De resulterende modal shift zou een bijdrage leveren aan de leefbaarheids- en bereikbaarheidsdoelstellingen van het kabinet. De regeling was gericht op initiatieven vanuit de markt voor het ontwikkelen van binnenvaart- en spoorterminals. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat kon een investeringssubsidie verstrekken als het initiatief voldeed aan de voorwaarden.

Daarnaast was het beleid gericht op het tot stand brengen en verbeteren van de (multimodale) samenwerking tussen de knooppunten. Terminals vergroten de flexibiliteit voor verladers en logistieke dienstverleners. Daarnaast zijn er rond trimodale terminals kansen voor een betere risicospreiding en bundeling van ladingstromen; het transport via water en spoor wordt immers gekenmerkt door grootschaligheid. Deze bundeling vergroot de efficiency van het transport en kan worden bevorderd door het concentreren en aantrekken van nieuwe ladingstromen.

Uit een tussenevaluatie van de regeling uit 2002 blijkt dat er met behulp van de subsidieregeling drie spoorterminals en vier binnenvaartterminals zijn gerealiseerd of uitgebreid. Terminalexploitanten gaven aan dat de subsidieregeling niet altijd doorslaggevend is geweest bij de beslissing om al dan niet te investeren, maar wel grote invloed heeft gehad op tijdstip, aard en omvang van de investeringen. Het resultaat was een versnelling van de oplevering van terminals en een professionelere opzet. Het rapport concludeert daarnaast dat het destijds bestaande netwerk de belangrijkste regio's ontsloot en het niet mogelijk was het netwerk verder te verdichten. Volgens het rapport zou nieuw beleid inzake multimodaal vervoer zich onder meer kunnen richten op specifieke regionale ontwikkeling en het faciliteren van 'nieuwe goederenstromen'. Bij het inspelen op lokale ontwikkelingen is het volgens de onderzoekers logisch dat lagere overheden, zoals provincies, hierin een belangrijke taak krijgen. De regeling heeft voor de binnenvaart een vervolg gekregen met het investeringsproject 'Quick Wins Binnenhavens'.

2.4.4 *Beleidskader spoorgoederenknopunten*

BCI rapport

Zoals eerder vermeld heeft Buck Consultants International (BCI) in samenwerking met Searail Consultancy een herijkingsstudie uitgevoerd op het EISR uit 2002. Kernvraag van de studie was of er aanleiding is om meer aandacht te besteden aan continentaal spoorvervoer en knooppuntontwikkeling die bijdraagt aan het faciliteren van zowel de havengebonden als de niet-havengebonden stromen.

In het onderzoek is ook een verkennende studie uitgevoerd naar vernieuwende concepten in combinatie met knooppuntontwikkeling. Van het negental 'nieuwe' concepten. Drie daarvan scoren zowel in de bedrijfseconomische kosten-batenanalyse als op externe effecten positief; de uitgebreide versie van de Railport, de Greenport containerterminal en het bestaande concept Containerterminal. De onderzoekers concluderen echter dat de kansrijkheid van deze concepten niets zegt over de eventuele wenselijkheid of benodigde betrokkenheid van de Rijksoverheid. Wel is geconstateerd dat er zich in de spoormarkt omstandigheden voordoen die belemmerend werken voor een optimale inzet van het spoorvervoer.

NEA rapport

Parallel aan het BCI rapport heeft onderzoeksbureau NEA in december 2009 namens het Ministerie van Verkeer en Waterstaat op hoofdlijnen onderzocht, of het wenselijk is een nieuw nationaal integraal knooppuntenbeleid te voeren dat gericht is op de verdere ontwikkeling van multimodale knooppunten. De bevindingen van het onderzoek zijn gepresenteerd in het rapport "Verkenning nieuw knooppuntenbeleid Goederenvervoer." NEA adviseert het Ministerie van Verkeer en Waterstaat hierin om een nieuw knooppuntenbeleid te ontwikkelen in samenspraak met het Ministerie van Economische Zaken, het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu, de regionale overheden en bedrijven.

Gezien de groei van het aantal spoor- en binnenvaartterminals in de afgelopen jaren en de ambities die diverse terminal operators hebben kan men concluderen dat de ontwikkeling van knooppunten in Nederland positief verloopt. Toch concludeert NEA dat er diverse argumenten zijn om vanuit beleidsoogpunt de marktwerking te ondersteunen. Zo signaleert NEA dat er door een steeds fijnmaziger netwerk steeds discussie ontstaat over nut en noodzaak van nieuwe terminals. Meerdere nieuwe initiatieven vragen om een goed beleidskader zodat de rijksoverheid de juiste afweging kan maken deze initiatieven wel of niet te ondersteunen. Diverse eigenaren van terminals zijn van mening dat sommige nieuwe terminals niet nodig zijn en zelfs schadelijk kunnen zijn voor bestaande terminals. Een beleidskader om nieuwe achterlandknooppunten echter te kunnen toetsen op eventuele overlap met bestaande achterlandknooppunten ontbreekt.

Het onderzoek geeft ook aan dat de realisatie van de Maasvlakte II zal zorgen voor een grote groei van de containerstromen, waarbij er harde eisen zijn gesteld aan de modal-split van spoor- en binnenvaartvervoer. De vraag is of spoor-, binnenvaart- en trimodale terminals hierop zijn voorbereid en of de capaciteitsuitbreiding van terminals plaatsvindt op de juiste locatie. Ook concludeert NEA dat de multimodale aansluiting van tweedelijns knooppunten op internationaal niveau onvoldoende is. Het verbeteren van de internationale aansluiting moet in samenhang plaatsvinden van Europees beleid en nationaal beleid van onze buurlanden (Duitsland, België en Frankrijk).

Beleidskader Spoorgoederenknoppunten

Beide onderzoeken concluderen dat het nationale knooppuntenbeleid actualisatie behoeft om beter te kunnen inspelen op kansen die er bestaan om maatschappelijk gewenste spoorontwikkeling mogelijk te maken (NEA doet dat ook voor de binnenvaart). Voor de actualisatie van het beleid wordt geen radicale wijziging van het huidige beleid voorgesteld, maar (slechts) een aanvulling hierop. De aanvulling is vertaald in het 'Beleidskader Spoorgoederenknoppunten' (2010).

In het beleidskader staat dat het kabinet de ontwikkelingen in het spoorvervoer erkent en maatschappelijke kansen wil bieden om de ontwikkeling en versterking van spoorgoederenknoppunten in het achterland aan te moedigen. De groei van het intermodale spoorvervoer en het containersegment zal leiden tot een behoefte aan meer en/of grotere spoorterminals in het achterland. Dit biedt samen met technologische ontwikkelingen kansen voor verladers in het achterland om gebruik te maken van spoorvervoer, ook zonder te hoeven beschikken over een eigen spooraansluiting. De mogelijkheid om ook het spoor als modaliteit te kunnen benutten is goed voor onze internationale concurrentiepositie, het vestigingsklimaat en het milieu. Als het leidt tot een verdere bundeling van binnenlandse en maritieme stromen, dan draagt het ook bij een betere benutting van de spoorcapaciteit (liever weinig lange en volle treinen, dan veel korte treinen). Tenslotte kunnen spoorgoederenknoppunten bijdragen aan verdere versterking van het havennetwerk en efficiëntere spoorprocessen in de haven.

Om deze beleidsmatig gewenste situatie te bereiken dienen nieuwe of aanpassing van bestaande knoppunten wel aan een aantal beleidsuitgangspunten te voldoen. Het gaat hierbij om spoorterminals die goed toegankelijk zijn voor derden en in een leemte voorzien. Het toetsingkader is alleen van toepassing op spoorterminals die aanspraak maken op een rijksbijdrage. Zoals in het beleidskader nadrukkelijk staat aangegeven is de realisatie en de exploitatie van spoorgoederenknoppunten vooral een verantwoordelijkheid van marktpartijen eventueel gesteund door decentrale overheden. Onder marktpartijen vallen verladers, logistieke dienstverleners, spoorgoederenvervoerders en terminaloperators. Voor de ontwikkeling van bundelingsinitiatieven en nieuw intermodaal vervoer is samenwerking van belang. Om organisatorische en fysieke drempels te kunnen verlagen bevat het beleidskader een stimuleringsregeling van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat op innovatieve pilotprojecten. Daarnaast kunnen nieuwe knoppuntprojecten bij ProRail in aanmerking komen voor (gedeeltelijke) financiering van de spoorontsluiting van een terminal op het hoofdspoor.

2.5 Regionaal knoppuntenbeleid

Eind jaren '90 komt er met de SOIT-regeling een kentering in het knoppuntenbeleid van top-down naar bottom-up. Verantwoordelijkheden ten aanzien van knoppuntontwikkeling wordt verschoven naar provincies, gemeenten en bedrijven. De provincies zijn verantwoordelijk voor het terminalbeleid op regionaal niveau en kunnen sturing geven aan de locatie, functie, ontsluiting en ontwikkeling van bestaande en nieuwe achterlandknooppunten. Dit beleid kan een onderdeel zijn van het Provinciale Verkeer en Vervoer Plan (PVVP) of kan zijn uitgewerkt in aparte nota's. In Nederland hebben drie provincies ervoor gekozen om het beleid op (spoor)goederenvervoer uit te werken in aparte nota's. Het beleid van de provincie Gelderland, Noord-Brabant en Limburg wordt nader toegelicht.

2.5.1 *Brabantse Strategische Visie Goederenvervoer*

Als reactie op de groei in het goederenvervoer heeft de Provincie Noord-Brabant in 2008 de Brabantse Strategische Visie Goederenvervoer opgesteld, om een balans te vinden tussen het verbeteren van de bereikbaarheid en de randvoorwaarden van ruimte, leefbaarheid en milieu. Er zijn vijf speerpunten opgesteld:

- Het versterken van overslagpunten en multimobiliteit.
- Het bereikbaar maken van bedrijventerreinen.
- Een bewuste ontwikkeling van lokale, regionale en transitovervoersstromen.
- Het verminderen van de milieudruk en vergroten van de veiligheid.
- Het verankeren, delen en upgraden van kennis en innovatie in goederenvervoer en logistiek.

Volgens de provincie vormt Noord-Brabant het achterland van de havens van Rotterdam en Antwerpen en is het gelegen op de doorvoerroute van Rotterdam naar het Ruhrgebied. Doordat er veel transitogoederenvervoer in de regio plaatsvindt heeft de industrie en logistieke sector zich van oudsher sterk kunnen ontwikkelen. Daarnaast signaleert de provincie dat de mainports worden gekenmerkt door capaciteits- en congestieproblemen. Hierdoor vindt er een proces van deconcentratie plaats en verschuiven logistieke en distributieactiviteiten vanuit de mainports naar achterlandknooppunten en distributiecentra langs de belangrijkste corridors. Om deze ontwikkeling te kunnen faciliteren en de bereikbaarheidsproblematiek te kunnen oplossen zet de provincie sterk in op het beter benutten van de infrastructuur, het uitbouwen van het multimodaal vervoer voor modal shift en het vergroten van de bezettingsgraad van voertuigen.

Zo ziet men het realiseren van de Goederenruit Zuid-Nederland als belangrijk voor de ontwikkeling het goederenvervoer per spoor. De Goederenruit Zuid-Nederland bestaat uit de Betuweroute, de spoorverbinding Rotterdam-Antwerpen, de IJzeren Rijn en de zuidtak van de Betuweroute. Daarnaast is het streven om een provinciedekkend netwerk van overslagknooppunten te maken, met waar gewenst gerichte uitbreiding van bestaande en nieuwe locaties. De provincie Noord-Brabant ziet het als belang om het vervoer naar het achterland te organiseren in samenwerkingsverband tussen mainports, achterlandknooppunten, het verladende Brabants bedrijfsleven en overheden. De Brabantse containerterminals worden geacht individueel en als netwerk (verenigd in Brabacon) te zorgen voor de uitbouw van de intermodale functie. Daarnaast ziet de provincie ook clustervorming en thematische bedrijventerreinen op intermodale knooppunten als oplossing voor een duurzame ontwikkeling van het goederenvervoer op de lange termijn.

2.5.2 *Goederenvervoerplan Provincie Limburg*

Met het 'Goederenvervoerplan Provincie Limburg' (2007) wil men een maatschappelijk geaccepteerde balans vinden tussen kosten (sectoren Ruimte, Economie en Milieu) en de baten van het goederenvervoer. De provincie Limburg zet zich via drie beleidspijlers in voor duurzame afhandeling van goederenstromen:

- Multimodaal vervoer, door bundeling van lading een Modal Shift van weg naar water en/of rail te stimuleren.
- Infrastructuur, door verbetering van grensoverschrijdende infrastructuur en ontsluiting bedrijventerreinen komen tot een optimaal infrastructuurnetwerk tussen knooppunten en mainports.
- Logistieke organisatie van het goederenvervoer, samenwerking in de marktketen stimuleren voor een duurzaam en efficiënt goederenvervoer.

De provincie Limburg constateert net zoals de Provincie Noord-Brabant een verschuiving van de logistieke activiteiten van de mainports naar het achterland. Vanwege de geografische ligging is de provincie Limburg echter ook gefocust op de zeehavens in West-Vlaanderen. Men acht het van groot belang om een strategisch netwerk van spoorverbindingen te creëren tussen de twee zeehavens Rotterdam en Antwerpen en de twee continentale knooppunten Duisburg en Keulen. Naast de strategisch belangrijke Betuwelijn, Montzenlijn en Brabantlijn oppert men de reactivering van regionale grensovergangen ook als mogelijkheid. Een andere tendens binnen het Europese goederenvervoer die men waarneemt is de schaalvergroting van terminals. Dit leidt enerzijds tot vergroting van de overslagvolumes, anderzijds tot een groeiende onderlinge afstemming en samenwerking van terminals. Een gezamenlijke exploitatie, beheer en samenwerking dragen bij aan de verbetering van de logistieke dienstverlening.

Tot nu toe ligt de oriëntatie van het spoorvervoer op de zeehavens (maritieme stromen). Ter verbetering van de concurrentiepositie van Venlo zet de provincie in op het organiseren van continentale ladingstromen voor spoor en water om de relatie van Venlo met het Duitse achterland en Oost-Europa te versterken. Voor bulk- en stukgoedoverslag wordt een provinciedekkend netwerk uitgebouwd van regionale overslag centra (ROC's). Een gestructureerde ontwikkeling van knooppunten is noodzakelijk om versnippering van vervoerstromen te voorkomen. De Provincie kiest daarom voor opschaling van haar twee logistieke knooppunten Noord-Limburg (terminals in Venlo en Wanssum) en Zuid-Limburg (terminals in Born en Stein) in plaats van nieuwe knooppunten. Het uitgangspunt is om de knooppunten uit te bouwen tot trimodale terminals voor zowel maritieme als continentale vervoerstromen. Ook wil de provincie een functionele afstemming met andere knooppunten in de ruime regio (Tilburg, Eindhoven, 's-Hertogenbosch, Düsseldorf, Duisburg en Keulen).

2.5.3 *Transport in Balans*

De provincie Gelderland erkent in het Strategisch Uitvoeringsprogramma Goederenvervoer 'Transport in Balans' dat de modal split de afgelopen jaren is verschoven richting vervoer over de weg (aandeel 85%), met negatieve effecten voor de bereikbaarheid, leefkwaliteit en economie van Gelderland tot gevolg. De doelstelling van de nota is om de modal split in 2012 terug te brengen naar die van 2007. Om dit te kunnen bewerkstelligen zijn drie speerpunten opgesteld:

- Het creëren van een multimodaal vervoersnetwerk, met nadruk op benutting van capaciteit van het water en spoornetwerk;
- Het sturen van goederenvervoer over de hiervoor aangewezen en geschikt gemaakte wegen, spoorlijnen en waterwegen;
- Het stimuleren van de groeiende trend van slimme en schone logistiek.

In het kader van de rijksbijdrage regeling 'Quick Wins Binnenhavens' wordt er geïnvesteerd in de binnenhavens van Nijmegen, Zutphen en Wageningen. Wat betreft spoorgoederenvervoer is de provincie afwachtend op de uitkomst van het Rijksprogramma 'Hoog Frequent Spoor'. Het programma heeft de ambitie om de frequentie van het personenvervoer op de belangrijkste routes te verhogen. De verhoging van het aantal personenvervoertreinen heeft een negatief effect op het goederenvervoer. De vraag is dan ook of een herroutering voor het goederenvervoer noodzakelijk is en of de alternatieve routes hiervoor geschikt zijn.

Een ander belangrijk speerpunt is het opstarten van de planvorming van een Rail Opstap Punt (ROP) in 2010. De provincie wil er voor zorgen dat de Gelderse economie de Betuwelijn kan gebruiken en daarnaast een betere benutting van de Betuweroute. In 2007 heeft Oost NV onderzocht welke locatie het meest geschikt is voor een overslagvoorziening voor containers. Daaruit bleek dat één locatie in de stadsregio Arnhem-Nijmegen de beste mogelijkheden biedt, Valburg. Ten eerste vanwege de gespreide ligging ten opzichte van de bestaande knooppunten Rotterdam en Duisburg en ten tweede omdat het sterke economische profiel van de stadsregio kansen genereert om nieuwe vormen van logistieke dienstverlening te ontwikkelen in samenwerking met het ROP (o.a. value added logistics). De exploitatie van het ROP is vooral interessant voor het bijplaatsen van containers op shuttles en niet voor het inzetten van nieuwe shuttles met vertrekpunt Gelderland. Voor 2020 moet het Rail Opstap Punt geopend zijn.

2.6

Conclusies

Een korte weergave van de conclusies die uit dit hoofdstuk getrokken kunnen worden.

Ontwikkelingen

- Het goederenvervoer heeft een sterke stijging doorgemaakt en de verwachting is dat deze groei zich de komende decennia zal doorzetten.
- Het wegvervoer loopt tegen zijn beperkingen aan, tegelijkertijd werken partijen aan verlaging van de beperkingen van het internationaal spoorgoederenvervoer om als alternatief te kunnen dienen (co-modaliteit).
- Door duurzaamheidsoverwegingen (carbon footprint), een mental shift bij verladers (spoorgoederenvervoer is wél een optie) en concrete modal split afspraken bij realisatie van de Maasvlakte II wordt een sterke groei van het intermodale spoorgoederenvervoer verwacht.

Beleid

- Nationaal knooppuntenbeleid is vanaf 2000 veranderd van top-down naar bottom-up. Terminalinitiatieven moeten vanuit de markt naar boven komen.
- Van een nationale investeringssubsidie op knooppunten (SOIT-regeling) naar een innovatiesubsidie (V&W) en investeringsbijdrage van de spoorontsluiting (ProRail).
- Drie provincies hebben specifiek beleid op het goederenvervoer waar indirect een knooppuntenbeleid uit te herleiden is. De inhoudelijke invulling verschilt, maar doorgaans is er enerzijds een focus op de realisatie van spoorinfrastructuur, anderzijds op het stimuleren van samenwerking.

3 Verzorgingsgebieden achterlandknooppunten

3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk is geïnventariseerde kennis uit beleidsstukken, onderzoeksrapporten en praktijkcases over de verzorgingsgebieden van achterlandknooppunten weergegeven. Het hoofdstuk start met de theorie over verzorgingsgebieden van achterlandknooppunten. Vervolgens is nader ingegaan op praktijkkennis van verzorgingsgebieden van spoorgoederenknooppunten, binnenhavens en trimodale knooppunten. Afsluitend zijn de belangrijkste bevindingen weergegeven.

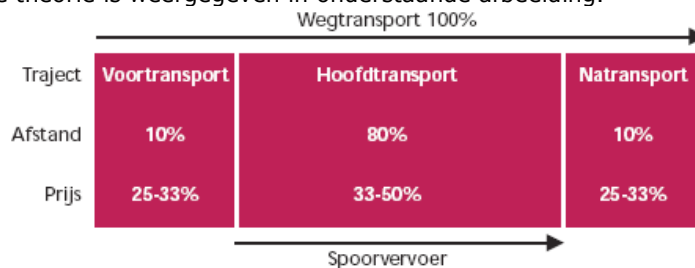
3.2 Verzorgingsgebieden volgens de theorie

Er is veel onderzoek gedaan naar de kostenverhouding tussen wegvervoer en intermodaal vervoer, om te achterhalen of spoorvervoer en binnenvaartvervoer een alternatief kunnen zijn voor het unimodale wegvervoer. Er zijn echter veel factoren van invloed op de modaliteitkeuze, waardoor een abstracte vergelijking tussen de modaliteiten niet eenvoudig is. Voorbeelden van de invloedsfactoren zijn de transportafstand (eventuele lengte van het voor- en natransport), de transporttijd, het volume van de goederen, de goederensoort, de bezettingsgraad, de eventuele aanwezigheid van retourlading en de overslagkosten.

De conclusies uit de onderzoeken naar de kostenverhouding kunnen ook gebruikt worden om inzicht te geven in verzorgingsgebieden van achterlandknooppunten. Ditzelfde geldt voor kennis uit beleidsstukken. Ondanks dat het hier abstracte kennis betreft, is de input bruikbaar voor dit onderzoek. In deze paragraaf zijn de theorieën over verzorgingsgebieden van achterlandknooppunten beschreven.

3.2.1 Searail Consultancy

Searail Consultancy heeft op basis van inzichten uit de praktijk een vergelijking opgesteld tussen wegvervoer en intermodaal spoorvervoer op de (middel)lange afstand. De theorie is weergegeven in onderstaande afbeelding.



Figuur 8 Wegvervoer vs. intermodaal spoorvervoer⁶

Searail Consultancy stelt dat bij een transport van 500 kilometer, intermodaal spoorvervoer zou kunnen bestaan uit 400 kilometer spoorvervoer en totaal 100 kilometer voor- en natransport. Als de transportkosten van de drie trajecten wordt opgevraagd, blijkt dat het voor- en natransport relatief gezien de meeste kosten draagt. Het spoorvervoer zelf blijkt op de (middel)lange afstand relatief goedkoop.

⁶ Bron: Searail Consultancy, gepubliceerd in 'Spoor in Cijfers', Rail Cargo Information Netherlands (2009).

Langer voor- en natransport maakt het intermodaal spoorvervoer doorgaans niet economisch aantrekkelijker dan volledig unimodaal wegtransport. Om het intermodale spoorvervoer economisch aantrekkelijker te maken, dient er gestreefd te worden naar goedkoper voor- en transport. Dit kan door korter voor- en natransport of door lagere overslagkosten. Om dit te kunnen bewerkstelligen is een dekkend terminalnetwerk nodig, zodat het overslagknooppunt zich dicht bij de afzender en ontvanger bevindt. Volgens Searail Consultancy is de afstand van het voor- of natransport maximaal 10% van de totale transportafstand bij economisch aantrekkelijk intermodaal spoorvervoer. Verzorgingsgebieden van achterlandknooppunten met zeehaven gerichte verbindingen zijn volgens deze theorie dus kleiner dan verzorgingsgebieden van achterlandknooppunten met langere continentale verbindingen. Achterlandknooppunten met meerdere bestemmingen hebben dus ook een flexibel verzorgingsgebied gedifferentieerd naar de afstand van de intermodale transportbestemmingen.

3.2.2 *TERRMINALS proefschrift*

Dr. ir. Ben Rutten van de TU Delft publiceerde in 1995 het proefschrift "On medium distance intermodal rail transport", ook wel aangeduid als het TERRMINALS⁷ onderzoek. Het TERRMINALS onderzoek is een onderzoek naar intermodaal weg- en railvervoer over de middellange afstand. In het onderzoek is een TERMINET⁸ model ontwikkeld waarin het mogelijk is om verkeerstoedeling berekeningen te maken op een gemodelleerd intermodaal weg- en spoornetwerk. Rutten heeft onderzocht hoe het intermodaal spoorvervoersysteem van Nederland er uit zou moeten zien in het jaar 2015 voor binnenlands en internationaal spoorgoederenvervoer.

In de kostenanalyse van het onderzoek komt naar voren dat het voor- of natransport van zeehaven gerichte verbindingen niet meer dan 10% tot 15% van de totale transportafstand mag bedragen en van continentale verbindingen 10%. Bij een totale transportafstand van 200 kilometer van een achterlandknooppunt naar de Rotterdamse zeehaven mag het totale wegtransport maximaal 20 kilometer bedragen om economisch aantrekkelijk intermodale vervoer aan te kunnen bieden.

In Hoofdstuk 4 wordt nader ingegaan op het TERRMINALS onderzoek.

3.2.3 *Subsidieregeling Openbare Inland Terminals (SOIT)*

Om het intermodaal vervoer in Nederland verder te stimuleren, heeft het Ministerie van Verkeer en Waterstaat in 2000 de 'Subsidieregeling Openbare Inland Terminals' (SOIT) ontworpen. Deze regeling was zowel op binnenvaart gericht als op spoorvervoer. In 2002 heeft er een tussenevaluatie van de regeling plaatsgevonden om te onderzoeken of het netwerk van containerterminals voldoende dekkend was. Voor het kunnen uitvoeren van de netwerkanalyse zijn de volgende waarden van verzorgingsgebieden vastgesteld. Als een gebied de beschikking heeft over een terminal is het voor- of natransport (maximaal) 20 km. Indien het gebied niet de beschikking heeft over een terminal, heeft de vervoersrelatie een voor- of natransport van 40 km naar een terminal in het naastgelegen gebied. Wanneer er zich meerdere terminals binnen één vervoersgebied bevinden, is de factor van 20 km gedeeld door het aantal terminals.

⁷ TERRMINALS staat voor: "Terminal network design method using road and rail transport modes integrated by a logistic shuttle concept".

⁸ TERMINET staat voor "Terminal network".

Verder blijkt uit de tussenevaluatie dat intermodaal vervoer richting de zeehaven op relatief korte afstanden bedrijfseconomisch aantrekkelijk kan zijn als het voor- of natransport zeer beperkt blijft. Dit ondersteunt de conclusie uit de andere onderzoeken dat het verzorgingsgebied gedifferentieerd is met de totale transportafstand (exclusief zeevaart). Om de terminal rendabel te kunnen exploiteren, zijn aanzienlijke transportstromen in de directe nabijheid van de terminal noodzakelijk. De minimale schaalgrootte van een achterlandknooppunt is in het onderzoek vastgesteld op 20.000 containers. Ook blijkt dat in de praktijk niet alleen de transportkosten doorslaggevend zijn, maar dat verladers de logistieke flexibiliteit als hoofdreden noemen voor het terminalgebruik.

In Hoofdstuk 4 wordt nader ingegaan op de SOIT evaluatie.

3.2.4 *Beleidsstrategie Binnenvaart*

Het Nederlandse beleid over de binnenvaart is in hoofdlijnen in de 'Nota Mobiliteit' weergegeven. Bij uitvoering van dit beleid is echter behoefte ontstaan aan een verdere onderbouwing van de keuzes op het gebied van infrastructuur en marktcondities. Daarnaast ook nader inzicht in de rol die de Rijksoverheid op zich moet nemen. Om de leemtes in kennis op te lossen en te komen tot prioriteiten in het binnenvaartbeleid heeft het Ministerie van Verkeer en Waterstaat aan Policy Research Corporation gevraagd een onderzoek uit te voeren. Het rapport 'Beleidsstrategie Binnenvaart' (2007) is het resultaat van dit onderzoek.

Er is een nadere analyse gemaakt op de concurrentiepositie van de binnenvaart. De integrale transportkosten (inclusief de overslagkosten en de kosten van het voor- en natransport) van binnenvaart zijn vergeleken met die van weg- en spoorvervoer. Daaruit is gebleken dat de positie van de binnenvaart sterk afhankelijk is van het type vervoersrelatie. Voor natte vervoersrelaties (geen voor- of natransport) is binnenvaart de goedkoopste optie vanaf afstanden 20 tot 40 km. Als een deel van het vervoerstraject moet worden afgelegd over de weg, ligt het omslagpunt van transportkosten van de binnenvaart met de weg tussen de 80 en 120 km. Voor containervervoer is de binnenvaart al goedkoper op afstanden vanaf 60 - 100 km. De transportkosten van het voor- en natransport van bulkvervoer zijn namelijk hoger dan dat containervervoer. In geval van vervoerstrajecten waar zowel voor- als natransport benodigd is en twee keer overslag (van een droge herkomst naar een droge bestemming), neemt het omslagpunt met de weg toe tot afstanden boven de 180-200 km voor vervoer van bulkgoederen en boven de 225-250 km voor containers (door relatief hogere overslagkosten van containers in vergelijking met bulkgoederen).



Figuur 9 Verzorgingsgebied binnenhavens⁹

Volgens de onderzoekers neemt naar mate het hoofdtransport over het water groter wordt, het verzorgingsgebied van een terminal toe. Dit is geïllustreerd in bovenstaande afbeelding voor zeehaven gerelateerde verbindingen. Het onderzoek is gebaseerd op een voor- of natransport van 10 tot maximaal 30 km.

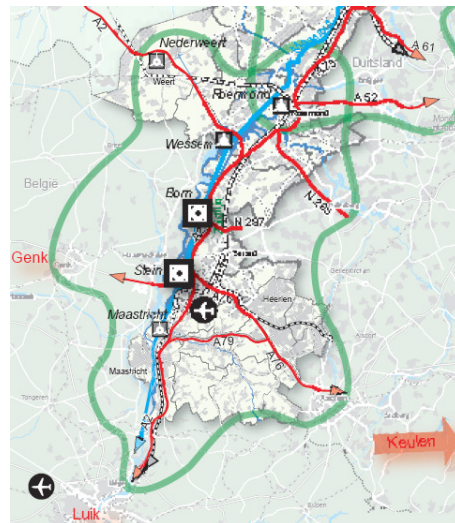
3.2.5

Regionaal knooppuntenbeleid

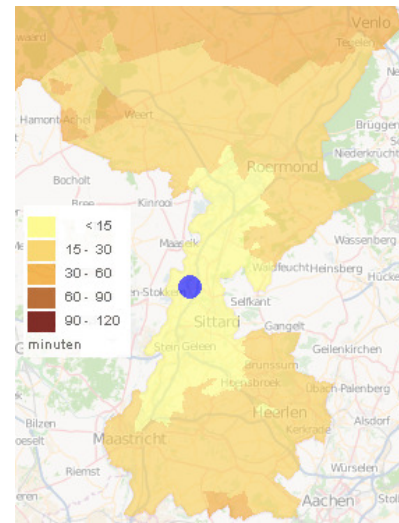
De 'Brabantse Strategische Visie Goederenvervoer' van de Provincie Noord-Brabant heeft als doel om een balans te vinden tussen het verbeteren van de bereikbaarheid van de economische kerngebieden en de randvoorwaarden van ruimte, leefbaarheid en milieu. In de beleidsvisie worden de Brabantse containerterminals aangedrongen om individueel en als netwerk (verenigd in Brabacon) te zorgen voor de uitbouw van de intermodale functie, met aandacht voor de vergroting van de lokale functie. Het verzorgingsgebied wordt daarbij gesteld op maximaal 20 km.

Het 'Goederenvervoerplan Provincie Limburg' geeft de grootte van de verzorgingsgebieden niet alleen in afstand weer, maar ook in de tijd. Volgens de provincie bedraagt het totale voor- en natransport van het wegvervoer maximaal 1 à 2 uur (maximaal 30 minuten per rit). De provincie acht het daarom belangrijk dat de geplande logistieke bedrijventerreinen binnen een reisafstand van 30 minuten liggen ten opzichte van de terminals (ongeveer 25 kilometer).

⁹ Bron: Policy Research Corporation (2007). Beleidsstrategie Binnenvaart, een landelijke markt- en capaciteitsanalyse. Policy Research Corporation (2007).



Figuur 10 Verzorgingsgebied van het logistieke knooppunt Zuid-Limburg



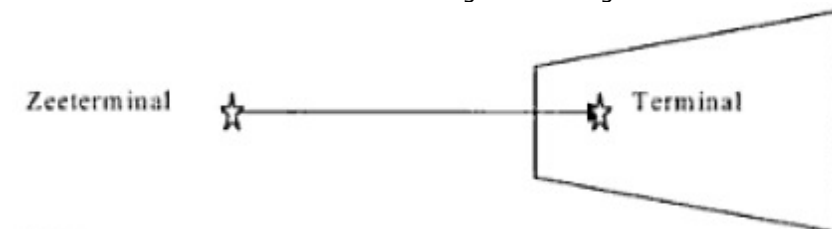
Figuur 11 Verzorgingsgebied in tijd van de trimodale terminal Born

De linker afbeelding geeft het verzorgingsgebied van het logistieke knooppunt Zuid-Limburg weer. Om dit verzorgingsgebied te toetsen is gebruik gemaakt van de Bereikbaarheidskaart van Goudappel Coffeng en Transumo. De terminal in Born is als uitgangspunt genomen. De bereikbaarheidskaart laat zien vanuit welke gebieden binnen 15 minuten (geel) of binnen 30 minuten (licht oranje) de terminal te bereiken is. Ondanks dat de bereikbaarheidskaart niet over landsgrenzen heen kijkt, lijkt het verzorgingsgebied uit het Goederenvervoerplan overeen te komen met die van de bereikbaarheidskaart.

3.2.6

Vorm verzorgingsgebied

In de theorieën wordt vaak een vast afstandswaarde genoemd van de grootte van de straal van het verzorgingsgebied van een achterlandknooppunt. Volgens Marcharis en Verbeke, auteurs van het Belgische boek "Intermodaal binnenvaartvervoer", is het verzorgingsgebied van een achterlandknooppunt in werkelijkheid echter geen cirkel. Het gebied heeft eerder de vorm van een trapezium, waar de smalle zijde gelegen is aan de zeehaven zijde van het achterlandknooppunt (zie onderstaande afbeelding). Desondanks worden voor de bruikbaarheid van het onderzoek cirkelvormige waardes gehanteerd.



Figuur 12 Vorm verzorgingsgebied¹⁰

¹⁰ Bron: Marcharis, Cathy; Verbeke, Alain (2004). Intermodaal binnenvaartvervoer: economische en strategische aspecten van het intermodaal binnenvaartvervoer.

Voor achterlandknooppunten met continentaal spoorvervoer heeft het verzorgingsgebied wel de vorm van een cirkel. De langere afstanden van het hoofdtransport verwaarlozen het eventuele dubbele voor- of natransport als de bestemming aan de herkomstzijde van het achterlandknooppunt ligt. De cirkel heeft wel een grillige vorm, afhankelijk van de aanwezigheid en kwaliteit van de weginfrastructuur. Dit is goed zichtbaar in de Bereikbaarheidskaart.

3.3 **Verzorgingsgebieden in de praktijk**

Voor verschillende achterlandknooppunten zijn onderzoeken gedaan naar het verzorgingsgebied, bijvoorbeeld in het kader van capaciteitsuitbreiding. Daarnaast hebben de terminals zelf ook informatie over het marktbereik naar buiten gebracht. Om te onderzoeken of er verschillen zijn tussen spoorgoederenknooppunten, binnenhavens en trimodale knooppunten, zijn deze apart geanalyseerd. De conclusies uit de verschillende praktijkcases dienen als controle voor de conclusies uit het theoretische gedeelte. Deze twee informatiebronnen gecombineerd ontstaat er een goede benadering van de verzorgingsgebieden van achterlandknooppunten.

3.3.1 *Spoorgoederenknooppunten*

Binnenlandse spoorterminals gericht op de zeehaven bedienen volgens het Vlaams Instituut voor Mobiliteit (VIM) traditioneel enkel industriële verladers die gevestigd zijn in een straal van 10 à 20 km rondom het knooppunt. Het Vlaamse Instituut doet in het kader van het project 'Road Meets Rail' een haalbaarheidsonderzoek naar de beste combinatie van weg en spoor voor een duurzaam vervoer van goederen. Het onderzoek is gericht op het traject tussen de zeehaven van Zeebrugge en het achterland van Belgisch Limburg en Duitsland. Het doel van het onderzoek is onder andere om extra ontwikkelingsmogelijkheden voor binnenlandse multimodale goederenknooppunten te creëren.

3.3.2 *Binnenhavens*

Het rapport 'Basisdocument Containerbinnenvaart' geeft inzicht in de huidige situatie van containerbinnenvaart. Het Basisdocument en Toekomstperspectief is in opdracht van het Centraal Bureau voor Rijn- en Containerbinnenvaart (CBRB), het Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam (nu Havenbedrijf Rotterdam), de Adviesdienst Verkeer en Vervoer (nu Dienst Verkeer en Scheepvaart) van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en het Nationaal Initiatief Duurzame Ontwikkeling (NIDO) door A&S Management, DLD en Stichting Projecten Binnenvaart opgesteld. Uit het onderzoek blijkt dat het netwerk van terminals langs de Rijn zich nog steeds uitbreidt. Het verzorgingsgebied van de bestaande Rijn terminals heeft een straal van gemiddeld 50 km.

Binnenlandse Container Terminals Nederland b.v. (BCTN) is een speler in het intermodaal vervoer met binnevaartterminals in de belangrijkste economische centra van Gelderland, Brabant, Noord-Limburg, Overijssel en aangrenzend Duits gebied. De Container Terminal Nijmegen (CTN) is een van die binnenvaartterminals en actief sinds 1987. Het is daarmee de eerste bargeterminal in Nederland. De terminal wordt bediend door bargeverbindingen met Rotterdam, Antwerpen en Amsterdam. Lewisong Transport is een transportbedrijf dat onder andere in opdracht van CTN wordt ingezet voor het vervoer van containers van en naar de terminal. Met een dertigtal container opleggers verzorgt Lewisong Transport het vervoer van containers binnen een straal van 50 km rondom Nijmegen.

Buck Consultants International heeft in april 1996 onderzoek gedaan naar de ruimtelijke en economische haalbaarheid van een publieke binnenvaart containerterminal in de Zaanstreek. Het rapport stelt dat er in de Zaanstreek marktruimte aanwezig is voor slechts één publieke terminal. Om tot een gezonde bedrijfsvoering te kunnen komen achtte Buck Consultants een dagelijkse afvaart van groot belang. Inmiddels is de Container Terminal Vrede – Steinweg al meerdere jaren operationeel. De terminalexploitant geeft aan dat het verzorgingsgebied van de binnenhaven maximaal 50 km is en tot de kop van Noord-Holland strijkt. De terminal heeft bargeverbindingen met de zeehavens van Rotterdam en Antwerpen.

Een ander initiatief wat inmiddels tot stand is gekomen is de Inland Terminal Veghel. In 2004 heeft TNO in opdracht van de Nederlandse Vereniging van Binnenhavens (NVB) een casestudie uitgevoerd naar de upgrade van de binnenhaven naar een Regionaal Overslag Centrum (ROC). Uit het onderzoek blijkt dat het ROC zich richt op het aan en af voeren van goederen bestemd voor de regio Veghel in een straal van 30 km rondom de terminal. De Inland Terminal Veghel is gefocust op een breed spectrum van goederenstromen, zowel bulkgoederen als containers en gericht op zowel de zeehavens als het continentale achterland. Het ROC is inmiddels enkele jaren operationeel.

De meeste plannen voor nieuwe binnenvaart containerterminals zijn gesitueerd in de semi-periferie van Nederland. De Rotterdamse haven kampt steeds meer met een bereikbaarheidsprobleem voor het wegvervoer. De A15 is vanwege congestie een steeds onbetrouwbare en langzamere route. Naast de Rotterdamse haven kent de Randstad als geheel ook dit probleem. Om vrachtvervoer over de weg in dit gebied te verminderen wordt onder andere in Alphen aan den Rijn een containerterminal gerealiseerd. Vanaf 2011 gaan via de Overslagterminal Alphen aan den Rijn (OTA) jaarlijks 150.000 tot 200.000 containers naar bedrijven in een straal van 16 kilometer rondom Alphen.

Een initiatief wat zich nog in de planstudiefase bevindt is de containerterminal Nyrstar Budel in Weert. De terminal heeft volgens wethouder Anton Kirkels van de Gemeente Weert een regionale betekenis. Vergroting van het vervoer tussen de zeehavens en het achterland per spoor en per water is sinds de jaren '80 ingezet. Volgens Kirkels werkt dit alleen als het terminalnetwerk fijnmazig is. Voor een verlader is het vervoer per spoor en per water aantrekkelijk als de verlader binnen een straal van 25 kilometer van een terminal zit. Het grootste effect ontstaat met een kort- of natransport van 10 à 12 km. Met de komst van het Duurzaam Industrieterrein Cranendonck (DIC) van 110 hectare, Kampershoek Noord met 70 ha en de uitbreiding De Kempen van bijna 20 ha heeft de komst van de terminalhaven volgens een haalbaarheidsonderzoek voldoende draagvlak. Het is niet de bedoeling om met andere terminals in de provincie de concurrentie aan te gaan. In de toekomst kan de containerterminal mogelijk worden uitgebreid voor bulkvervoer en de beschikking krijgen over een spoorontsluiting.

Een binnenhaven waar bulkvervoer en containervervoer al gecombineerd worden is het Regionaal Overslag Centrum (ROC) in Kampen. Het ROC heeft meerdere activiteiten: cementoverslag, containeroverslag, het vervoer en opslag van goederen. De terminal wordt bediend door een bargeverbinding met Rotterdam. Volgens een interview met Hilde Kraaijeveld, directeur van het ROC in Kampen, zitten de klanten van de containeroverslag in een straal van 50 km ten noorden, oosten en zuiden van Kampen.

3.3.3

Trimodale knooppunten

De Waalhaven Group is bestaat uit vijf bedrijven die ieder een eigen specialisatie hebben op het gebied van containeroverslag en andere intermodale goederen. Een onderdeel van de Waalhaven Groep is de Barge & Rail Terminal Born, de eerste trimodale terminal in Nederland. Het logistiek knooppunt biedt een logistiek totaalconcept van het containertransport inclusief het voor- en natransport over de weg. Op het terrein kunnen naast overslag, opslag en reparatie van containers ook gevaarlijke lading, gekoelde lading en wissellaadbakken en trailers worden behandeld. Tevens biedt de terminal douanedienssten en kan met de Waalhaven Terminal in Rotterdam een betrouwbare en snelle dienstverlening worden geboden voor vervoer van en naar Rotterdam. Tenslotte heeft het terrein de beschikking over warehouses (o.a. het Public Logistics Center) waar Value Added Logistics (controleren, hergroeperen, bewerken en/of opnieuw verpakken e.d. van goederen) plaatsvindt. De terminal wordt bediend door bargeverbindingen met Rotterdam en Antwerpen. Daarnaast is er een spoorshuttleverbinding met de Rotterdamse haven. Er vindt incidenteel continentaal spoorvervoer en spoorvervoer richting de Antwerpse haven en plaats.

In 2004 heeft TNO in opdracht van de Nederlandse Vereniging van Binnenhavens (NVB) een casestudie uitgevoerd naar de binnenhavens van Born en Stein. Uit het onderzoek blijkt onder andere dat de klanten van de terminal in Born expediteurs, rederijen en verladers zijn in een straal van maximaal 50 kilometer. In een interview met ELC Limburg laat Jan Overdevest van Barge Terminal Born (BTB) echter weten dat de terminals in Limburg elk eigen lokale klanten en ladingen hebben in een straal van 25 tot 30 kilometer.

Het verzorgingsgebied lijkt dus te bestaan uit een kern en een schil. Aad Orgelist, voorzitter van de Vereniging van Nederlandse Inland Terminal Operators (VITO), ondersteunt deze uitspraak. Hij geeft aan dat ruim 80% van de klanten van een terminal zich binnen het verzorgingsgebied van 25 kilometer bevindt. Volgens Orgelist is de grootte van de schil daaromheen afhankelijk van de geboden verbindingen. Het 'Goederenvervoerplan Provincie Limburg' en een Duitse CTS containerterminal in Keulen bevestigen deze theorie. De CTS containerterminal geeft aan dat 70% van de opdrachten wordt uitgevoerd voor klanten binnen een straal van 35 km rondom het knooppunt. De CTS containerterminal biedt verschillende shuttleverbindingen met continentale bestemmingen aan.

Naast trimodale container terminals zijn er ook trimodale terminals waar zowel container als bulkgoederen worden overgeslagen. Een voorbeeld is de Osse Overslag Centrale (OOC) waar naast containers ook onder andere afvalstoffen, verontreinigde grond, slib, hout, biomassa, glas en rubber overgeslagen worden. Binnen een straal van 20 kilometer bedraagt de jaarlijkse bulkvraag meer dan 100.000 Ton. Naast overslag biedt het bedrijf ook aanvullende services als opslag van bulk, onderhoud aan containers en douane afhandeling. Het bedrijf is daarnaast gespecialiseerd in het transport van houtpellets van Oost-Europese producenten naar West-Europese verbruikers, zowel per schip als per trein. Sinds eind 2009 beschikt de terminal over een eigen spooraansluiting. De trimodale terminal geeft op haar website nadrukkelijk aan dat Nijmegen, Den Bosch en Eindhoven binnen 30 minuten filevrije rijtijd bereikbaar zijn vanaf de terminal.

3.4

Conclusies

Een korte weergave van de conclusies die uit dit hoofdstuk getrokken kunnen worden.

Variabelheid verzorgingsgebied

- De grootte van het verzorgingsgebied van een knooppunt gericht op bulkvervoer is kleiner dan een knooppunt (ook) gericht op containervervoer. De transportkosten van het voor- en natransport van bulkvervoer zijn namelijk hoger dan van containervervoer.
- De grootte van het verzorgingsgebied is daarnaast afhankelijk van de afstand van de geboden verbindingen. Het verzorgingsgebied van maritieme verbindingen is kleiner dan dat van continentale verbindingen.
- De grootte van het verzorgingsgebied is ook afhankelijk van het aanbod en de kwaliteit van de weginfrastructuur rondom het knooppunt.
- De grootte van het verzorgingsgebied is niet afhankelijk van extra aangeboden services op het knooppunt. Deze factoren hebben echter wel invloed op de potentiële volume van het knooppunten.
- De grootte van het verzorgingsgebied is niet afhankelijk van meerdere aangeboden modaliteiten. Trimodale knooppunten dragen echter bij aan de risicospreiding voor verladers en logistieke dienstverleners, waardoor deze factor wel invloed heeft op het potentieel volume van een knooppunt.

Grootte verzorgingsgebied

- De grootte van het verzorgingsgebied heeft ongeveer een straal van 25 km of 30 min reistijd rondom een knooppunt met maritieme verbindingen.
- De grootte van het verzorgingsgebied heeft ongeveer een straal van 10% van de totale transportafstand rondom een knooppunt met continentale verbindingen.
- Het verzorgingsgebied bestaat uit een schil en een kern. De grootte van de kern kan benaderd worden met bovenstaande gegevens, hierbinnen bevindt zich doorgaans 75% van de klanten van de terminal.

Vorm verzorgingsgebied

- De vorm van het verzorgingsgebied met maritieme verbindingen is vergelijkbaar met een trapezium.
- De vorm van het verzorgingsgebied met continentale verbindingen is wel vergelijkbaar met cirkel, echter met een grillig patroon.

4 Spreiding achterlandknooppunten

4.1 Inleiding

Nederland heeft verdeeld over het land de beschikking over tientallen achterlandknooppunten. Het ontbreekt echter niet aan initiatieven voor nieuwe spoorterminals en binnenvaartterminals. Om inzicht te krijgen op de huidige en mogelijke toekomstige spreiding zijn de huidige achterlandknooppunten nader geanalyseerd. In dit onderzoek is gekozen voor een aantal invalshoeken op nationaal niveau. Zo wordt de ligging van de terminals onderzocht ten opzichte van economische kerngebieden, logistieke hotspots, binnenlandse goederenstromen en internationale goederenstromen (internationale corridors). Bij elke factor wordt de dekking van het huidige netwerk van achterlandknooppunten bekeken. Zo ontstaat een beeld in welke regio's er mogelijk sprake is van leemtes of overlap van verzorgingsgebieden. Het onderzoek is erop gericht een neutrale beschrijving te geven, zonder daadwerkelijk plekken aan te wijzen voor terminalinitiatieven.

In het volgend hoofdstuk zal aandacht worden besteed aan de invloeden van samenwerkingsverbanden tussen terminals. Met behulp van praktijkcases zal dan nader worden ingegaan op de onderlinge concurrentie op regionaal niveau.

4.2 Huidig netwerk achterlandknooppunten

In hoofdstuk 2 is geconstateerd dat de grootste groei van het spoorgoederenvervoer in het intermodale segment verwacht wordt. Concreet gaat het om het vervoer van containers en (momenteel in mindere mate) om wissellaadbakken en opleggers. De groei zal plaatsvinden bij spoorterminals met een non-discriminatoire toegang voor derden en het shuttleconcept momenteel aanbieden (of het op korte termijn fysiek willen aanbieden). Private spooraansluitingen van verladers en logistieke dienstverleners, openbare laad- en losplaatsen voldoen hier niet aan en zijn dus niet meegenomen. Doorgaans betreft het hier het vervoer van bulk- en stukgoed wat een stabielere volumegroei vooruitzicht heeft. Daarnaast zijn deze achterlandknooppunten vaak fysiek niet ingericht op het behandelen van meerdere goederenstromen en/of partijen. Het onderzoek richt zich dan ook alleen op spoorterminals in het eerdergenoemde segment.

Ook in de binnenvaart wordt een groei verwacht van het containersegment. In hoofdstuk 2 is naar voren gekomen dat binnenvaart- en spoorgoederenvervoer doorgaans geen concurrenten van elkaar zijn, maar dat elke modaliteit zijn specifieke sterktes heeft. Om de spreiding op nationaal niveau nader te analyseren, kan dus volstaan worden met het analyseren van spoorterminals. Niettemin is er een ontwikkeling zichtbaar in het ontstaan van trimodale knooppunten. Met het combineren van binnenvaart- en spoorgoederenvervoer ontstaat een hoger marktbereik en geeft het de verlader of logistiek dienstverlener een stuk risicospreiding in geval van infrastructurele beperkingen. Er bestaat dus de mogelijkheid dat binnenvaartterminals in de toekomst worden uitgebreid met een spoorontsluiting. Voor de volledigheid van de analyse zijn daardoor de binnenvaartterminals meegenomen die zich in hetzelfde segment bevinden. In de binnenvaart kent men het shuttleconcept onder het begrip 'bargeverbinding' en 'bargeterminals'. Deze terminals hebben een bovenregionaal karakter en een non-discriminatoire toegang voor derden.



Figuur 13 Huidig netwerk van spoor- en bargeterminals¹¹

Bovenstaand figuur is opgebouwd op basis van gegevens van het Expertise- en InnovatieCentrum Binnenvaart, het Rail Cargo Information Netherlands, Vereniging van Inland Terminal Operators (VITO Nederland), het Bureau Voorlichting Binnenvaart, de Nota Zeehavens en het NEA rapport¹¹. Een actueel totaaloverzicht van de terminals en ROC's wordt door Rijkswaterstaat – Dienst Verkeer en Scheepvaart (DVS) sinds 2005 niet meer bijgehouden. Zie bijlage D voor inzicht in de ontwikkeling van de overslagvolumes van de spoorterminals.

In Nederland bestaan er 11 spoorterminals in het achterland en spoorterminals in de zeehavens Rotterdam, Amsterdam, Terneuzen en Moerdijk. Nederland telt daarnaast 21 bargeterminals in het achterland en bargeterminals in de zeehavens van Rotterdam, Amsterdam, Terneuzen, Moerdijk, IJmuiden en Harlingen. Van deze 32 terminals hebben er een 7 trimodale aansluiting.¹² In het grensgebied bevinden zich enkele spoor- en bargeterminals. De grotere terminals bevinden zich in Duisburg en Antwerpen. Deze terminals bieden veel continentale bestemmingen aan en kunnen vanwege het grote verzorgingsgebied interessant zijn voor Nederlandse verladers en logistieke dienstverleners.

¹¹ Bewerkt figuur uit bron: NEA (2010). Nut en noodzaak van een nieuw knooppuntenbeleid goederenvervoer.

¹² Stand van zaken juni 2010. De in aanbouw zijnde bargeterminal in Alphen aan den Rijn is meegenomen.

4.2.1

Spoorshuttles

De spoorterminals in Leeuwarden, Veendam, Coevorden, CTT Moerdijk, Tilburg, Eindhoven, TCT Venlo, Born en Stein bieden shuttleverbindingen aan met de Rotterdamse haven. Volgens het Rail Cargo Information Netherlands lopen de frequenties van de verbindingen uiteen van 3 tot 20 keer per week. In het Rail Service Center Waalhaven (RSC) in de zeehaven van Rotterdam kunnen containers eventueel aansluiten op de continentale shuttles naar rechtstreekse bestemmingen in Duitsland, Italië, Tsjechië, Polen, Roemenië, Noorwegen, Rusland, Zwitserland, Oostenrijk en Frankrijk. Vanuit de zeehaven van Terneuzen is een shuttleverbinding naar het Duitse Ludwigshafen am Rhein.

Er reden voorheen ook shuttles tussen de Amsterdamse zeehaven en de spoorterminals in Leeuwarden, Coevorden, Eindhoven en verschillende continentale bestemmingen. Vanwege een te laag aangeboden volume vanuit de rederijen zijn deze verbindingen opgeschort. De bargeverbindingen zijn (gedeeltelijk) nog wel actief. Vanwege de fysieke aanwezigheid en mogelijk reactivering op de korte termijn wordt dit knooppunt wel meegenomen in het onderzoek.

Naast de spoorterminals in de zeehavens bieden de spoorterminals in Coevorden, Veendam, Stein en van Cabooter Railcargo Venlo ook continentale shuttleverbindingen aan. Vanuit Coevorden zijn er directe shuttles naar Polen en het Duitse Ludwigshafen am Rhein, van waaruit 23 Europese steden te bereiken zijn. Venlo is een tussenstop voor een shuttle tussen Rotterdam en Mortara in Italië. Ook Veendam is een tussenstop in een continentale shuttleverbinding tussen Rotterdam, Bremen en Hamburg. Stein heeft shuttles naar twee bestemmingen in Italië.

De Osse Overslag Centrale biedt momenteel nog geen shuttleverbindingen aan, maar dedicated treinen voor één verlader. Directeur Eric Nooijen geeft echter aan wel serieus te kijken naar continentale shuttleverbindingen. Hierover is hij momenteel met verschillende verladers en logistieke dienstverleners in gesprek om continentale lading te kunnen bundelen. Nooijen geeft wel aan voorlopig geen shuttleverbinding te willen realiseren met de Rotterdamse haven. Volgens hem voldoet de huidige bargeverbinding aan de marktbehoefte.

4.2.2

Buitenlandse terminals

De trimodale terminal Umschlaggesellschaft für den kombinierten Verkehr mbH (DUK) in het Duitse Dörpen, ligt 35 km van Stadskanaal. De terminal biedt shuttles met Ludwigshafen en Neurenberg/München. Ook worden bargeverbindingen met Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen, Bremen en Bremerhaven aangeboden.

In het Duitse Emmerich, 15 km ten zuiden van Doetinchem, is de Rhein-Waal-Terminal gelegen. Vanaf de terminal worden bargeverbindingen onderhouden met Rotterdam en Antwerpen. De containerterminal heeft ook de beschikking over een spooraansluiting, maar daar worden momenteel geen diensten over aangeboden.

In Duisburg, op ongeveer 50 km afstand van Venlo, bevinden zich meerdere spoor en binnenvaarterminals. De Duisburg-Ruhrort Hafen is een trimodale terminal en beschikt over spoorverbindingen naar ongeveer 60 bestemmingen in Europa. ECT beschikt in Duisburg over een eigen trimodale terminal. De DeCeTe terminal heeft bargeverbindingen met de Rotterdamse en Antwerpse haven. Daarnaast worden frequente spoorshuttles aangeboden naar Rotterdam, Zeebrugge en Antwerpen.

De derde terminal in Duisburg is de Duisburg Intermodal Terminal (DIT). De trimodale terminal biedt shuttleverbindingen aan met Rotterdam, Zeebruggen en Antwerpen. Ook worden er spoorverbindingen aangeboden naar ongeveer 50 bestemmingen in Europa. Daarnaast zijn er bargeverbindingen met Rotterdam en Antwerpen. Naast deze drie trimodale terminals met een non-discriminatoire toegang is er ook een triomodale dedicated terminal. De drie rederijen CMA, CGM en NYK hebben in 2008 de D3T terminal geopend. Het is daarmee de eerste dedicated terminal voor een rederij in het Europese achterland.

Op 90 kilometer van Venlo bevindt zich in Keulen de CTS containerterminal. Deze trimodale terminal biedt bargeverbindingen met Antwerpen en Rotterdam en shuttleverbindingen met Rotterdam, Hamburg en Bremerhaven. Daarnaast bevinden er zich meerdere binnenvaartterminals in de omgeving van Keulen.

In Luik bevindt een spoorterminal en een trimodale terminal. De E.C.E. spoorterminal heeft shuttleverbindingen met Zeebruggen, Italië, Spanje en Portugal. Daarnaast zijn er bargeverbindingen met Rotterdam en Antwerpen. De Liège Logistics Intermodal spoorterminal biedt shuttleverbindingen aan naar Italië en via Frankrijk naar Spanje.

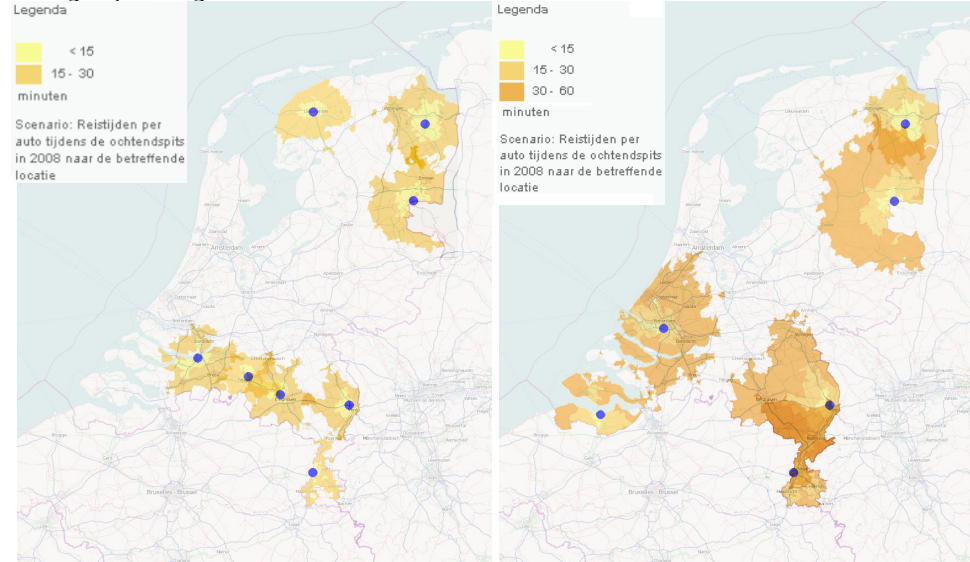
Op 30 kilometer van de terminal in Stein bevindt zich de Belgische trimodale terminal 'Haven Genk'. Vanaf de spoorterminal worden door de twee railoperators Ewals Cargo Care en Hupac shuttleverbindingen aangeboden met drie bestemmingen in Italië. Ook is er frequentie bargeverbinding met de haven van Antwerpen. Aan de andere kant van het Belgische Genk bevindt zich de Euro Terminal Genk (ETGE). De shuttleverbindingen van de ETGE terminal worden geëxploiteerd door de intermodale railoperator Inter Ferry Boats (IFB), onderdeel van het voormalig Belgische staatsbedrijf NMBS/SNCB Logistics. Er zijn rechtstreekse shuttleverbindingen naar Roemenië en Italië. Daarnaast heeft de shuttle een tussenstop in Hongarije voor aansluiting op verbindingen naar andere Oost- en Zuidoost-Europese landen.

Ongeveer 25 km ten zuiden Bergen op Zoom ligt een van de grootste spoorterminals in zeehaven van Antwerpen, beter bekend als de 'Main Hub Antwerpen'. De terminal biedt binnenlandse shuttleverbindingen aan naar Zeebrugge, Athus, Charleroi, Kortrijk en Mouscron onder de naam Narcon. Daarnaast zijn er frequentie verbindingen met Rotterdam, Duitsland en Frankrijk. Naast deze terminal is IFB (geheel of gedeeltelijk) eigenaar van de Cirkeldyck Terminal Antwerpen, de Zomerweg Terminal Antwerpen en de Schijnpoort Terminal Antwerpen. Cirkeldyck Antwerpen is een dedicated terminal voor MSC. Zomerweg Antwerpen biedt verbindingen naar Frankrijk en Polen. Schijnpoort Antwerpen is voornamelijk een bulkterminal. IFB heeft daarnaast een aandeel in de nieuwe Combinant Terminal, gelegen op 15 km onder Bergen op Zoom. Deze terminal is een joint-venture tussen BASF, Hupac en IFB. Ongeveer 10 tot 12 treinen per dag doen verschillende bestemmingen aan verspreid over Europa. Hupac heeft ook een eigen terminal. De onlangs geopende Hupac Terminal Antwerpen biedt shuttleverbindingen met Zwitserland en Italië. Naast deze terminals zijn er ook terminals van rederijen of van joint-ventures tussen bedrijven.

Dit geldt ook voor de zeehaven van Zeebrugge. Zo zijn er vier terminals van rederijen en met frequente aansluitingen op de spoorterminals in Antwerpen.

4.2.3

Huidige spreiding



Figuur 14 Spreiding van de maritieme (links) en continentale (rechts) spoorterminals

Met de bereikbaarheidskaart van Goudappel Coffeng en Transumo zijn bovenstaande afbeeldingen gefabriceerd van momenteel operationele spoorterminals. Voor maritieme verbindingen is een verzorgingsgebied van 30 minuten vastgesteld. Afhankelijk van de totale transportafstand van de geboden verbindingen is voor continentale spoorterminals een verzorgingsgebied van 30 of 60 minuten bepaald. In de bereikbaarheidskaart is gekozen voor het scenario "reistijden per auto tijdens de ochtendspits", omdat dit scenario de reistijden van vrachtwagens het beste benadert. Naast de weergegeven kleuren in de legenda zijn overappende verzorgingsgebieden zichtbaar met de donkere kleuren, zoals in de regio Roermond. In het volgend hoofdstuk wordt hier nader op ingegaan. De informatie uit deze afbeeldingen wordt gebruikt voor de analyse van het huidige netwerk van achterlandknooppunten, waar de focus ligt op de spoorterminals.

4.3

Netwerk achterlandknooppunten volgens de theorie

Er zijn twee onderzoeken beschikbaar die ingaan op abstracte invulling van het netwerk van achterlandknooppunten in Nederland.

4.3.1

TERRMINALS proefschrift

Dr. ir. Ben Rutten van de TU Delft publiceerde in 1995 het proefschrift "On medium distance intermodal rail transport", ook wel aangeduid als het TERRMINALS¹³ onderzoek. Het TERRMINALS onderzoek is een onderzoek naar intermodaal weg- en railvervoer over de middellange afstand. In het onderzoek is een TERMINET¹⁴ model ontwikkeld waarin het mogelijk is om verkeerstoedeling berekeningen te maken op een gemodelleerd intermodaal weg- en railnetwerk.

¹³ TERRMINALS staat voor: "Terminal network design method using road and rail transport modes integrated by a logistic shuttle concept".

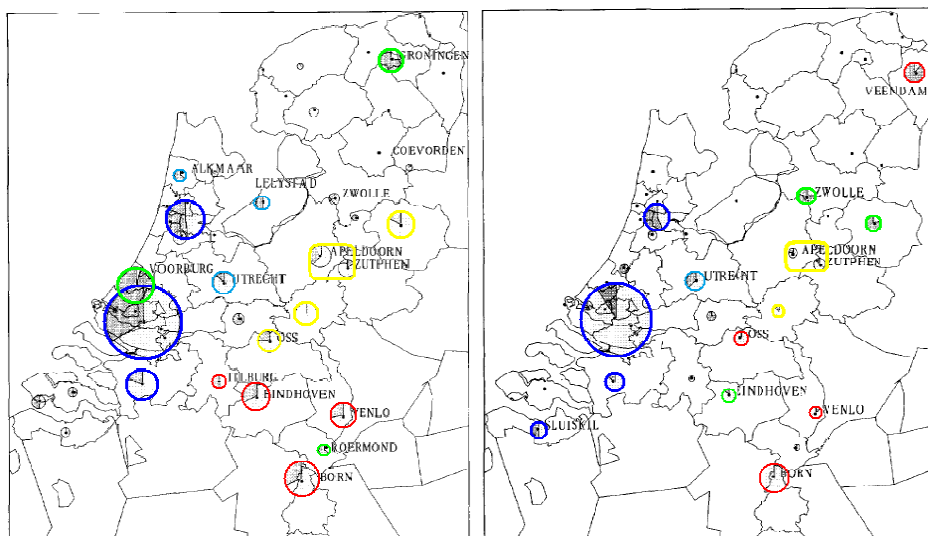
¹⁴ TERMINET staat voor "Terminal network".

In het proefschrift is onderzocht hoe het intermodaal spoorvervoersysteem er uit zou moeten zien in het jaar 2015 voor binnenlands en internationaal vervoer in Nederland. Het onderzoek worstelt met het volgende dilemma. Een intensief netwerk van achterlandknooppunten verkort de afstand van het voor- en natransport en daarmee de kosten van intermodaal spoorvervoer. Van de andere kant worden goederenstromen dunner als er meer terminals zijn. Om de shuttletreinen rendabel te maken moet er gebruik gemaakt worden van kortere treinen. Het nadeel daarvan is dat korte shuttletreinen de transportkosten voor spoorvervoer (per TEU) omhoog duwen. Daarnaast is het ongewenst om het drukke Nederlandse spoornetwerk te belasten met veel kortere treinen, in plaats van minder langere treinen. De centrale vraag van de studie is dan ook: op welke dekkingsgraad van spoorterminals ligt de juiste balans tussen de transportkosten van het intermodale spoorvervoer en de transportkosten van het wegvervoer.

Bij de beantwoording van deze vraag zijn de volgende factoren als variabele meegenomen: vraag naar transport van maritieme containers, vraag naar transport van continentale wisselaadbakken en opleggers, concurrentie van de binnenvaart, treinlengte, dekking van het terminalnetwerk en de transportkosten. Het TERMINET heeft Nederland in 51 regio's verdeeld. Ook het Europese achterland is verdeeld in meerdere regio's. Per regio is het goederentonnage bepaald voor transporten boven de 100 kilometer. Deze afstand is als uitgangspunt genomen omdat intermodaal spoorvervoer op kortere afstanden volgens Rutten niet haalbaar is. Het model staat daardoor ook open voor binnenlandse shuttles tussen achterlandknooppunten onderling. Verbindingen die momenteel niet plaatsvinden in Nederland. Elke regio met een spoorverbinding heeft een potentiële terminal locatie. Vervolgens zijn de potentiële terminals getoetst op een minimale frequentie van vijf shuttletreinen per week met een minimale lengte van 200m en een maximale lengte van 700m.

Van drie in 1995 bekende macro-economische toekomstscenario's van het CPB is het 'Europa Renaissance' scenario toegepast. Dit scenario verschilt flink met de huidige situatie. Zo is de verwachte 296 miljoen ton voor het wegvervoer in 2015 flink onderschat met het in 2009¹⁵ vervoerde wegvolume van 699 miljoen ton. Daarnaast is de gekozen minimale treinlengte van 200m in de huidige capaciteitsverdeling niet wenselijk en vaak ook bedrijfseconomisch niet mogelijk. Daarnaast is voor de basis van het model al het binnenlands goederenvervoer boven de 100 kilometer als potentiële stroom voor het intermodale spoorgoederenvervoer als uitgangspunt genomen. In het model zijn er daardoor ook tussen achterlandknooppunten onderling shuttletreinen. In de praktijk blijkt dit doorgaans niet van toepassing te zijn. De grens voor binnenlands intermodaal spoorgoederenvervoer ligt blijkbaar hoger. Ondanks dat het onderzoek uit 1995 komt en de cijfers verschillen met de cijfers van nu, is de theoretische onderbouwing over de spreiding en onderlinge concurrentie nog steeds toepasbaar voor dit onderzoek.

¹⁵ Bron: NEA (2010). Het goederenvervoer weer op de weg terug.



Figuur 15 Potentiële locaties voor spoorterminals voor binnenlands (links) en continentaal (rechts) vervoer ¹⁶

In het fictieve spoorterminalnetwerk van het binnenlands spoorvervoer, zijn verschillende spoorterminals in het huidige terminalnetwerk te herkennen. Zo zijn de spoorterminals in de zeehavens van Rotterdam, Amsterdam en Moerdijk [donker blauw] en de spoorterminals van Tilburg, Eindhoven, Venlo en Born (Stein) te herkennen [rood]. Als rondom deze knooppunten het verzorgingsgebied van 30 minuten wordt geschetst, vallen de knooppunten Voorburg, Roermond en Groningen af [groen]. Daarnaast komen de terminals van Utrecht, Alkmaar en Lelystad wel terug in het bestaande bargeterminal netwerk [licht blauw].

Opvallend zijn de terminals in de Oss, de Stedendriehoek Apeldoorn, Zutphen en Deventer, de regio Arnhem/Nijmegen en de regio Twente [geel]. In de huidige situatie ontbreekt het aan spoorterminals in (Midden-) Oost-Nederland. Mogelijk dat in de huidige situatie de spoorterminals in Coevorden en Eindhoven en de binnenhavens van Kampen, Meppel, Hengelo, Nijmegen gedeeltelijk een alternatief bieden voor de fictieve terminals. Niettemin lijkt er een leemte te zijn in dit gebied.

Het fictieve terminalnetwerk van continentaal spoorvervoer is in omvang kleiner dan het binnenlands spoorvervoer, wat overeenkomt met de huidige situatie. Wederom zijn de zeehavens van Rotterdam, Amsterdam, Moerdijk en Terneuzen zichtbaar in het figuur [donker blauw]. De spoorterminals van Veendam, Born (Stein), Venlo en Oss zijn herkenbaar in het continentale netwerk [rood]. De binnenvaartterminal van Utrecht, die continentale verbindingen naar Antwerpen biedt, is ook zichtbaar [licht blauw]. Daarnaast valt Utrecht gedeeltelijk onder de verzorgingsgebieden van bestaande spoorterminals met continentale verbindingen. Dit geldt ook voor de regio's Zwolle, Twente en Eindhoven die (gedeeltelijk) gedekt worden door spoorterminals in naastgelegen regio's [groen].

¹⁶ Bewerkt figuur uit bron: TU Delft (1995). "On medium distance intermodal rail transport".

Opvallend zijn wederom de terminals in het oosten van Nederland. In het TERRMINALS model zijn in het oosten van Nederland spoorterminals gerealiseerd in Arnhem en de Stedendriehoek Apeldoorn, Zutphen en Deventer [geel]. De spoorterminals in Coevorden en Oss kunnen mogelijk een alternatief bieden voor gedeelte van de continentale stromen van de fictieve terminals. Niettemin lijkt er wederom sprake te zijn van een leemte in dit gebied.

Het TERRMINALS onderzoek concludeert dat er voornamelijk op de continentale markt kansen liggen voor het intermodale spoorvervoer. De binnenvaart kan deze markt niet benutten en vanuit het perspectief van economie, veiligheid en milieu scoort het spoorvervoer beter dan het dominerende wegvervoer.

4.3.2

Subsidieregeling Openbare Inland Terminals (SOIT)

In 2002 heeft er een tussenevaluatie van de 'Subsidieregeling Openbare Inland Terminals' (SOIT). In de tussenevaluatie is een netwerkanalyse uitgevoerd om te achterhalen of er destijds nog 'witte vlekken' waren in het Nederlandse netwerk van containerterminals. Aan de hand van vervoersgegevens (uit 1999) van 53 CORP gebieden in Nederland is een netwerkanalyse uitgevoerd. Berekend is welk transportmiddel van een container uit de betreffende regio naar de Rotterdamse haven goedkoper is; het vervoer over de weg, intermodaal vervoer via een bestaande terminal of intermodaal vervoer via een nieuwe (fictieve) terminal. Als een gebied de beschikking heeft over een terminal is een voor- of natransport van maximaal 20 km vastgesteld.

Het onderzoek maakt onderscheid tussen witte en grijze vlekken. Witte vlekken zijn regio's zonder terminal waar de transportkosten van intermodaal vervoer vanaf een nieuwe terminal lager zijn dan de transportkosten over de weg én van een terminal in een naastgelegen gebied. De minimale schaalgrootte hiervoor is vastgesteld op 20.000 containers. Grijze vlekken zijn gebieden waar de kosten van het intermodaal vervoer via de nieuwe terminal lager zijn dan de transportkosten over de weg, maar die mogelijk lading weghalen bij terminals in naastgelegen regio's. De kans bestaat daardoor dat investeringen in bestaande terminals tenietgedaan worden.

De regio's met een witte vlek zijn de COROP regio's 'Overig Zeeland' (Provincie Zeeland exclusief Vlissingen en Zeeuws-Vlaanderen) en de 'Gooi- en Vechtstreek'. De onderzoekers concluderen dit als onverwacht. De twee regio's liggen immers dicht bij de mainport Rotterdam en staan niet bekend als industriële regio's. Exploitatie van terminal op korte afstand van Rotterdam is echter niet onmogelijk. In het geval van Alphen aan de Rijn is het belang van een of enkele verladers groot genoeg om realisatie te bewerkstelligen.

Belangrijke grijzen gebieden zijn 'Flevoland' en 'Midden-Limburg'. De onderzoekers geven aan dat deze twee regio's potentieel hebben, maar dat er desondanks te weinig goederenstromen worden gegenereerd. Zo ligt het in 'Midden-Limburg' eerder voor de hand om de bestaande terminals van Born en Venlo te versterken, dan een nieuwe terminal te realiseren met een risico op kannibalisatie. Opvallend dat in het TERMINET onderzoek ook een fictieve terminal in Roermond gerealiseerd werd. Rondom de regio 'Flevoland' liggen de binnenvaart terminals Harderwijk, Utrecht en Kampen. Inmiddels is in Lelystad ook een binnenvaartterminal gerealiseerd.

Destijds werd geconcludeerd dat er landelijk dekkend terminalnetwerk tot stand gekomen was. Alle economische centra in Nederland, met een import en export van ruim 20.000 containers, vielen binnen een effectief verzorgingsgebied van een spoor- of bargeterminal. Volgens de onderzoekers was de overslagcapaciteit van de achterlandknooppunten daarnaast voldoende voorbereid op de verwachte toekomstige groei.

Voor het gebruik van de onderzoeksresultaten voor dit onderzoek moeten echter de volgende kanttekeningen gemaakt worden. In de tussenevaluatie van de SOIT is gebruik gemaakt van 43 spoor- en binnenvaartterminals die destijds gerealiseerd waren of op korte termijn gerealiseerd zouden worden. De volgende spoorterminals uit dat lijstje voldoen hier op dit moment echter niet aan: MTC Valburg, Railterminal Hoofddorp, RDC Midden Holland te Gouda, Rail Service Centrum Twente te Oldenzaal, ROC Amersfoort en Trailstar Ede. Een vergelijkbare geactualiseerde berekening uitvoeren op basis van bestaande terminals is helaas niet mogelijk, door het ontbreken van actuele cijfers van de regionale import en export bij het CBS. Niettemin is het opvallend dat met het wegvallen van deze fictieve spoorterminals, er een leemte is ontstaan in de regio's Arnhem-Nijmegen en Twente. Uitgaande van de conclusie van het SOIT onderzoek kan daarmee gesteld worden dat deze twee gebieden mogelijk witte vlekken zijn in het hedendaagse terminalnetwerk.

4.4 Netwerk achterlandknooppunten in de praktijk

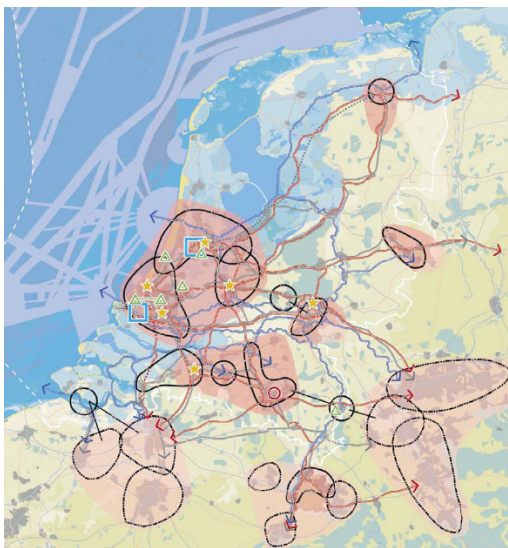
Na de theoretisch belichting wordt de spreiding van de spoorterminals ook vanuit verschillende praktijk invalshoeken geanalyseerd. In deze paragraaf is de spreiding bekeken door de ligging van de spoorterminal te analyseren ten opzichte van economische kerngebieden, logistieke hotspots, binnenlandse goederenstromen en internationale goederenstromen (internationale corridors).

4.4.1 Economische kerngebieden

Het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu (VROM) heeft in 2005 in samenwerking met de Ministeries van Verkeer en Waterstaat, Ministerie van Landbouw, Natuur en Visserij en het Ministerie van Economische Zaken de Nota Ruimte opgesteld. In de Nota Ruimte wordt richting gegeven aan de toekomstige inrichting van Nederland. Onderdeel van de nota zijn een dertiental gebieden die aangewezen zijn als economische kerngebieden. In de publicatie 'Pieken in de Delta' van het Ministerie van Economische Zaken is de verder uitwerking van dit beleid vormgegeven. In deze economische kerngebieden bevinden zich de grootste concentraties van stuwende bedrijvigheid en werkgelegenheid en wordt de meeste toegevoegde productiewaarde gerealiseerd. Ondanks dat een economische kerngebied niet per definitie samengaat met goederenvervoer, kan dit wel het geval zijn.

Tezamen met de hoofdverbindingssassen en de zes nationale stedelijke netwerken vormen de apart benoemde economische kerngebieden de ruimtelijk-economische hoofdstructuur van Nederland. Deze ruimtelijke hoofdstructuur is weergegeven in onderstaande afbeelding. Hier zijn ook de belangrijke stedelijke netwerken en economische kerngebieden weergegeven van de buurlanden België en Duitsland. Zo is het economische kerngebied Zuid-Limburg onderdeel van het internationale stedelijke netwerk MHAL (Maastricht/Heerlen, Hasselt/Genk, Aken, Luik). De regio Venlo heeft een nauwe relatie met Brabantstad en het Duitse Rijn/Roergebied.

Het rijk heeft de volgende regio's benoemd als economische kerngebieden: de Noordvleugel, de Zuidvleugel, de regio Utrecht, de regio Den Bosch-Eindhoven, de regio Tilburg, West-Brabant, de Zweeuwse Sloehaven-Kanaalzone, de regio Venlo, Zuid-Limburg, de regio Arnhem-Nijmegen, WERV (Wageningen, Ede, Rhenen en Veenendaal), Twente en de regio Groningen.



Figuur 16 Economische kerngebieden¹⁷

Het merendeel van de economische kerngebieden valt binnen het verzorgingsgebied van één of meerdere spoorterminals. De regio Utrecht, Twente, de regio Arnhem-Nijmegen en WERV (Wageningen-Ede-Rhenen-Veendendaal) hebben op dit moment echter niet de beschikking over een spoorterminal. Mogelijk dat de binnenvaarterminals in Zaandam, Utrecht, Hengelo en Nijmegen als alternatief dienen.

4.4.2

Logistieke hotspots

De afgelopen jaren zijn er verschillende ranglijsten opgesteld van logistieke hotspots Nederland. Ook op internationaal niveau presenteren diverse partijen (o.a. het Vlaamse VIL en het Britse Cushman & Wakefield) met enige regelmaat logistieke hot spot overzichten. Deze overzichten kunnen een behoorlijke invloed hebben op de vestigingsplaatsbeslissingen van bedrijven. De vestiging van meer logistieke bedrijven in een regio kan een positief effect hebben op terminals als de logistieke hotspot binnen het verzorgingsgebied valt. Voor dit onderzoek is het van belang om de spreiding van de terminals te vergelijken met de spreiding van de logistieke hotspots. Er is op dit moment is er geen eenduidige definitie en ranglijst van logistieke hotspots. Zo bestaan er voor Nederland twee ranglijsten met de 10 logistieke hotspots: van het vakblad 'Logistiek' en uit TNO onderzoek. Beide bronnen worden in dit onderzoek behandeld om een zo goed mogelijke benadering te kunnen geven van de werkelijkheid.

¹⁷ Bron: Ministerie van Verkeer en Waterstaat en Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu (2004). Nota Mobiliteit.

Vakblad Logistiek

Het vakblad "Logistiek", een uitgave van Reed Business, brengt jaarlijks een kaart van Nederland uit met een top 10 van logistieke hotspots. De ranglijst van mei 2010 werd opgesteld aan de hand van de subjectieve meningen van een panel van 25 experts, die de regio's beoordeelden op 6 criteria: de beschikbaarheid van grond en panden, de aanwezigheid van goede infrastructuur, de bereikbaarheid van logistieke knooppunten, medewerking van overheid, beschikbaarheid van personeel/opleidingen en inzetbaarheid/motivatie medewerkers.

De afgelopen twee jaar stond de regio West-Brabant (Breda, Roosendaal, Oosterhout, Moerdijk en Bergen op Zoom) op nummer één en de regio Venlo-Venray op nummer twee. Voor 2010 zijn de rollen omgedraaid en heeft de logistieke hotspot Venlo-Venray de eerste plaats ingenomen. De top 10 logistieke hotspots wordt verder aangevuld met Tilburg, de zeehaven van Rotterdam, Almere-Zeewolde, Arnhem-Nijmegen, Eindhoven, Schiphol, Tiel-Geldermalsen en de zeehaven van Amsterdam. Vergeleken met het de top 10 van 2009 zijn er twee opmerkelijke veranderingen te zien. De regio Eindhoven is van plaats 11 naar plaats 7 gestegen. Amsterdam is met drie plekken gezakt naar een notering op plaats 10.

TNO Onderzoek

In opdracht van het ministerie van Economische Zaken en het ministerie van Verkeer en Waterstaat maakte TNO in 2009 een quick scan van het Nederlandse netwerk van logistieke hotspots. TNO heeft de definitie van een logistieke hotspot vastgesteld op een COROP gebied met een sterk cluster van bedrijven met (inter)nationaal onderscheidende logistieke activiteiten. Deze clusters zijn geconcentreerd op logistieke parken met goede ondersteunende fysieke infrastructuur en aanverwante logistieke supportdiensten. Op basis van 10 kwantitatieve criteria op het gebied van ruimte, werkgelegenheid, multimodaliteit, volume van goederenstromen en weginfrastructuur zijn de hotspots op hun bijdrage aan logistiek Nederland gewogen.

De mainports Rotterdam (regio Groot-Rijnmond) en Schiphol (regio Groot-Amsterdam inclusief Haven Amsterdam) staan op de eerste en de tweede plaats en steken volgens de onderzoekers met kop en schouders boven de andere COROP regio's uit. De regio West-Noord-Brabant (o.a. Bergen op Zoom, Breda, Oosterhout, Moerdijk) is de eerste achterlandregio, maar beschikt net zoals de twee mainportgebieden over een zeehaven. De plaatsen 4, 5, 7, 9 en 10 worden ingenomen door de achterlandregio's Noord-Limburg (o.a. Venlo, Gennep), Noordoost-Noord-Brabant (o.a. Den Bosch, Boxmeer, Veghel), Midden-Noord-Brabant (o.a. Waalwijk, Tilburg), Twente en Zuidoost-Noord-Brabant (o.a. Eindhoven, Helmond). De nationale distributieregio's Utrecht en Zuidoost-Zuid-Holland (o.a. Dordrecht, Gorinchem, Alblasserdam) zijn op 6 en 8. De top 10 logistieke hotspot ranglijst omvat dus mainports, achterlandregio's en nationale distributieregio's.

De onderzoekers specificeren Arnhem-Nijmegen en Flevoland als witte vlekken. De twee regio's hebben veel potentie voor ontwikkeling van logistieke activiteiten.

Gecombineerde uitkomsten

Voordat een vergelijking wordt gemaakt tussen de resultaten van de twee onderzoeken, zijn eerst de gekozen criteria kort geanalyseerd. Het vakblad Logistiek heeft kwalitatieve criteria gekozen en TNO gaat uit van kwantitatieve criteria. Het gevolg hiervan is dat de lijst van TNO een objectief beeld geeft van de huidige situatie, terwijl de lijst van het vakblad Logistiek een subjectief beeld geeft over de verwachte ontwikkelingsmogelijkheden in de toekomst. Worden de resultaten van de twee gecombineerd, dan ontstaan een zo volledig mogelijk beeld.

Bij de vergelijking tussen de twee logistieke hotspots ranglijsten is het opvallend dat de mainports Rotterdam (regio Groot-Rijnmond) en Schiphol (regio Groot-Amsterdam inclusief Haven Amsterdam) zo laag staan in de lijst van het vakblad Logistiek. Mogelijk dat de verwachte verslechtering van de congestieproblemen in de Randstad daarbij een rol spelen. Wel worden in beide lijsten de regio's West-Brabant en Noord-Limburg als eerste achterlandregio's genoemd. De regio Tilburg scoort opvallend hoger in het panel van experts (3^e vs. 7^e plaats). Mogelijk dat de medewerking van de gemeente en de ontwikkelingsmogelijkheden voor de toekomst een belangrijke rol spelen. Ditzelfde geldt voor de door TNO aangegeven white spots van de regio's Flevoland en Arnhem-Nijmegen. Door het vakblad Logistiek zijn deze respectievelijk op de 5^e en 6^e plaats opgenomen. De nationale distributieregio's Utrecht en Zuidoost-Zuid-Holland ontbreken in de top 10 van het vakblad. Ook is het opvallend dat de regio Noordoost-Noord-Brabant niet voorkomt in deze top 10. De regio Tiel/Geldermalsen (Zuidwest-Gelderland) staat 9^e maar wordt door TNO op een 16^e plaats geplaatst. Ook Eindhoven wordt door het vakblad positiever beoordeeld (7^e vs. 10^e plaats). Twente staat in beide lijsten op een vergelijkbare plaats.

Het merendeel van de genoemde logistieke hotspots valt binnen het verzorgingsgebied van één of meerdere spoorterminals. Dit is van toepassing in de regio's Groot-Rijnmond, Groot-Amsterdam (tijdelijk gesloten), West-Brabant, Tilburg, Eindhoven, Noord-Limburg, Noordoost-Noord-Brabant. De regio's Utrecht en Twente hebben op dit moment niet de beschikking over een spoorterminal. Het TNO onderzoek verklaart de leemte in de regio Utrecht doordat het een distributieregio is. Het wegvervoer is sterk in dit segment waardoor er weinig behoefte is aan een spoorterminal. Daarnaast kan de bargeterminal in Utrecht als alternatief dienen. Mogelijk geldt dit hetzelfde voor de centraal gelegen regio Flevoland. Ook deze regio heeft de beschikking over meerdere (aangrenzende) bargeterminals als mogelijk alternatief. Ondanks de beschikbaarheid van de binnenvaartterminal in Hengelo, kan er regio Twente mogelijk wel een leemte zijn. Een gedeelte van de regio valt onder het verzorgingsgebied van de spoorterminal in Coevorden.

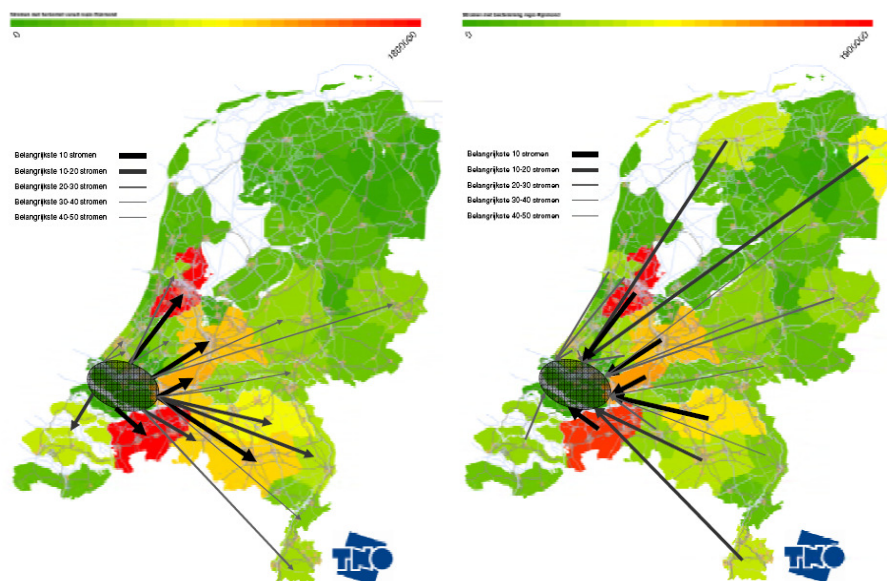
De witte vlek in de regio Arnhem-Nijmegen heeft wel de beschikking over een binnenvaartterminal, maar niet over een spoorterminal. Voor de regio Arnhem-Nijmegen ligt er echter een plan voor een Rail Opstap Punt (ROP) aan de Betuweroute bij Valburg. Dit plan blijkt een hekel punt zoals het vakblad Logistiek ook weergeeft in het commentaar: "Aansluiting met Betuweroute komt niet tot stand, trauma niet doorgaan MTC Valburg blijft regio parten spelen". In de andere witte vlek regio Tiel/Geldermalsen zijn er vergevorderde plannen voor een binnenvaartterminal. Mogelijk dat daarnaast een gedeelte van deze regio kan profiteren van de spoorterminal in Oss (en in de toekomst van ROP Valburg).

Ook zijn er spoorterminals in COROP gebieden die niet expliciet naar voren zijn gekomen als logistieke hotspot. De terminals in Born en Stein (18 Zuid-Limburg), Leeuwarden (32 Noord-Friesland), Veendam (38 Oost-Groningen) en Coevorden (21 Zuidoost-Drenthe) ontbraken. Een lage score in het TNO onderzoek betekent bij voorbaad dus niet dat exploitatie van een of meerdere spoorterminals onmogelijk is.

4.4.3

Binnenlandse goederenstromen

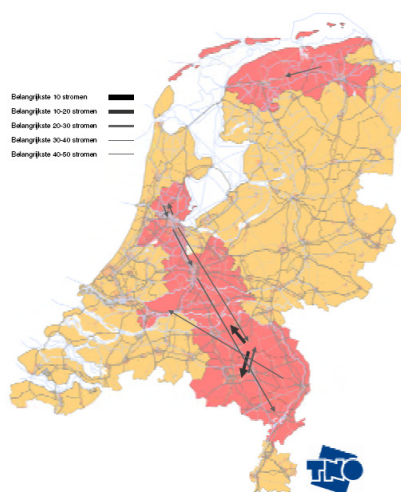
In dezelfde quick scan van TNO zijn ook de 50 belangrijkste hoogwaardige binnenlandse goederenstromen nader onderzocht. Onder hoogwaardige goederen vallen onder andere (agrarische) voedingsproducten, halffabricaten, chemische producten en stukgoed. Een groot gedeelte hiervan kan intermodaal vervoerd worden. TNO heeft hiervoor de meest recente publicatiebestanden goederenvervoer van het CBS voor weg en spoor van 2007 en voor binnenvaart van 2006 gebruikt.



Figuur 17 De belangrijkste binnenlandse goederenstromen van (links) en naar (rechts) Groot-Rijnmond¹⁸

Van de 50 binnenlandse goederenstromen tussen COROP regio's hebben 40 goederenstromen een herkomst of bestemming in de COROP regio Groot-Rijnmond, zie bovenstaande afbeeldingen. De belangrijkste stromen lopen tussen Groot-Rijnmond en Groot-Amsterdam en tussen Groot-Rijnmond en West-Noord-Brabant. De goederenstromen zijn van de drie modaliteiten weg, water en spoor. Nagenoeg alle goederenstromen hebben een mogelijkheid tot gebruik van een spoor- of binnenvaartterminal. De regio's Agglomeratie 's-Gravenhage, Delft en Westland, Overig Zeeland, Midden-Limburg en Zuidwest-Drenthe beschikken niet over achterlandknooppunt, maar deze regio's profiteren van achterlandknooppunten in een naastgelegen COROP gebieden. De regio's Oost-Zuid-Holland, Zuidoost-Zuid-Holland en Zuidwest-Gelderland krijgen daarnaast op korte termijn de beschikking over een binnenvaartterminal.

¹⁸ Bron: TNO (2009). Quick scan van het Nederlandse netwerk van logistieke hot spots.



Figuur 18 De belangrijkste binnenlandse goederenstromen buiten Groot-Rijnmond

10 van de 50 belangrijkste hoogwaardige binnenlandse goederenstromen hebben geen relatie met het COROP gebied Groot-Rijnmond. Deze 10 goederenstromen zijn weergegeven in bovenstaand afbeelding. Het is opmerkelijk dat de meeste goederenstromen evenwijdig aan de A2 corridor tussen Amsterdam en Limburg liggen. Vanwege de lage volumes zal het merendeel van deze goederenstromen over de weg worden getransporteerd, wat mogelijk de relatie met de A2 verklaart. Toch was er voor de sluiting van de ACT terminal in Amsterdam een shuttleverbinding met de spoorterminal in Eindhoven, wat mogelijk een gedeelte van deze goederenstromen faciliteerde.

4.4.4

Internationale goederenstromen

Internationale goederenstromen over weg, water en spoor lopen via corridors. Voor analyse van deze goederenstromen, is het van belang de ligging van de terminals ten opzichte van de corridors te analyseren. De ligging kan bepaalde verbindingen faciliteren of vanwege een omslachtige route juist duurder maken. Daarnaast kan een terminal langs de corridor in de nabijheid van de grens het voor verladers en logistieke dienstverleners aantrekkelijk maken om gebruik te maken van intermodaal spoorvervoer. Een dubbele transportafstand (van midden-Nederland over de weg naar Rotterdam om vervolgens met de trein midden-Nederland te passeren) wordt zo voorkomen wat het intermodale vervoer bedrijfseconomisch aantrekkelijker maakt.

Om het spoorgoederenvervoer een kwaliteitsimpuls te geven is met het Trans Europees Netwerk – Transport (TEN-T) programma een Europees streven naar de realisatie van spoorgoederencorridors. Door het verminderen van oponthoud bij de landsgrenzen, het rijden met een hogere snelheid en de nationale spoornetten toegankelijk maken voor Europese spoorwegmaatschappijen kan het spoorvervoer een betere concurrentiepositie innemen ten opzichte van het wegvervoer. Voor het spoorgoederenvervoer in Nederland zijn er vier belangrijke Europese goederencorridors te onderscheiden: Rotterdam – Genua (A), Rotterdam – Lyon (C), Rotterdam – Warschau (F). Op dit moment is de corridor Rotterdam – Praag in onderzoek.

De knooppunten van de corridor zijn vastgelegd, maar dit geldt niet altijd voor het tracé. Zo kan de A corridor in Nederland naast de Betuweroute ook via de Brabanneroute (grensovergang Venlo) lopen. Mochten er op de corridor technische aanpassingen gemaakt worden, zoals installatie van het Europese beveiligingssysteem ERTMS, dan zal de routing via de Betuweroute aan aantrekkelijkheid winnen. Niettemin kan de grensovergang bij Venlo gebruikt blijven voor goederentreinen in zuidelijke en oostelijke richting van Europa. Ditzelfde geldt voor de F corridor, waar goederentreinen in noordelijke en oostelijke richting van Europa zowel via de Betuweroute als via de grensovergang bij Oldenzaal kunnen lopen.

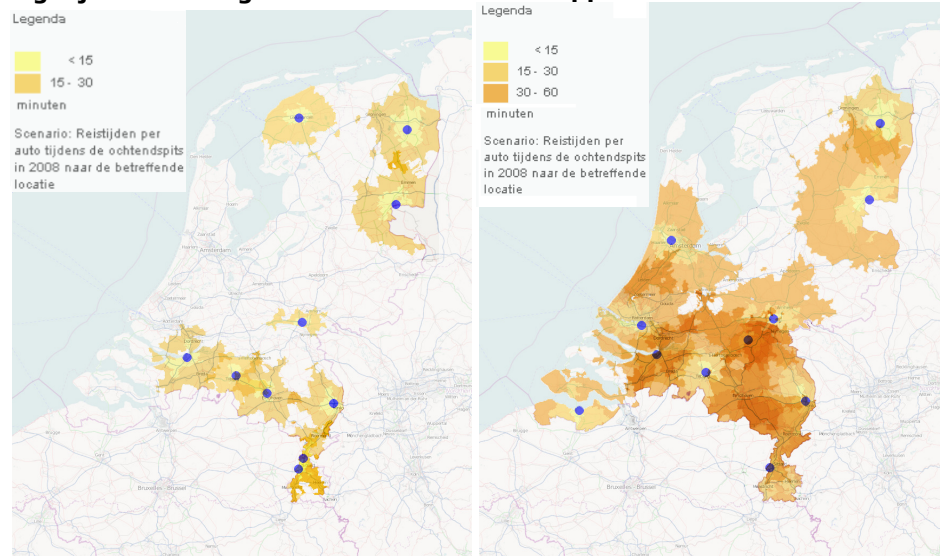
Opvallend is dat er buiten de zeehaven van Rotterdam geen spoorterminal is gefaciliteerd langs de A en F corridors. Voor realisatie van de Betuweroute hadden de een Hupac terminal in Ede aansluiting op deze corridor. Op last van de gemeente is de terminal in Ede eind 2008 gesloten. Ondanks de bedoelingen om een nieuwe spoorterminal op de Betuweroute te openen voor sluiting van de Hupac terminal, is dit tot op de dag van vandaag nog niet gelukt. Bij de Provincie Gelderland en initiatiefnemers uit de markt ligt er wel een plan voor Rail Opstap Punt (ROP) op de Betuweroute nabij Valburg. Met een tussenstop van langsrijdende treinshuttles kunnen containers uit de regio dan worden overgeladen. Provincie Gelderland heeft in haar goederenbeleid aangegeven te pleiten voor opening van het ROP voor 2020. Het is echter niet bekend wat de actuele status is van dit plan.

Het is zeker geen vereiste dat spoorterminals met continentale verbindingen langs corridors zijn gelegen. Zo heeft de spoorterminal in Tilburg naast capaciteitsuitbreidingplannen ook plannen om continentale verbindingen aan te gaan bieden. Met de Noordoost en de Zuidoost boog bij Meteren kunnen shuttles eenvoudige van gemengd spoor overgaan op de Betuweroute. Deze boog is op dit moment nog niet in gebruik, maar volgens Keyrail verandert dit als er een frequente capaciteitsaanvraag binnenkomt. Bovendien heeft het kabinet onlangs besloten dat er ook een Zuid-West-boog bij Meteren aangelegd zal worden in het kader van PHS (Programma Hoogfrequent Spoor). Daarnaast maken de terminals in Coevorden, Veendam en Terneuzen gebruik van de regionale grensovergangen bij Coevorden, Nieuweschans en Sas van Gent.

De C corridor passeert bij Roosendaal de grens richting Antwerpen. De verzorgingsgebieden van de spoorterminals in Rotterdam en Antwerpen samen dekken echter de corridor waardoor er op deze corridor mogelijk geen leemte is.

4.5

Mogelijk toekomstig netwerk achterlandknooppunten



Figuur 19 Mogelijk toekomstige spreiding van de maritieme (links) en continentale (rechts) spoorterminals

Met de bereikbaarheidskaart van Goudappel Coffeng en Transumo zijn wederom twee afbeeldingen gefabriceerd van mogelijk toekomstige spoorterminals. Maritieme spoorschuttles vanaf de spoorterminals van Amsterdam en Born en continentale spoorschuttles vanaf Moerdijk en Oss zijn hierin geactiveerd. Ook zijn de uitbreidingsplannen van de spoorterminal in Tilburg (met continentale verbindingen) en de realisatieplannen van de spoorterminal in Valburg meegenomen.

Naast de weergegeven kleuren in de legenda zijn overlappende verzorgingsgebieden zichtbaar met de donkere kleuren. Dit is voornamelijk zichtbaar in de regio Moerdijk, Utrecht, Oss en Eindhoven. De informatie uit deze afbeeldingen geeft een beeld van de mogelijke toekomstige ontwikkelingen in de spreiding van spoorterminals. Het geeft input aan het volgende hoofdstuk over onderlinge concurrentie en samenwerking.

4.6

Conclusies

Een korte weergave van de conclusies die uit dit hoofdstuk getrokken kunnen worden.

Huidig netwerk

- Het Nederlandse achterland telt 10 spoorterminals en 21 bargeterminals. Van de 32 terminals beschikken er 7 over een trimodale aansluiting. De zeehavens van Rotterdam, Amsterdam, Moerdijk en Terneuzen beschikken ook over spoorterminals. De spoorterminals van Amsterdam en Born bieden geen shuttleverbindingen meer aan.
- Van de 10 terminals in het achterland bieden momenteel 7 spoorterminals maritieme shuttles aan met de Rotterdamse haven. Daarnaast heeft de spoorterminal in Moerdijk ook een shuttleverbinding met Rotterdam.

- Van de 10 terminals in het achterland bieden momenteel 4 spoorterminals continentale shuttles aan. Daarnaast hebben de spoorterminals in de zeehavens van Rotterdam en Terneuzen ook continentale verbindingen.
- In de grensstreek bevinden zich enkele terminals, waar vooral de grote knooppunten in Duisburg en Antwerpen bedrijfseconomisch aantrekkelijk kunnen zijn voor verladers en logistieke dienstverleners in Nederland. Het verzorgingsgebied van deze knooppunten bestrijkt ook delen van Nederland.

Spreiding achterlandknooppunten

- Volgens het TERRMINALS onderzoek zijn er mogelijke leemtes voor spoorterminals in de regio's Arnhem-Nijmegen, Twente en de Stedendriehoek Apeldoorn, Zutphen en Deventer.
- Volgens een tussenevaluatie van de SOIT-regeling zijn er mogelijke leemtes voor spoorterminals in de regio's Twente en Arnhem-Nijmegen.
- De economische kerngebieden Twente, de regio Arnhem-Nijmegen en WERV (Wageningen-Ede-Rhenen-Veendendaal) vallen op dit moment (gedeeltelijk) niet binnen het verzorgingsgebied van een spoorterminal.
- De logistieke hotspots regio Twente en de regio Arnhem-Nijmegen vallen op dit moment (gedeeltelijk) niet binnen het verzorgingsgebied van een spoorterminal.
- Het merendeel van de COROP regio's die de 50 binnenlandse belangrijkste hoogwaardige binnenlandse goederenstromen faciliteren heeft de beschikking over een spoor- en/of binnenvaartterminal.
- Er zijn in het Nederlandse achterland geen spoorterminals die aanhaken op de Europese A (Rotterdam – Genua) en F (Rotterdam – Warschau) corridors over de Betuweroute. Ondanks dat spoorterminals in Rotterdam en Duisburg door aanbod continentale shuttles een groot verzorgingsgebied hebben, lijkt er in (Midden-) Oost-Nederland een leemte te zijn.
- Er zijn in het achterland geen spoorterminals die aanhaken de Europese C (Rotterdam – Lyon) corridor. De verzorgingsgebieden van de spoorterminals in Rotterdam en Antwerpen lijken het tussenliggende gebied echter te dekken.
- Overlap van verzorgingsgebieden is momenteel nauwelijks aan de orde. Gezien de toekomstige ontwikkelingen kan mogelijk overlap optreden in de regio's Zuid-Limburg, West-Brabant en Oost-Brabant.

5 Onderlinge concurrentie en samenwerking

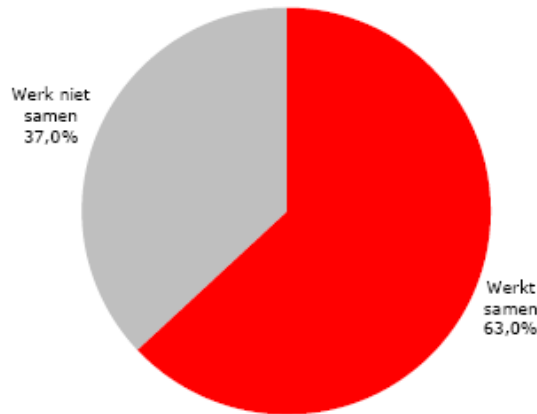
5.1 Inleiding

In het voorgaande hoofdstuk is spreiding van spoorterminals in vergelijking met externe factoren onder de loep genomen. Dit hoofdstuk gaat dieper in op de daadwerkelijke onderlinge concurrentie van spoorterminals. Spoorterminals hoeven elkaar niet automatisch te beconcurreren, maar kunnen dat wel doen als bepaalde eigenschappen overeenkomen. Mogelijke eigenschappen zijn aangeboden shuttleverbindingen, samenwerkingsverbanden en goederensoorten. Voordat gekeken kan worden naar de onderlinge concurrentie, is het belangrijk overzicht te hebben op de verschillende partijen. Zo kunnen achterlandknooppunten tot hetzelfde concern of samenwerkingsverband behoren.

Na deze analyse wordt de onderlinge concurrentie bekeken aan de hand van enkele praktijkcases. Deze cases spelen op regionale schaal.

5.2 Exploitanten en eigenaren huidig netwerk achterlandknooppunten

In deze paragraaf volgt een korte analyse van de exploitanten en eigenaren van de achterlandknooppunten in het huidig netwerk.



Figuur 20 Transportbedrijven die samenwerking hebben met anderen bij intermodaal vervoer³

Transport Logistiek Nederland heeft in 2008 onder 223 middel en grote logistieke bedrijven een onderzoek uitgevoerd over het gebruik van intermodaal vervoer, zie bovenstaand figuur. Een groot gedeelte van de bedrijven die gebruik maakt van intermodaal vervoer, werkt samen met één of meerdere transportbedrijven of logistieke dienstverleners. Het gemiddelde aantal samenwerkende bedrijven ligt op 4,1 bedrijven.

Figuur 21 Samenwerkende exploitanten achterlandknooppunten¹¹

HUSA Transportation Group

De spoorterminals Railterminal Friesland in Leeuwarden en Groningen Railport in Veendam worden door de intermodale railoperator IMS Veendam voorzien van shuttleverbindingen. IMS (InterModal Services) Veendam komt voort uit de overname van de spoor gerelateerde activiteiten van De Vries Transport Group door de HUSA Transportation Group in september 2009. De HUSA Transportation Group bestaat daarnaast ook uit de spoorvervoerder ACTS, welke onder andere de shuttleverbindingen naar Leeuwarden en Veendam verzorgt. Ook intermodale operator Shuttlewise, welke onder andere de spoorshuttle tussen Rotterdam, Cabooter Railcargo Venlo en Italië verzorgt, is gedeeltelijk onderdeel van het concern. De spoorterminals zelf zijn echter in eigendom bij Groningen Seaports (Veendam) en ProRail (Leeuwarden).

Hutchison Port Holdings Group (HPH)

De TCT (Trimodale Container Terminal) Venlo is sinds 1982 actief als intermodaal overslaglocatie van maritieme- en continentale containers en andere laadeenheden. ECT (Europe Container Terminal) is 100% eigenaar van TCT Venlo. ECT beschikt in Duisburg over de trimodale DeCeTe terminal. ECT heeft daarnaast een samenwerking met de stuwadoor CCT (Combined Cargo Terminal) Moerdijk en de DUSS terminal in Duisburg. In de Rotterdamse haven beschikt ECT meerdere spoorterminals.

ECT is onderdeel van de Hutchison Port Holdings (HPH) Group, 's werelds grootste haveninvesteerder, -havenontwikkelaar en havenoperator en een dochter van multinational Hutchison Whampoa Limited (HWL) in Hong Kong. HPH is ook eigenaar van de ACT (Amsterdam Container Terminal) terminal in Amsterdam, voorheen de Ceres Container Terminal Amsterdam. Deze terminal biedt momenteel geen shuttleverbindingen. Wel worden er bargeverbindingen aangeboden met Rotterdam, Utrecht, Zaandam, Antwerpen, Straatsburg en bestemmingen in Duitsland.

DB Mobility Logistics

In 1989 werd een gedeelte van de ECT Home terminal in de Eemhaven uitgebreid tot een spoorterminal van de Nederlandse Spoorwegen (NS). Met de opsplitsing van NS op 1 januari 1994 ontstond het Rail Service Center Rotterdam (RSC). De aandelen van het bedrijf waren in handen van het Havenbedrijf Rotterdam en DB Schenker Rail (voorheen NS Cargo en Railion). Momenteel zijn de aandelen van de alleen in handen van DB Schenker Rail. Het Havenbedrijf is echter nog steeds eigenaar van de grond. Dat een spoorgoederenvervoerder eigenaar is van een spoorterminal, kan een risico vormen voor de non-discriminatoire toegang voor andere spoorgoederenvervoerders. Desondanks worden andere spoorvervoerders toegelaten op de terminal en zijn er zowel bij de NMa als het Havenbedrijf geen klachten binnengekomen. Desondanks beroept het Havenbedrijf zich om aanvullende contractuele eisen te stellen over de non-discriminatoire toegang.

DB Schenker Rail is onderdeel van het concern DB Mobility Logistics. DB Mobility Logistics is ook gedeeltelijk eigenaar van de DUSS terminal in Duisburg. De Duisburg-Ruhrort Hafen is een trimodale terminal en is één van de 25 terminals van het concern Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene-Straße (DUSS). De aandelen van DUSS zijn verdeeld over DB Netz (Duitse spoorinfrabeheerder), Kombiverkehr en DB Mobility Logistics (o.a. DB Schenker).

Brabant Intermodal

De Rail Terminal Eindhoven is in 2001 opgericht door de logistieke dienstverlener Van Rooijen. Naast de terminalexploitatie kan Van Rooijen ook het wegtransport faciliteren. De commerciële aansturing van de spoorterminal vindt plaats door de Rail Terminal Tilburg. De twee bedrijven hebben daartoe in 2005 samenwerking gezocht. De terminalexploitant Rail Terminal Tilburg is eigendom van de Gebroeders Verstijnen Holding. Dit was oorspronkelijk een wegtransporteur, maar het bedrijf heeft zich ontplooid naar een trimodale logistieke dienstverlener. Het eigendom van de terminal ligt bij ProRail, omdat de activiteiten worden uitgevoerd op een LaLo. In 2009 hebben Oosterhout Container Terminal, Barge Terminal Tilburg, ROC Waalwijk en Inland Terminal Veghel gezamenlijk de dochteronderneming Brabant Intermodal opgericht. De lokale activiteiten worden onder de eigen identiteit afgehandeld. De samenwerking richt zich op de bundeling van containerstromen richting de zeehavens, beperking van vervoer van lege containers en gezamenlijk gebruik van materieel en personeel. Ook de spoorterminals van Tilburg en Eindhoven vallen onder Brabant Intermodal.

Bertschi

Bertschi is een Zwitserse logistieke dienstverlener gespecialiseerd in het intermodaal vervoer van chemicaliën. Bertschi heeft 28 vestigingen in 19 Europese landen, waaronder in Antwerpen, Rotterdam, Moerdijk, Delfzijl en Terneuzen. De terminals in Rotterdam en Delfzijl hebben een non-discriminatoire toegang. Partijen die vanuit concurrentie overwegingen geen zaken willen doen met Bertschi kunnen terecht bij de intermodale railoperator Hupac, die een gedeelte van de slots van de shuttletreinen beschikbaar heeft. Bertschi is aandeelhouder van Hupac en was daarnaast aandeelhouder van de spoorgoederenvervoer Rail4Chem. Hupac had voorheen een terminal in Ede, maar deze is in 2008 gesloten. In Antwerpen exploiteert Hupac een terminal en heeft men een aandeel in de Combinant Terminal.

Multimodal Container Services (MCS)

PCT (Pernis Combi Terminal) is een trimodale terminal en heeft drie aandeelhouders: wegvervoerder Nijhof-Wassink, wegvervoerder Den Hartogh en terminalexploitant en multimodale vervoerder MCS (Multimodal Container Services). De terminal biedt continentale verbindingen. MCS is daarnaast eigenaar van de bargeterminals in Meppel en Groningen en heeft deelnemingen in de containerterminal in Lelystad en de Combi Terminal Twente in Hengelo. MSC heeft daarnaast onder andere in Antwerpen een dedicated spoorterminal Cirkeldijk Antwerpen.

Binnenlandse Container Terminals Nederland (BCTN)

Binnenlandse Container Terminals Nederland (BCTN) is een logistieke dienstverlener en exploiteert momenteel vijf containerterminals in Nederland: Bossche Container Terminal in Den Bosch, Container Terminal Nijmegen, Wanssum Intermodal Terminal en Combi Terminal Twente in Hengelo. Daarnaast heeft BCTN een onderdeel dat het wegtransport (Inland Container Transport Nederland) en een onderdeel dat het bargetransport (Bargetainer) kan verrichten. BCTN wordt daarnaast exploitant van het containertransferium in Alblasterdam. Mogelijk dat BCTN in de toekomst de bargeterminals uitbouwt naar trimodale terminals.

Waalhaven Group

De Rail Terminal Born behoort tot de Waalhaven Group en heeft trimodale ontsluiting via de Barge Terminal Born. Op dit moment is de spoorshuttle met Rotterdam opgeschort. Het concern exploiteert ook twee bargeterminals in de haven van Rotterdam.

Overige partijen

Euroterminal Coevorden is een trimodale terminal in 1993 opgericht naar initiatief van de Duitse spoorvervoerder Bentheimer Eisenbahn AG en 13 Nederlandse partners.

De Osse Overslag Centrale is exploitant en eigenaar van een trimodale terminal. De terminal biedt naast de bargeverbindingen momenteel nog geen shuttleverbindingen over spoor aan, maar wel dedicated treinen voor één verlader. OOC is lid van het Logistiek Platform Oss (LPOss).

In Venlo bevindt zich ook de terminal van Cabooter Railcargo Venlo. Deze terminaloperator richtte zich voornamelijk op bulk- en stukgoed, maar heeft zijn focus verbreed naar het containervervoer.

De Container Terminal Stein (CTS) is een joint venture uit 2004 van de twee logistieke dienstverleners Meulenberg Transport en Wessem Port Services. Meulenberg richt zich op het zeecontainervervoer over de weg en warehousing, Wessem op de op- en overslag van bulk- en stukgoederen over water en spoor. DSM is eigenaar van de terminal en verhuurt deze aan CTS.

5.3 Onderlinge samenwerking volgens de theorie

Uit de analyse van het huidige netwerk blijkt dat er steeds vaker fusies of operationele samenwerkingsverbanden tussen achterlandknooppunten ontstaan. In deze paragraaf zijn de mogelijke voor- en nadelen van deze onderlinge samenwerking onderzocht. Op basis van de uitkomsten wordt in het volgende hoofdstuk afgewogen of de rol de overheid op dit gebied moet veranderen.

5.3.1 Mogelijke voordelen

Operationele samenwerking tussen achterlandknooppunten heeft meerdere voordelen. Zo kan het de exploitanten een kostenvoordeel opleveren. Er worden immers niet twee halfvolle treinen gebruikt, maar de twee treinen worden gecombineerd tot één trein die beide terminals aandoet. De exploitant hoeft zodoende maar één locomotief en machinist in te zetten en één maal de gebruiksvergoeding voor het gezamenlijke traject te voldoen. Het efficiëntievoordeel komt daarnaast ten goede aan efficiënt capaciteitsgebruik van de spoorinfrastructuur en de infrastructuur van de ontvangende terminals in de Rotterdamse haven of het Europese achterland.

Een ander punt is dat het voor terminals doorgaans niet aantrekkelijk is om gefragmenteerde (continentale) goederenstromen te faciliteren. Door de bundeling van continentale goederenstromen uit de verzorgingsgebieden van twee terminals kan het mogelijk wel bedrijfseconomisch aantrekkelijk worden om een shuttle te rijden met deze relatief lage ladingvolumes. In het 'Basisdocument Containerbinnenvaart' wordt geconcludeerd dat operationele samenwerkingsverbanden daardoor op de verschillende trajecten zelfs noodzakelijk zijn voor het kunnen aanbieden van frequente diensten, een efficiënte inzet van schepen en het aanlopen van zowel de grote als kleinere terminals langs de Rijn. Ook in de 'Landelijke Capaciteitsanalyse Binnenhavens' komt naar voren dat operationele samenwerking een goed middel is om het dienstenaanbod van terminals te vergroten. Dit komt naast het servicevoordeel van één gezamenlijk aanspreekpunt is, ten goede aan de verladers en logistieke dienstverleners.

5.3.2 Mogelijke nadelen

Er liggen echter ook enkele nadelen op de loer. Zo kan een samenwerkingsverband een soort regionale monopolie- (te groot marktaandeel) of oligopoliepositie (maar enkele aanbieders) verkrijgen, zie de analyse van het huidige netwerk in de tweede paragraaf van dit hoofdstuk. Het samenwerkingsverband kan daardoor een hogere marktprijs bedingen en een hogere winst opstrijken. Een hogere winst in een bepaalde markt trekt normaliter nieuwe aanbieders aan, wat leidt tot een daling van de marktprijs en het verdampen van de hogere winst. Daarnaast wordt regionale wildgroei in de hand gewerkt, zie ook 'Mogelijke nadelen' in de volgende paragraaf.

Het spoorvervoer heeft echter altijd concurrentie van andere modaliteiten. Mocht een terminalexploitant een hogere winst opstrijken, dan is het aannemelijk dat verladers en logistieke dienstverleners de goederen over de weg zullen vervoeren. De kans dat een samenwerkingsverband toch zijn regionale monopoliepositie uitbuit is daardoor zeer klein.

Desondanks houdt de Nederlandse Mededingingsautoriteit (NMa) toezicht. De NMa is een uitvoeringsorganisatie van het Ministerie van Economische Zaken en houdt toezicht op basis van de Mededingingswet. Het mededingingsbeleid is gericht op versterking van concurrentie met als doel technologische en economische vooruitgang te stimuleren. Het gaat daarbij uiteindelijk om het behalen van voordeel voor de consument. Binnen de NMa houdt de Vervoerkamer zich sectorspecifiek bezig met toezicht op de spoorsector, luchtvaartsector, het loodswezen en overig openbaar vervoer als tram-, metro- en busvervoer. Het toezicht richt zich op het naleven van wettelijke normen en verplichtingen met betrekking tot de dienstverlening in de vervoersector. Tevens wordt door de Vervoerkamer het marktgedrag van ondernemingen in deze sector gemonitord.

Op dit moment zijn er geen informele klachten bekend bij de NMa over dit onderwerp. Samenwerking tussen bedrijven wordt door de NMa in het algemeen onderzocht om twee redenen: kartelafspraken en fusies. Kartelafspraken zijn verboden op grond van artikel 101 EG-verdrag en artikel 6 van de Mededingingswet. Bepaalde vormen van samenwerking (fusies, overnames, joint ventures) zijn niet verboden, maar worden door de NMa van tevoren getoetst op grond van de Mededingingswet. Bedrijven kunnen namelijk inzicht hebben in de data (elkaars prijzen, klanten, omzet, afzetvolumes, etc.) om prijzen stilzwijgend af te stemmen. Dit is echter afhankelijk van de informatie die wordt uitgewisseld tussen partijen. Of dat in dit geval noodzakelijk is, hangt van een groot aantal voorwaarden af en is case afhankelijk.

5.4 Onderlinge concurrentie volgens de theorie

Na het aangeven van de nationale spreiding in voorgaande hoofdstuk, wordt in deze paragraaf aandacht besteedt aan de regionale concurrentie. In deze paragraaf zijn de mogelijk voor- en nadelen van onderlinge concurrentie tussen spoorterminals beschreven. Op basis van de uitkomsten wordt in het volgende hoofdstuk afgewogen of de rol de overheid op dit gebied mogelijk moet veranderen.

5.4.1 Mogelijke voordelen

Zoals aangegeven in de voorgaande paragraaf trekken een hogere marktprijs en een hogere winst normaliter nieuwe aanbieders aan. Afhankelijk van de afstand tussen de bestaande en de nieuwe spoorterminals, kan de afstand tot de verladers kleiner worden. Door korter voor- en natransport worden de kosten van het intermodale spoorvervoer lager. Dit heeft tevens tot gevolg dat de schil van de verzorgingsgebieden van de terminals door de concurrentie kleiner worden. Dit wordt tevens in het 'Basisdocument Containerbinnenvaart' erkend. Desondanks hebben de bestaande en de nieuwe terminal een overlappend verzorgingsgebied. De knooppunten kunnen daardoor met elkaar concurreren, wat kan leiden tot een daling van de marktprijs. De lagere marktprijs van het intermodale spoorgoederenvervoer zorgt voor een hogere aantrekkelijkheid voor verladers en logistieke dienstverleners om gebruik te maken van spoorvervoer. Mogelijk worden er door onderlinge concurrentie dus meer goederen over het spoor vervoerd.

In het TERMINET model van de TERRMINALS studie van TU Delft is een testcase uitgevoerd om te kunnen bepalen wat de gevolgen zijn van clustering van terminals (is omgekeerd evenredig gelijk aan het ontstaan van nieuwe terminals). De testcase is uitgevoerd op vier fictieve terminals met onderlinge afstanden van ongeveer 30 km. Na het elimineren van twee terminals bleek dat de lading bij de andere twee terminals nauwelijks toenam. De goederen van de geëlimineerde terminals werden doorgaans over het weg vervoerd, in plaats van te verhuizen naar een naastgelegen spoorterminal. Het kostennadeel van het extra voor- en natransport blijkt op deze afstanden daarvoor te zwaar te wegen. Wordt deze conclusie omgekeerd dan kan gesteld worden dat bij het ontstaan van nieuwe terminals er nauwelijks lading wordt gekannibaliseerd van de omliggende terminals. Er is in een regio echter maar een maximaal ladingspotentieel aanwezig voor intermodaal spoorgoederenvervoer. De afstand tussen de te clusteren terminals speelt daarin een belangrijke rol, onder andere op de kwaliteit van infrastructuur en de locatie van de verladingsplaatsen. Een maatschappelijke kosten-batenanalyse kan dit case-by-case uitwijzen.

5.4.2

Mogelijke nadelen

Ontstaan terminalinitiatieven op kortere onderlinge afstand van elkaar, dan kan daarentegen wel kannibalisatie optreden. In een regio is namelijk maar een maximaal ladingspotentieel voor intermodaal spoorgoederenvervoer beschikbaar. Daarnaast leidt de verkleining van verzorgingsgebieden tot vermindering van het bundelingsvoordeel. Gevolgen zijn lagere frequenties en de aanbod van minder bestemmingen. Het bijkomende gevolg is dat kosten/baten verhouding van investeringen afneemt. Uit TERRMINALS onderzoek blijkt dat de bedrijfseconomische capaciteit van een achterlandknooppunt doorgaans lager is dan de technische capaciteit. De afhandelingscapaciteit van het knooppunt laat het toe om meer treinen te rijden (aanbod zijde), maar daar is bedrijfseconomisch te weinig vraag naar (vraag zijde).

De verdeling van de afhandelingscapaciteit van een spoorterminal kan daarnaast ook leiden tot het ontstaan van nieuwe terminalinitiatieven in de directe omgeving van bestaande terminals. Als een logistieke dienstverlener of spoorgoederenvervoer geen non-discriminatoire toegang tot een spoorterminal kan verkrijgen, kan hij ervoor kiezen om zelf een spoorterminal te realiseren in de nabijheid van de bestaande terminal. Dit kan het bundelingsvoordeel voor derden (de ontvangende knooppunten en de infrastructuur) teniet doen. Negatief benoemd kan dit zich uiten in de wildgroei van spoorterminals.

In kader van het onderzoek 'Inventarisatie terminals en ROC in Nederland' (2005) heeft Rijkswaterstaat een enquête uitgezet. Uit de enquête blijkt dat de toename van het aantal terminals als knelpunt wordt aangewezen. Als gevolg daarvan verwachten de ondervraagden versnippering en kannibalisme. Een ander probleem dat zorgen baart is het ontbreken van uitbreidingsmogelijkheden van bestaande terminals in de zeehavens en het achterland. Enerzijds liggen de oorzaken hiervan aan fysieke problemen, anderzijds door (lokaal) overheidsbeleid.

Het is dus van belang om de non-discriminatoire toegang tot een spoorterminal te waarborgen ter voorkoming van wildgroei. De huidige spoorwetgeving is per 1 januari 2005 in werking getreden. Nederland heeft met de implementatie van de Spoorwegwet onder andere de Europese richtlijnen met betrekking tot markttoegang en eerlijke beprijzing ingevoerd. Veel van de normen waarop de Vervoerkamer van de NMA toezicht houdt, zijn gebaseerd op deze richtlijnen.

Het nieuwe stelsel voorziet in de scheiding van infrastructuur en vervoer. Ook ziet het toe op eerlijke concurrentie op het spoor voor goederenvervoerders. Alle vervoerders (zowel voor goederen- als personenvervoer) sluiten met ProRail overeenkomsten over toegang tot en gebruik van het spoorwegnet.

Voorzieningen van infrastructurele aard zoals spoorterminals, die niet vallen binnen de reikwijdte van de definitie van spoorweginfrastructuur volgens de Spoorwegwet artikel 1 onderdeel c, worden in de Spoorwegwet onder artikel 67 aangeduid als 'bijkomende diensten en voorzieningen' (BDV's). Dit betekent dat spoorwegondernemingen recht hebben op toegang tot deze voorzieningen tegen kostengeoriënteerde tarieven en onder voorwaarden die de mededinging niet beperken. Verzoeken van spoorwegondernemingen mogen slechts worden afgewezen als er, onder marktvoorwaarden, haalbare alternatieven bestaan. De spoorwegwet is in 2008 geëvalueerd. Uit de evaluatie bleek dat de duidelijkheid omtrent de definitie, scope, de tarieven en de toegangswaarden van de BDV's volgens de vervoerders, de Vervoerskamer van NMa en de Visitatiecommissie te wensen overlaat. Naast klachten over de discriminatoire toegang van tankplaten zijn er op dit moment geen informele klachten bij de NMa bekend over spoorterminals. De NMa meldt echter dat er formeel wel eens geluiden zijn over strubbelingen. Ook wordt aangegeven dat de juridische basis voor non-discriminatoire toegang nog niet goed geregeld is.

In de uitgave "Spoor in beweging" (2009) is het kabinetsstandpunt op de evaluatie weergegeven. Met aanvullende regelgeving van een AMvB (een Algemene Maatregel van Bestuur) wil het kabinet de onduidelijkheden wegnemen, de marktontwikkeling van BDV's stimuleren en de toezichtmogelijkheden verbeteren. Hierbij zal ongetwijfeld ook worden ingegaan op de positie van de vrachtterminals. Bij totstandkoming van de AMvB zijn er meerdere mogelijkheden om de definitie van vrachtterminals, zoals die in Richtlijn 2001/14 als BDV is opgenomen, nader te definiëren. Met het nader definiëren van het begrip vrachtterminal wordt duidelijk welke spoorterminals vallen onder de BDV's en het bijhorende non-discriminatoire regime (conform artikel 67). Met Richtlijn 91/440 artikel 10 lid 6 kan expliciet worden aangegeven dat alleen terminals die één eindgebruiker (zowel verladers als logistieke dienstverleners) kunnen bedienen zijn uitgesloten van het non-discriminatoire regime. Met Richtlijn 2001/14 artikel 1d kan expliciet worden aangegeven dat alleen terminals met 'own freight operations' zijn uitgesloten van het non-discriminatoire regime. In Duitsland speelde dezelfde discussie en is gekozen om 'own freight operations' zo te interpreteren dat het dient te gaan om goederen van de verlader van de betreffende locatie. Terminals in het bezit van logistieke dienstverleners en vervoers dienen dus open toegang te garanderen. De AbvM wordt naar verwachting op 1 januari 2011 van kracht.

De non-discriminatoire toegang van spoorterminals kan naast juridische eisen, ook via contractuele eisen vastgelegd worden. Bij meerdere terminals is het eigendom en de exploitatie gescheiden en heeft een publieke partij aandeel in het eigendom. De (grond)eigenaar van de spoorterminal kan via het contract met de exploitant aanvullende eisen stellen aan onder andere de non-discriminatoire toegang tegen kostengeoriënteerde tarieven. Op deze manier biedt de terminal meer toegevoegde waarde voor meerdere (logistieke) bedrijven in de regio. Momenteel wordt dit middel echter niet altijd gebruikt.

Er kunnen echter ook andere contractuele eisen gesteld worden. Vanuit infrabeheerdersoptiek zou het bijvoorbeeld gewenst kunnen zijn als er meer incentives zijn om de terminalslots beter te laten aansluiten op de treinpaden op het hoofdspoor.

5.5 Onderlinge concurrentie en samenwerking in de praktijk

Nu de theoretische kant van onderlinge concurrentie en samenwerking is geanalyseerd, is het de buurt aan verschillende praktijkcases om de theoretische conclusies te door te lichten.

5.5.1 *Brabant*

Vanuit de overheid is eind 1997 het Multimodaal Coördinatie en Adviescentrum Brabant (MCA Brabant) opgericht. MCA Brabant heeft als missie om het (multimodale) goederenvervoer over water en spoor in de provincie Noord-Brabant te bevorderen. Dit wordt gedaan door het geven van voorlichting, het signaleren en oplossen van knelpunten en het begeleiden van demonstratieprojecten. Een van de projecten van MCA Brabant is het project Brabacon. In dit project wisselen zeven Brabantse inland containerterminals sinds begin 2008 kennis uit om een betere benutting van de capaciteit van het multimodale vervoerssysteem te bewerkstelligen waardoor de dienstverlening van de terminals wordt geoptimaliseerd. De partners van het project zijn: BTT/RTT Tilburg en Eindhoven, OCT Oosterhout, ROC Waalwijk, Bossche Containerterminal BCTN, ITV Inland Terminal Veghel, Osse Overslagcentrale OOC en de Markiezaat Terminal Bergen op Zoom, Vereniging van Nederlandse Inland Terminal Operators (VITO) en Brabantse Ontwikkelings Maatschappij (BOM).

Eind 2009 hebben BTT/RTT Tilburg en Eindhoven, OCT Oosterhout, ITV Inland Terminal Veghel en ROC Waalwijk het dochterbedrijf Brabant Intermodal opgericht. Doelen van Brabant Intermodal zijn kostenbesparing, het verhogen van de service naar hun klanten en het verbeteren van de efficiency. Bij de operationele samenwerking behoren bundeling van callsizes in de zeehavens, beperking van vervoer van lege containers en het gezamenlijk gebruik van materiaal en personeel tot de voordelen. Men wil de bundeling zoveel mogelijk dedicated laten verlopen, waarbij stromen voor één bepaalde zeeterminal worden gebundeld. Dit draagt bij aan het optimaliseren van de overslagprocessen in de zeehaven. Daarnaast kunnen de ketenpartners in de Port of Rotterdam een één-loket functie aanbieden. De initiatiefnemers zien de samenwerking daardoor als alternatief voor het geplande containertransferium bij Alblasserdam. De samenwerking is tot nu toe onder andere tot uiting gekomen in een gezamenlijke inkoop van 60 nieuwe chassis voor het vervoer van containers.

Bossche Containerterminal BCTN, Osse Overslagcentrale OOC en de Markiezaat Terminal Bergen op Zoom zijn geen onderdeel van Brabant Intermodal. Volgens Van der Linden, directeur bij ROC Waalwijk, ontbrak het ten tijde van de oprichting aan onderling vertrouwen daarvoor. Voor operationele samenwerking moeten de belangen en de omvang van de betrokken partijen van gelijke grootte zijn. Met de samenwerking van het vier partijen is het project Brabacon nog niet ten einde. De leveringsvoorwaarden die via Brabacon zijn opgesteld, blijven vooralsnog gehanteerd worden.

5.5.2 *Regio Oost-Brabant*

In de regio Oost-Brabant bevindt zich de Osse Overslag Centrale (OOC). OOC heeft deelgenomen in het Logistiek Platform Oss (LPOss). Het Logistiek Platform Oss is begin 2010 opgericht onder initiatief van de gemeente Oss en bestaat daarnaast uit Den Hartogh Logistics, DHL, H&S Foodtrans, ITC, Ceva Logistics, ND Logistics, Vice Versa, Vos Logistics en VSL SiloLogistics. Op korte termijn worden enkele ambitieprojecten gedefinieerd waarmee Oss zich op logistiek gebied wil onderscheiden en die een impuls moeten geven aan nieuwe logistieke bedrijvigheid. De klanten van OOC bevinden zich voornamelijk ten zuiden van de trimodale terminal.

In dat gebied, zo'n 25 kilometer ten zuiden van de OOC, is de Inland Terminal Veghel (ITV) gelegen. Deze binnenvaartterminal heeft een aanvraag bij ProRail gedaan tot reactivering van het 'Duits lijntje', een buiten dienst gestelde spoorlijn tussen Boxtel (aansluiting op hoofdspoorweg) en Veghel. ITV breidt de terminal op dit moment uit en wil graag met realisatie van de spoorontsluiting continentale spoorverbindingen aanbieden. De ITV maakt hierdoor mogelijk aanspraak op een gedeeltelijk van de klanten van de intermodale terminal in Oss. Op dit moment is er nog geen beslissing genomen over reactivering van het 'Duits lijntje'.

5.5.3 *Regio Venlo*

De terminals van TCT en Cabooter Railcargo Venlo liggen hemelsbreed één kilometer van elkaar. Dit jaar is de TCT terminal daarnaast uitgebreid met een bargeterminal. Toch functioneren beide spoorterminals de afgelopen jaren goed en worden de shuttleverbindingen uitgebreid. In een interview tegenover het Nieuwsblad Transport geeft Hans Cabooter, directeur van Cabooter Railcargo Venlo, aan dat men de TCT een concurrent van hem zou kunnen noemen. Zelf geeft hij echter aan dat met de verwachte groei van het goederenvervoer alle knooppunten in de regio nodig zijn. Peter Verschoor van TCT Venlo noemt de bargeterminal in Venlo een goede aanvulling op het bestaande Limburgse netwerk van spoorterminals en havens. In een interview in de nieuwsbrief van ELC Limburg geeft hij aan dat er een goede spreiding van binnenhavens langs de Maas is. Wat betreft de (uitbreidingsplannen van) regionale achterlandknooppunten geeft Verschoor aan dat deze elkaar niet belemmeren in de gevoerde activiteiten. Het lijkt er dus op dat knooppunten elkaar niet snijden, doordat ze zich in een ander marktsegment bevinden. De TCT terminal heeft hoogfrequente shuttleverbindingen met de Rotterdamse haven voor het vervoer van container. De terminal van Cabooter heeft ook overslagvoorzieningen voor stukgoed en richt zich op de continentale markt.

Er zijn daarnaast plannen om de twee knooppunten te bundelen tot een gezamenlijke Railport Venlo. Railport Venlo is een project van NV Regio Venlo, een samenwerkingsverband tussen de dertien gemeentes in Noord-Limburg en de NV Industriebank LIOF. Het Railport Venlo is een samenwerking tussen ELC Limburg, Verladersorganisatie EVO, Gemeente Venlo, Kamer van Koophandel Limburg-Noord, Provincie Limburg en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat deel, met als doel de positie van de regio Venlo in het spoorgoederenvervoer te versterken.

5.5.4 *Regio Zuid-Limburg*

Jan Overdevest van de 50 kilometer verderop gelegen terminal Barge Terminal Born (BTB) is het eens met Verschoor van TCT Venlo dat de regionale achterlandknooppunten elkaar niet belemmeren in de gevoerde activiteiten. Volgens Overdevest hem hebben de terminals in Venlo en Born elk eigen klanten en ladingen. Ondanks dat de twee trimodale knooppunten zich in hetzelfde marktsegment bevinden, trimodale shuttleverbindingen met de Rotterdamse haven, lijkt de afstand tussen de terminals te groot om elkaar echt te snijden.

De trimodale terminal in Born lijkt echter wel concurrentie te ondervinden van de 11 kilometer verderop liggende trimodale terminal in Stein. De BTB geeft aan dat de shuttleverbinding met Rotterdam tot nader order is opgeschort. Als gevolg van de economische crisis zijn de transporttarieven onder druk komen te staan. Voor de Rotterdamse haven zijn er gefragmenteerde stromen naar de verschillende spoorterminals in Rotterdam. Volgens Diedrik Ezendam is het voor BTB bedrijfseconomisch niet meer aantrekkelijk om de shuttle trein in Rotterdam te splitsen in deeltreinen voor verschillende terminals. De volumes zijn daarvoor te laag. Op ad hoc basis vindt er nog wel spoorgoederenvervoer plaats.

Volgens Ezendam is het merendeel van de containers die voorheen met shuttleverbinding vervoerd werden, overgegaan op de bargeverbindingen van BTB. Een binnenschip flexibeler is en kan het elke terminal en depot in zowel Rotterdam als Antwerpen aandoen. Daarnaast hoeft er voor binnenvaartvervoer geen gebruikersvergoeding betaald te worden, wat zorgt voor lagere transportkosten. De Container Terminal Stein (CTS) blijkt voorsnog niet zulke problemen te hebben. Of CTS een gedeelte van de goederenstromen van BTB heeft overgenomen is onbekend.

5.5.5 *Regio Duisburg, Duitsland*

In Duisburg zijn twee samenwerkingsverbanden met elk twee trimodale terminals. De Duisburg-Ruhrort Hafen is een trimodale terminal en is één van de 25 terminals van het concern Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene-Straße (DUSS). De aandelen van DUSS zijn verdeeld over DB Netz, Kombiverkehr en DB Mobility Logistics (o.a. DB Schenker). De Duisburg-Ruhrort Hafen terminal beschikt over spoorverbindingen naar ongeveer 60 bestemmingen in Europa. ECT beschikt in Duisburg over een eigen trimodale terminal. De twee terminals hebben een samenwerking opgezet om continentale spoorverbindingen zo efficiënt mogelijk in te kunnen zetten. De terminals samen bieden 70 verschillende bestemmingen in Europa. Ook hebben beide terminals de 'Betuwe shuttle' opgezet welke dagelijks rijdt tussen Rotterdam en de twee terminals in Duisburg.

Naast deze twee terminals zijn er nog twee trimodale terminals, de Duisburg Intermodal Terminal (DIT) en de dedicated D3T terminal. De D3T terminal heeft een samenwerking met de DUSS terminal opgezet, om aansluiting te kunnen hebben op grote aanbod van Europese bestemmingen over het spoor.¹⁹

¹⁹ Bron: Rail Cargo Information Netherlands (2010). <http://www.railcargo.nl/index.cfm/menuid/6/Product/1986>.

5.5.6 *Regio Genk, België*

Op ongeveer 30 kilometer van de terminal in Stein bevindt zich de Belgische trimodale terminal 'Haven Genk'. Vanaf de terminal worden shuttleverbindingen aangeboden door twee railoperators Ewals Cargo Care en Hupac. Aan de andere kant van het Belgische Genk bevindt zich de Euro Terminal Genk (ETGE). De shuttleverbindingen van de ETGE terminal worden geëxploiteerd door de intermodale railoperator Inter Ferry Boats (IFB), onderdeel van het voormalig Belgische staatsbedrijf NMBS/SNCB Logistics.

In een intentieverklaring tussen de transportwereld, Vlaamse Zeehavens, verladers, sociale partners en de Belgische overheid uit 2006 wordt gepleit voor de versterking van de strategische samenwerking en realisatie van de Logistieke Poort Genk en de oprichting van een Logistiek Platform Limburg. Onderdeel van het 13-punten-programma is de samenwerking tussen de bestaande terminals van Haven Genk en Euro Terminal Genk. De samenwerking uit zich in het inzetten van regelmatige bloktreinen en het bundelen van volumes.²⁰

Beleidsmedewerker Paul Willems van de Provinciale Ontwikkelingsmaatschappij Limburg (POM Limburg) laat in reactie echter weten dat het niet verder is gekomen dan ondertekening van de intentieverklaring. Volgens Willems is het principe van samenwerken gemakkelijk te onderschrijven, maar dat het niet vanzelf ook daadwerkelijk tot een samenwerking komt. Naast incidentele gevallen is er geen sprake van bundeling tussen de spoorterminals 'Haven Genk' en 'Euroterminal Genk'.

5.6 **Conclusies**

Een korte weergave van de conclusies die uit dit hoofdstuk getrokken kunnen worden.

Onderlinge samenwerking

- Onderlinge fusies en samenwerkingsverbanden van achterlandknooppunten vinden steeds vaker plaats. Nieuw zijn de regionale samenwerkingsverbanden met verladers, logistieke dienstverleners en publieke partijen.
- Afhankelijk van het onderling vertrouwen, de bedrijfsbelangen en de -grootte kunnen achterlandknooppunten met elkaar samenwerken.
- Achterlandknooppunten zoeken doorgaans zelf samenwerking met elkaar. Sturing vanuit de overheid kan dit proces eventueel versnellen, maar deze rol is door de overheid op dit moment voldoende gefaciliteerd.
- Mogelijk efficiëntievoordeel te behalen voor terminalexploitanten en derden, de shuttleverbindingen, de spoorinfrastructuur en de (ontvangende) spoorterminal wordt efficiënter gebruikt.
- Mogelijk bundelingsvoordeel te behalen voor terminalexploitanten en klanten, gefragmenteerde stromen kunnen gebundeld worden tot nieuwe shuttleverbindingen.
- Mogelijk servicevoordeel te behalen voor klanten, er is namelijk één gezamenlijk aanspreekpunt van de deelnemende achterlandknooppunten.
- Mogelijk nadeel is dat samenwerkingsverbanden een hogere marktprijs kunnen vragen, als gevolg van een monopoliepositie. Momenteel zijn er geen officiële klachten bekend bij de NMa, die toezicht houdt op de Mededingingswet.

²⁰ Bron: <http://www.logisticsinlimburg.be/files/CMS/Intentieverklaring%20Genk%20310506%20finale%20versie.doc>

Onderlinge concurrentie

- Afhankelijk van de aangeboden bestemmingen en de goederensoorten kunnen terminals die binnen elkaar verzorgingsgebied liggen met elkaar concurreren.
- Afhankelijk van de onderlinge afstand tussen spoorterminals, terminalinitiatieven en verladers, kan er sprake zijn kannibalisatie van bestaande terminals.
- Mogelijk voordeel is een hogere aantrekkelijkheid intermodale spoorvervoer voor verladers en logistieke dienstverleners, door een lagere marktprijs.
- Mogelijk nadeel is tenietdoening van het bundelingsvoordeel voor terminalexploitanten en klanten.
- Mogelijk nadeel is regionale wildgroei van terminals, als de neutraliteit van terminals niet gewaarborgd is. Een in de maak zijnde AMvB moet de neutraliteit van spoorterminals nader specificeren. Momenteel zijn er geen officiële klachten bekend bij de NMa, die toezicht houdt op de Spoorwegwet.
- Publieke partijen die eigenaar zijn van een terminal kunnen contractuele eisen stellen onder andere over de neutraliteit van de terminalexploitant. Momenteel wordt dit relatief eenvoudige middel niet altijd gebruikt.

6 Rol Rijksoverheid

6.1 Inleiding

In het onderzoek zijn verschillende ontwikkelingen naar voren gekomen. De rol van de Rijksoverheid wordt in het 'Beleidskader Spoorgoederenknooppunten' uitvoerig beschreven. Is er reden om de rol van de Rijksoverheid aan te passen? De mogelijkheden zijn in dit hoofdstuk beschreven. Het hoofdstuk is afgesloten met het daadwerkelijke beleidsadvies.

6.2 Huidige rol overheid

Het huidig bottom-up knooppuntenbeleid geeft aan dat de realisatie en de exploitatie van spoorgoederenknooppunten vooral een verantwoordelijkheid voor marktpartijen is. Onder marktpartijen kunnen verladers, logistieke dienstverleners, spoorgoederenvervoerder en terminal operators vallen. De marktpartijen kunnen ondersteund worden door decentrale overheden (gemeenten, provincies en havenbedrijven).

Nieuwe terminalinitiatieven worden door ProRail in eerste instantie getoetst op dezelfde manier als aanvragen van private spoorontsluitingen. Voldoet de spoorontsluiting aan de veiligheids- en milieunormen, leidt het niet tot een functionele of kwalitatieve achteruitgang van de hoofdspoorweginfrastructuur en is de business case financieel gedekt dan verleend ProRail toestemming voor aansluiting op het hoofdspoorwegnet.

Voor initiatieven van (upgrading van openbare laad- en losplaatsen en private spooraansluitingen tot) spoorterminals zal ProRail toetsen of deze voldoen aan het toetsingskader uit het 'Beleidskader Spoorgoederenknooppunten'. Mocht dit het geval zijn dan zal ProRail het project vervolgens zo goed mogelijk binnen haar mogelijkheden faciliteren. Er kan gedacht worden aan het actief meedenken over de uitwerking van de plannen en eventueel de verhuur van grond dat in bezit is van ProRail. Terminalinitiatieven kunnen bovendien een aanvraag doen op een bijdrage uit het beheerplan van ProRail om een belangrijk deel van de kosten van de toeleidende wissel en spoorontsluiting te financieren. Bij infrastructurele aanpassingen maakt ProRail een maatschappelijke kosten-batenanalyse, om te kunnen bepalen welke investeringen maatschappelijk rendabel zijn. Bij maatschappelijke kosten-batenanalyse wordt op dit moment alleen gekeken naar het terminalinitiatief zelf, niet naar de mogelijke gevolgen voor kannibaliserende spoorterminals in de regio en de bijhorende spoorinfrastructuur. Als de maatschappelijke kosten-batenanalyse van het project (volgens de methodiek van ProRail) gunstig is, dan zou de financiering van een belangrijk deel van de kosten van de wissel en de toeleidende spoorontsluiting in aanmerking kunnen komen voor een bijdrage uit het beheerplan van ProRail.

Naast ProRail heeft een terminalinitiatief ook te maken met decentrale overheden. Voor de spoorterminal dient mogelijk het bestemmingsplan te worden gewijzigd en weginfrastructuur te worden aangelegd. Daarnaast dienen onder andere een bouw- en milieuvergunning te worden aangevraagd. Er kan door publieke partijen (gemeenten, provincies, havenbedrijf en EU) investeringssubsidie verleend worden aan het terminalinitiatief.

6.3 Mogelijke veranderingen rol Rijksoverheid

Uit de analyse van het onderzoek is gebleken dat er op nationale schaal sprake kan zijn van leemtes en op regionale schaal van overlap. In deze paragraaf worden rollen geschetst die de Rijksoverheid kan aannemen, om invloed uit te oefenen op de spreiding van achterlandknooppunten om deze problemen te kunnen verhelpen of te voorkomen.

6.3.1 *Sturing op terminalinitiatieven bij nationale leemtes*

Op dit moment is er maar een beperkende sturing op terminalinitiatieven. Als terminalinitiatieven geen beroep doen op de ondersteunde rol van ProRail, vindt er geen nationale toetsing plaats op de spreiding van terminalinitiatieven. Er ligt daardoor een cruciale rol bij de lokale gemeente. Het is daardoor mogelijk dat initiatieven met een positieve maatschappelijke kosten-batenanalyse die zich bevinden in nationale leemtes niet worden gerealiseerd.

1. Bottom-up beleid, zonder nationale invloed op leemtes

De eerste mogelijkheid is dat de overheid een bottom-up beleid voert en geen invloed uitoefent op de realisatie van terminalinitiatieven in nationale leemtes. Als terminalinitiatieven met een positieve maatschappelijke kosten-batenanalyse en voorzien in een nationale leemtes, kunnen deze door de lokale gemeente geweigerd worden. Er worden door de Rijksoverheid geen middelen gebruikt om deze terminalinitiatieven alsnog te realiseren.

Het voordeel is dat er geen in tegenstelling tot de tweede mogelijkheid, geen harde maatregelen gebruikt worden. Er kan eventueel in goed overleg geprobeerd worden om de lokale gemeente op andere gedachte te brengen. Het nadeel is dat er nationale leemtes blijven bestaan, ondanks dat er een positieve maatschappelijke kosten-batenanalyse heeft plaatsgevonden. Dit kan een nadelig effect hebben op de internationale concurrentiepositie van Nederland, het vestigingsklimaat en het milieu.

2. Bottom-up beleid, met nationale invloed op leemtes

De tweede mogelijkheid is dat de overheid een bottom-up beleid voert en invloed uitoefent op de realisatie van terminalinitiatieven in nationale leemtes. Als terminalinitiatieven een positieve maatschappelijke kosten-batenanalyse, voorzien in een nationale leemtes en door de lokale gemeente geweigerd worden dienen er door de Rijksoverheid middelen gebruikt te worden om deze terminalinitiatieven toch te realiseren. Beschikbare middelen zijn vastgelegd in de Tracéwet en Wet ruimtelijke ordening (Wro).

Mogelijk voordeel is dat de nationale leemtes worden opgevuld, wat een positief effect kan hebben op de internationale concurrentiepositie van Nederland, het vestigingsklimaat en het milieu. Mogelijke nadeel is dat er met het gebruik van deze ingrijpende middelen een verslechterde verstandhouding ontstaat tussen de (betreffende) decentrale overheden, de Rijksoverheid en de marktpartijen (project- en terminalontwikkelaars). Dit kan een nadelig effect hebben op de medewerking van de (betreffende) decentrale bij andere projecten.

3. Top-down beleid, met nationale invloed op leemtes

De derde mogelijkheid is dat de overheid een top-down beleid voert en zelf terminalinitiatieven opstart in nationale leemtes. De Rijksoverheid had deze rol aangenomen met de nota 'Stimulering Intermodaal Vervoer' begin jaren '90.

Mogelijk voordeel is dat Nederland een dekkend terminalnetwerk krijgt, met positieve effecten voor het spoorgoederenvervoer en de maatschappij. Zoals uit de eerder geschetst evaluatie van de regeling 'Stimulering Intermodaal Vervoer' naar voren is gekomen is het echter niet gelukt om achterlandknooppunten te realiseren waar geen duidelijke marktinitiatief voor was. Het realiseren van een spoorterminal is één, maar het (bedrijfseconomisch kunnen) exploiteren van een spoorterminal is twee. De kans op het teniet doen van investeringen met gemeenschapsgeld is daarmee te groot.

6.3.2

Sturing op terminalinitiatieven bij regionale overlap

Op dit moment is er maar beperkt sturing op terminalinitiatieven. Als terminalinitiatieven geen beroep doen op de ondersteunde rol van ProRail, vindt er geen nationale sturing op de spreiding van terminalinitiatieven. Ondanks het voornemen van de Provincie Limburg, is er op dit moment geen bovenregionale afstemming op terminalinitiatieven. Er ligt daardoor een cruciale rol bij de lokale gemeente. Het is daardoor mogelijk dat terminalinitiatieven bestaande terminals kannibaliseren.

Er zijn vier mogelijkheden geschetst voor sturingsrollen van de overheid op terminalinitiatieven. In alle vier demogelijkheden blijven decentrale overheden zelf verantwoordelijk voor de investeringssubsidies in spoorterminals. Overheidsbreed gezien is het onwenselijk om Rijksinvloed uit te oefenen op de keuze van investeringssubsidies van decentrale overheden. Daarnaast kan het ongewenste effecten opleveren, doordat regionale kansen minder (snel) ondersteund worden.

1. Facilitering kannibaliserende initiatieven toestaan

De eerste mogelijkheid is dat de overheid zijn huidige rol vasthoudt en weinig invloed uitoefent op de spreiding van spoorterminals. De sturing op spreiding wordt aan de markt overgelaten. Kannibaliserende terminalinitiatieven kunnen na een positieve maatschappelijke kosten-batenanalyse in aanmerking komen voor facilitering vanuit ProRail.

Mogelijke voordelen hiervan zijn dat er in het verzorgingsgebied van het terminalinitiatief meer goederen over het spoor vervoerd worden, doordat er als gevolg van concurrentie een lagere marktprijs wordt aangeboden en een breder dienstenpakket. Dit leidt tot positieve effecten voor het spoorgoederenvervoer en de maatschappij. Er is in een regio namelijk maar een maximaal ladingspotentieel aanwezig voor intermodaal spoorgoederenvervoer. Mogelijke nadelen zijn de tenietdoening van het bundelingsvoordeel en het met mogelijk gevolg dat gekannibaliseerde terminals failliet gaan. Dit leidt tot nadelige effecten voor het spoorgoederenvervoer en de maatschappij. Investerings van zowel private als publieke partijen (ProRail, provincies, gemeenten, havenbedrijven en EU) in de terminal- en omliggende spoorinfrastructuur kunnen daardoor als verloren beschouwd worden. Mogelijk dat gekannibaliseerde terminals een rechtzaak tegen de staat aanspannen op grond van onterechte staatsteun.

2. Facilitering kannibaliserende initiatieven nader onderzoeken

De tweede mogelijkheid is dat de overheid terminalinitiatieven in een regionaal verband beoordeelt. De sturing op spreiding wordt gedeeltelijk aan de markt overgelaten. Kannibaliserende terminalinitiatieven kunnen in aanmerking komen voor een facilitering van ProRail, als een regionale maatschappelijke kosten-batenanalyse heeft uitgewezen dat het nieuwe terminalinitiatief beter scoort dan het bestaande terminalinitiatief.

Mogelijke voordelen hiervan zijn dat er regionale optimalisatie plaatsvindt. Een terminalinitiatief kan dicht bij de verladers in de buurt zitten dan een bestaande spoorterminal. Het voor- en natransport van intermodaal spoorvervoer daalt, met positieve effecten voor het spoorgoederenvervoer en de maatschappij. Het mogelijke nadeel blijft dat gekannibaliseerde terminals failliet kunnen gaan. Investerings van zowel private als publieke partijen kunnen daardoor als verloren beschouwd worden. Maar voordat dit risico zich aandient, is er op basis van de regionale maatschappelijke kosten-batenanalyse wel een verantwoorde keuze gemaakt. Als nadeel staat hier echter tegenover dat het opstellen van een regionale maatschappelijke kosten-batenanalyse meer tijd en geld kost dan de bestaande kosten-batenanalyse. Marktinitiatieven die leiden tot regionale optimalisatie (eventueel met steun van decentrale overheden) faciliteren kunnen echter wel gerealiseerd worden.

3. Facilitering kannibaliserende initiatieven weigeren

De derde mogelijkheid is dat kannibaliserende terminalinitiatieven niet in aanmerking kunnen komen voor facilitering vanuit ProRail. De sturing op spreiding wordt gedeeltelijk aan de markt overgelaten. De Rijksoverheid had deze rol aangenomen gedurende de SOIT-regeling.

Het voordeel ten opzichte van de tweede mogelijkheid is dat er geen dure en tijdrovende regionale maatschappelijke kosten-batenanalyse benodigd is. De SOIT-regeling kenmerkte zich door de transparante en duidelijke criteria, waardoor alle twee tegen de staat aangespannen rechtzaken gewonnen werden. Dit heeft echter wel als mogelijk nadeel dat er geen regionale optimalisatie plaatsvindt. Regionale kansen voor het spoorgoederenvervoer kunnen zich daardoor mogelijk niet ontpoppen. Het voordeel is echter dat investeringen van zowel private als publieke partijen niet door toedoen van de Rijksoverheid in gevaar komen. Mogelijke rechtzaken op het gebied van onterechte staatsteun kunnen daardoor voorkomen worden. Marktinitiatieven die regionale optimalisatie (eventueel met steun van decentrale overheden) faciliteren kunnen echter nog steeds gerealiseerd worden.

4. Spoor aansluiting kannibaliserende initiatieven weigeren

De vierde mogelijkheid is dat de overheid veel sturing heeft op de spreiding van spoorterminals, door aanvragen van spoorontsluitingen van kannibaliserende terminalinitiatieven te weigeren. Dit criteria is vergelijkbaar met de maximale dichtheid van afritten die Rijkswaterstaat hanteert op het hoofdwegennet.

Het voordeel ten opzichte van mogelijkheid twee is dat er geen uitgebreide maatschappelijke kosten-batenanalyse benodigd is. Daarnaast wordt vergelijkbaar met de derde mogelijkheid een transparante en duidelijke rol aangenomen, die zich tijdens de SOIT-regeling heeft bewezen. Het mogelijke nadeel is dat het een zware maatregel is. Er vindt geen regionale optimalisatie plaats en regionale kansen voor het spoorgoederenvervoer kunnen zich mogelijk niet ontpoppen. Het voordeel is wel dat investeringen van zowel private als publieke partijen niet door toedoen van de Rijksoverheid in gevaar komen. Mogelijke rechtzaken op het gebied van onterechte staatsteun kunnen daardoor voorkomen worden.

6.4 Advies rol Rijksoverheid

Op basis van de uit het onderzoek verkregen kennis wordt in deze paragraaf een afweging gemaakt tussen de eerder geschetste mogelijke rollen van de Rijksoverheid. De afweging is gemaakt op basis van de verwachte ontwikkelingen, de huidige spreiding en gesprekken met medewerkers en deskundigen. Een verandering van de rol van de Rijksoverheid kan mogelijk leemtes op nationale schaal en overlap op regionale schaal verhelpen of voorkomen.

6.4.1 *Sturing op terminalinitiatieven bij nationale leemtes*

Een bottom-up beleid blijkt meer voordelen te hebben dan een top-down beleid. In de jaren dat er een bottom-up beleid is gevoerd zijn er meer terminalinitiatieven gerealiseerd dan in de jaren '90 met een top-down beleid. Marktpartijen hebben een beter inzicht op de marktpotentie en locaties waar het bedrijfseconomisch aantrekkelijk is om een spoorterminal te exploiteren.

In het onderzoek is naar voren gekomen er zich mogelijk enkele nationale leemtes bestaat. Volgens het bottom-up beleid dienen terminalinitiatieven in deze gebieden uit de markt zelf te komen. Terminalinitiatieven met een positieve maatschappelijke kosten-batenanalyse die voorzien in een nationale leemte kunnen echter door een lokale gemeente alsnog geweigerd worden. Dit staat haaks op de verwachte groeiontwikkelingen van het intermodale spoorgoederenvervoer. Het niet realiseren van dit soort terminalinitiatieven kan een nadelig effect hebben op de internationale concurrentiepositie van Nederland, het vestigingsklimaat en het milieu.

Het beleidsadvies van dit onderzoek is dan ook om de huidige rol van de overheid van een bottom-up beleid zonder nationale invloed op leemtes te wijzigen naar een bottom-up beleid met nationale invloed op leemtes. Beschikbare middelen zijn vastgelegd in de Tracéwet en Wet ruimtelijke ordening (Wro). De verwachting is echter dat deze middelen slechts enkele malen gebruikt dienen te worden. Hierdoor zal de verstandhouding met decentrale overheden in het algemeen niet verslechteren. Doorgaands zijn gemeenten positief over een terminalinitiatief of wordt oplossing gevonden in een goed gesprek. Niettemin moet de Rijksoverheid een middel achter de hand hebben om invloed te kunnen uitoefenen.

6.4.2 *Sturing op terminalinitiatieven bij regionale overlap*

Het toestaan van kannibaliserende terminalinitiatieven kan leiden tot regionale optimalisatie en een verhoging van de aantrekkelijkheid van het intermodale spoorgoederenvervoer. Dit kan een positief effect hebben op de internationale concurrentiepositie van Nederland, het vestigingsklimaat en het milieu. Aan het toestaan van kannibaliserende terminalinitiatieven kleven echter een paar nadelen, die grote gevolgen kunnen hebben.

Zo kunnen investeringen in bestaande terminals in gevaar komen als kannibaliserende terminalinitiatieven worden toegestaan. Het gaat dan om investeringen in de infrastructuur van private en publieke partijen (ProRail, provincies, gemeenten, havenbedrijven en EU). Daarnaast kan het bundelingsvoordeel teniet worden gedaan en kunnen gekannibaliseerde terminals een rechtzaak tegen de staat aanspannen op grond van onterechte staatsteun. Ook is er een regio maar een maximaal ladingspotentieel aanwezig voor intermodaal spoorgoederenvervoer.

Met een regionale kosten-batenanalyse kan inzicht worden verkregen of de totstandkoming van een nieuwe terminal regionaal gezien meer baten brengt dan mogelijke kosten van tenietdoening van bestaande investeringen. Daarnaast wordt met een regionale kosten-batenanalyse een keuze gemaakt die verantwoord kan worden. Op deze manier kunnen de kansen voor intermodaal spoorvervoer gepakt worden en zijn mogelijk nadelige effecten gewaarborgd.

6.5

Conclusies

Een korte weergave van de conclusies die uit dit hoofdstuk getrokken kunnen worden.

Huidige rol Rijksoverheid

- De Rijksoverheid heeft op dit moment alleen een beperkte sturing op terminalinitiatieven, als deze een beroep doen op de ondersteunde rol van ProRail.
- De lokale gemeente heeft een cruciale rol in de totstandkoming van spoorterminals.

Sturing op terminalinitiatieven bij nationale leemtes

- Gezien de ontwikkeling van het terminalnetwerk en terminalinitiatieven heeft een bottom-up beleid meer voordelen dan een top-down beleid.
- Terminalinitiatieven met een positieve maatschappelijke kosten-batenanalyse die voorzien in een nationale leemte kunnen door een lokale gemeente belemmerd worden.
- Vanwege een mogelijk nadelig effect op de internationale concurrentiepositie van Nederland, het vestigingsklimaat en het milieu dient de Rijksoverheid bij dit soort terminalinitiatieven de lokale gemeente te passeren.
- Beschikbare middelen zijn vastgelegd in de Tracéwet en Wet ruimtelijke ordening (Wro).

Sturing op terminalinitiatieven bij regionale overlap

- Het toestaan van kannibaliserende terminalinitiatieven kan leiden tot regionale optimalisatie en een verhoging van de aantrekkelijkheid van het intermodale spoorgoederenvervoer.
- Mogelijke nadelen zijn het in gevaar brengen van publieke investeringen in bestaande terminals, het risico van aanklachten van private partijen op grond van onterechte staatssteun en het tenietdoen van het bundelingsvoordeel wat een nadelig effect kan hebben op het spoorgoederenvervoer.
- Met een regionale kosten-batenanalyse kunnen de kansen gepakt worden en zijn de nadelige effecten zoveel mogelijk gewaarborgd, doordat de een keuze op een verantwoordelijke manier gemaakt wordt.

7 Conclusies en aanbevelingen

7.1 Conclusies

De conclusie van dit onderzoek wordt opgebouwd uit het antwoord op de probleemstelling, welke is 'opgeknipt' in vier onderdelen. Als afsluiting wordt een terugblik geworpen op de doelstelling.

7.1.1 Probleemstelling

Onderzoeksvraag 1: Welke ontwikkelingen spelen er in het (spoor)goederenvervoer en wat is het nationaal en regionaal beleid op achterlandknooppunten?

Het goederenvervoer is de afgelopen jaren sterk gestegen en de verwachting is dat deze groei zich de komende decennia zal doorzetten. Het wegvervoer loopt tegen zijn beperkingen aan, tegelijkertijd werken partijen aan verlaging van de beperkingen van het internationaal spoorgoederenvervoer om als alternatief te kunnen dienen (co-modaliteit). Door duurzaamheidsoverwegingen (carbon footprint), een mental shift bij verladers en concrete modale split afspraken bij realisatie van de Maasvlakte II wordt een sterke groei van het intermodale spoorgoederenvervoer verwacht.

Het nationaal knooppuntenbeleid is eind jaren '90 veranderd van een top-down naar bottom-up beleid wat betekent dat terminalinitiatieven vanuit de markt naar boven moeten komen. Van een nationale investeringssubsidie op knooppunten (SOIT-regeling) is men gegaan naar een innovatiesubsidie (V&W) en een investeringsbijdrage van de spoorontsluiting (ProRail). Drie provincies hebben specifiek beleid op het goederenvervoer waar indirect een knooppuntenbeleid uit te herleiden is. De inhoudelijke invulling ervan verschilt, maar doorgaans is er enerzijds een focus op de realisatie van spoorinfrastructuur, anderzijds op het stimuleren van onderlinge samenwerking.

Onderzoeksvraag 2: Wat is het verzorgingsgebied van een achterlandknooppunt?

De grootte van het verzorgingsgebied van een achterlandknooppunt is afhankelijk van de goederensoort (bulkvervoer heeft kleiner bereik dan containervervoer), de afstand van de aangeboden verbindingen (maritieme verbinding heeft kleiner bereik dan continentale verbinding) en de kwaliteit van de omliggende weginfrastructuur. Aanvullende services en multimodaliteit hebben geen invloed op de grootte van het verzorgingsgebied, maar wel op het potentieel overslagvolume van het knooppunt. Trimodale knooppunten dragen echter wel bij aan de risicospreiding van verladers en logistieke dienstverleners (co-modaliteit).

De grootte van het verzorgingsgebied van een knooppunt met maritieme verbindingen heeft een straal van 25 km of 30 minuten reistijd. De vorm is vergelijkbaar met een trapezium. Het verzorgingsgebied van een knooppunt met continentale verbindingen heeft een straal van 10% van de totale transportafstand. De vorm is vergelijkbaar met een grillige cirkel. 75% van de klanten bevindt zich doorgaans binnen deze waarden.

Onderzoeksvraag 3: Waar versterken of snijden de verzorgingsgebieden van de achterlandknooppunten elkaar en wat zijn daar de mogelijke voor- en nadelen van?

In het huidige netwerk van spoorterminals zijn er mogelijke leemtes in de logistieke hotspots en de economische kerngebieden van de regio's Arnhem-Nijmegen en Twente. Daarnaast ontbreekt het aansluitingen van spoorterminals op de Europese A (Rotterdam – Genua) en F (Rotterdam – Warschau) corridors. Het merendeel van andere logistieke hotspots, economische kerngebieden, belangrijke import en export COROP regio's en corridors heeft wel de beschikking over een spoorterminal. Overlap van verzorgingsgebieden is momenteel nauwelijks aan de orde. Gezien de toekomstige ontwikkelingen kan mogelijk overlap optreden in de regio's Zuid-Limburg, West-Brabant en Oost-Brabant.

Afhankelijk van het onderling vertrouwen, de bedrijfsbelangen en -grootte kunnen achterlandknooppunten met elkaar samenwerken of fuseren. Dit kan terminalexploitanten, klanten en derden efficiëntie-, bundelings- en servicevoordelen opleveren. De samenwerking wordt doorgaans door de markt zelf geregeld. Stimulatie vanuit de overheid kan dit proces eventueel versnellen, maar deze rol is op dit moment voldoende gefaciliteerd. Mogelijke nadelen van samenwerking zijn door toezicht van de NMa gewaarborgd. Afhankelijk van de aangeboden bestemmingen, de goederensoorten, de onderlinge afstand en de afstand tot de verladers kunnen de (verzorgingsgebieden van) achterlandknooppunten elkaar overlappen. Dit kan de aantrekkelijkheid van het intermodale spoorvervoer verhogen. Er is in de regio echter maar een maximaal ladingspotentieel beschikbaar. Mogelijke nadelen zijn het teniet doen van het bundelingsvoordeel en regionale wildgroei, als de non-discriminatoire toegang niet is gewaarborgd. Met een AMvB wordt momenteel gewerkt aan verscherping van de huidige wetgeving om de neutraliteit te kunnen waarborgen.

Onderzoeksvraag 4: Ligt er een rol bij de Rijksoverheid om de leemte of overlap te beïnvloeden?

De Rijksoverheid heeft op dit moment alleen een beperkte sturing op terminalinitiatieven, als deze een beroep doen op de ondersteunende rol van ProRail. De lokale gemeente heeft een cruciale rol in de totstandkoming ervan. Gezien de ontwikkeling van het terminalnetwerk en terminalinitiatieven heeft een bottom-up beleid maar voordelen dan een top-down beleid. Met een dekkend spoor- en binnenvaartterminalnetwerk wordt het voor verladers en logistieke dienstverleners mogelijk voor elk marktsegment te kunnen kiezen voor de sterkste modaliteit (co-modaliteit) wat mogelijk positieve effecten heeft op de internationale concurrentiepositie van Nederland, het vestigingsklimaat en het milieu. Terminalinitiatieven met een positieve maatschappelijke kosten-batenanalyse die voorzien in een nationale leemte dienen daarom gerealiseerd te worden. Mochten lokale gemeenten dit doel na goed overleg niet nastreven, dan dient de Rijksoverheid gebruik te maken van middelen uit de Tracéwet of de Wet ruimtelijke Ordening.

Terminalinitiatieven die (lijken te) kannibaliseren dienen niet bij voorbaat geweigerd worden, om te voorkomen dat regionale kansen voor het spoorgoederenvervoer zich niet kunnen ontpoppen. Mochten deze initiatieven aanspraak maken op een bijdrage van de Rijksoverheid, dan dient de afweging zorgvuldiger te verlopen met gebruik van een regionale maatschappelijke kosten-batenanalyse. Op deze manier kan op een verantwoordelijke manier keuze gemaakt worden voor regionale optimalisatie, zonder dat dit lukraak ten kosten gaat van private en publieke investeringen.

7.1.2

Doelstelling

De doelstelling voor dit onderzoek luidt:

"Inzicht geven in de spreiding van binnenlandse spoorgoederenknooppunten in relatie tot binnenhavens en trimodale knooppunten en beoordelen of een aanpak van de Rijksoverheid op leemtes of overlap benodigd is, ter verbetering van de internationale concurrentiepositie van Nederland, het vestigingsklimaat en het milieu."

In het onderzoek is met behulp van wetenschappelijke kennis en praktijkvoorbeelden een objectief beeld gevormd van de spreiding van spoorgoederenknooppunten en de relatie tot binnenhavens en trimodale knooppunten. Op basis van het onderzoek is een weloverwogen beleidsadvies gepresenteerd over de rol die de Rijksoverheid moet innemen. De uitkomsten van dit onderzoek geven helder inzicht in de hanteerwijze van het spreidingscriteria in het 'Beleidskader Spoorgoederenknooppunten'. Het kan daarnaast mogelijk als opstap dienen naar een integrale visie op achterlandknooppunten.

7.2

Aanbevelingen

In het onderzoek zijn daarnaast enkele punten naar voren gekomen, die net buiten de focus van het onderzoeksrapport vallen. Deze punten worden gedeeld in deze paragraaf, als afsluiting van het onderzoek.

In tegenstelling tot bedrijventerreinen en sleutelprojecten (stationsgebieden) vindt er rondom achterlandknooppunten nog geen specifieke clustervorming plaats. Voor een achterlandknooppunt is het van belang om op korte afstand veel potentieel ladingsvolume voor intermodaal goederenvervoer beschikbaar te hebben. Vrijkomende kavels rondom een achterlandknooppunten dienen bij voorkeur gevuld te worden door bedrijven die mogelijk ook gebruik kunnen maken van intermodaal goederenvervoer. In België is in 2009 een samenwerkingsovereenkomst gesloten tussen het gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen en Logistiek Platform Limburg. Afsproken is dat de Limburgse partners (Provinciale Ontwikkelingsmaatschappij POM, NV LRM, NV De Scheepvaart, Agentschap Ondernemen, Flanders investment & Trade FIT) bedrijventerreinen voor logistieke activiteit trachten beschikbaar te stellen aan bedrijven die mede door toedoen van het Havenbedrijf Antwerpen gebruik gaan maken van het spoor. Mogelijk kunnen decentrale overheden en het Ministerie van Economische Zaken ook deze vorm van clustervorming opnemen in hun beleid.

Samenwerking tussen knooppunten onderling en in logistieke platforms tussen regionale verladers, logistieke dienstverleners en publieke partijen heeft positieve effecten op het intermodale spoorgoederenvervoer. De focus is vooralsnog op samenwerking tussen spoorterminals onderling. Mogelijk kunnen de markt en de decentrale overheden gewezen worden op de voordelen van een meer integrale samenwerking.

De Rijksoverheid dient publieke partijen met terminals in eigendom te wijzen op de mogelijkheden die het stellen van contractuele eisen biedt. Momenteel wordt dit middel niet altijd gebruikt, terwijl de neutraliteit van de terminalexploitant op relatief eenvoudige wijze is vast te leggen in vergelijking met het juridische traject.

Bronnenlijst

Literatuur

- Ministerie van Verkeer en Waterstaat en Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (september 2005). *Nota Mobiliteit*. 's-Gravenhage.
- Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (juni 2009). *Mobiliteitsbalans 2009*. 's-Gravenhage.
- Commissie van Europese Gemeenschappen (juni 2006). *Europa duurzaam in beweging: duurzame mobiliteit voor ons continent*. Brussel, België.
- Rail Cargo Information Netherlands (juni 2009). *Spoor in Cijfers 2009*. Den Haag: Koninklijke De Swart.
- Transport Logistiek Nederland (2008). *Focus op intermodaal vervoer*. Zoetermeer.
- Prorail (oktober 2009) *Vervoerwaarde goederen 2020: ten behoeve van Programma Hoogfrequent Spoor*. Utrecht
- Policy Research Corporation (juni 2002). *Economische Impact Studie Railgoederenvervoer, ontwikkeling railgoederenvervoer in een integraal perspectief*. Rotterdam.
- Buck Consultants International (december 2008) *Goederenvervoer per spoor, marktontwikkelingen en beleid*. 's-Gravenhage.
- Ministerie van Economische Zaken (juni 2009). *Economische visie op de lange termijn ontwikkeling van Mainport Rotterdam, op weg naar een Mainport Netwerk Nederland*. 's-Gravenhage.
- Commissie Neelie Kroes (december 1991). *Op weg naar intermodaal vervoer, structurering van het vervoerssysteem door de ontwikkeling van terminalknooppunten*. 's-Gravenhage.
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat (april 1994). *Stimulering Intermodaal Vervoer, Plan van aanpak*. 's-Gravenhage.
- Technische Universiteit Delft en Vrije Universiteit Brussel (2005). *Intermodaal vervoerbeleid in Nederland en België*.
- Decisio BV (december 2002). *Tussenevaluatie Subsidieregeling Openbare Inland Terminals*. Amsterdam.
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2010). *Beleidskader spoorgoederen-knooppunten*. 's-Gravenhage.
- Provincie Noord-Brabant (november 2008). *Brabantse Strategische Visie Goederenvervoer*. 's-Hertogenbosch.
- Provincie Limburg (maart 2007). *Goederenvervoerplan Provincie Limburg, meer dan bereikbaarheid alleen*. Maastricht.
- Provincie Gelderland (september 2009). *Transport in Balans, strategisch uitvoeringsprogramma goederenvervoer*. Arnhem.
- Technische Universiteit Delft (juni 1995). *On medium distance intermodal rail transport, a design method for a road and rail inland terminal network and the Dutch situation of strong inland shipping and road transport modes*. Delft.
- Policy Research Corporation (mei 2007). *Beleidsstrategie Binnenvaart, een landelijke markt- en capaciteitsanalyse*. Rotterdam
- Macharis, C. en A. Verbeke (2005). *Intermodaal binnenvaartvervoer, economische en strategische aspecten van het intermodaal vervoer in Vlaanderen*. Garant: Antwerpen.

- A&S Management, DLD en Stichting Projecten Binnenvaart (2003). *Basisdocument Containerbinnenvaart*. Rotterdam.
- TNO (juli 2004). Binnenhaven Veghel, case beschrijving ten behoeve van studie 'Economisch belang Nederlandse Binnenhavens'. Delft.
- Rabobank Nederland (februari 2010). Op naar een duurzame economische ontwikkeling van de regio Rijnstreek, onderzoeksresultaten 'Kracht van de Rijnstreek'. Alphen aan den Rijn.
- Gemeente Weert (april 2010). Poort – nummer 3, stadsmagazine van Weert. Roto Smeets: Weert.
- Projectbureau N23 Westfriisiaweg (mei 2008). Nieuwsbrief N23 Westfriisiaweg - jaargang 2, uitgave 3. Hoorn.
- TNO (juli 2004). Binnenhavens Born en Stein, casestudie onderdeel van studie 'Economisch belang Nederlandse Binnenhavens'. Delft.
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat (november 2004). *Nota Zeehavens, zeehavens: ander van de economie*. 's-Gravenhage.
- TNO (oktober 2009). *Quick scan: overzicht van netwerk logistieke hot spots in Nederland*. Delft.
- ECORYS Nederland (maart 2010). *Landelijke Capaciteitsanalyse Binnenhavens, nationaal beeld van het netwerk van binnenhavens op basis van acute prognoses*. Rotterdam.
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat (juni 2009). *Spoor in beweging, kabinetsstandpunt naar aanleiding van het eindrapport van de evaluatie van de spoorwetgeving*. 's-Gravenhage.
- ProRail (april 2010). *Netverklaring 2011. Gemengde net, op basis van de Spoorwegwet, versie 1.1*. Utrecht.
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat – Rijkswaterstaat (juni 2005). *Inventarisatie terminals en regionale overslagcentra in Nederland*. Rotterdam.

Internetbronnen*

- Goudappel Coffeng en Transumo, informatie voor belangstellenden uit de sector. Geraadpleegd op 29 mei 2010, www.bereikbaarheidskaart.nl.
- Vlaams Instituut voor Mobiliteit, informatie voor burgers. Geraadpleegd op 11 maart 2010, <http://www.vim.be/fb111qqvf704hosb1tbeb84.aspx>.
- DAF, informatie voor klanten. Geraadpleegd op 18 maart 2010, <http://www.daf.eu/NL/News-Media/News/Pages/Lewisong-Transport-Bergharen.aspx>.
- Momumentaal aan de Zaan, informatie voor burgers. Geraadpleegd op 18 maart 2010, http://www.zaans-industrieel-erfgoed.nl/pages_4/meelfabriek_vrede_ctv.html.
- Osse Overslag Centrale, informatie voor klanten. Geraadpleegd op 26 maart 2010, http://www.ooc.nl/containerlogistiek/strategische_vesting/strategische_vesting.htm.
- Expertise- en InnovatieCentrum Binnenvaart, informatie voor belangstellenden uit de sector. Geraadpleegd op 25 maart 2010. <http://www.informatie.binnenvaart.nl/vervoer/barge-container-terminals.html>.
- Rail Cargo Information Netherlands, informatie voor belangstellenden uit de sector. Geraadpleegd op 18 februari 2010. <http://www.railcargo.nl>.
- Vereniging van Inland Terminal Operators (VITO Nederland), informatie voor belangstellenden uit de sector. Geraadpleegd op 18 februari. <http://www.vito-nederland.nl/leden/adressen.htm>.

- Bureau Voorlichting Binnenvaart, informatie voor belangstellenden uit de sector. Geraadpleegd op 18 februari.
<http://www.bureauvoorlichtingbinnenvaart.nl/content/view/30/41/lang,nl/>.
- NEA, informatie voor belangstellenden uit de sector. Geraadpleegd op 1 april 2010. <http://www.nea.nl/index.cfm/16,1033,86,html>.
- Vakblad logistiek, informatie voor belangstellenden uit de sector. Geraadpleegd op 29 mei 2010. http://www.logistiek.nl/dossierartikelen/did11709-Wat_is_de_Logistieke_Kaart_van_Nederland.html
- Hogeschool-Universiteit Brussel, informatie voor burgers. Geraadpleegd op 2 juni 2010. <http://www.kubrussel.ac.be/wsetew/monopolie/monopolietekst.html>.
- NMa, informatie voor burgers. Geraadpleegd op 12 mei 2010.
<http://www.energiekamer.nl/nederlands/vk/spoorwegwet/index.asp>.
- ELC Limburg (november 2009), informatie voor belangstellenden uit de sector. Geraadpleegd op 23 mei 2010.
http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache%3AdSA0z_FSMOEJ%3Awww.elc-limburg.nl%2Fdownload.php%3Fid%3D15+terminal+km+straal&hl=nl&gl=nl.
- MCA Brabant, informatie voor belangstellenden uit de sector. Geraadpleegd op 25 mei. <http://www.mcabrabant.nl>.
- Nieuwsblad Transport, informatie voor belangstellenden uit de sector. Geraadpleegd op 6 mei.
http://www.nieuwsbladtransport.nl/dossiers/artikelen/id695-Brabantse_terminals_bundelen_krachten.html.
- POM Limburg (België), informatie voor belangstellenden uit de sector. Geraadpleegd op 20 mei 2010.
<http://www.pomlimburg.be/fb111iftb560jhr1dhr65.aspx>.
- Logistiek Platform Limburg (België), informatie voor belangstellenden uit de sector. Geraadpleegd op 6 mei 2010.
<http://www.logisticsinlimburg.be/files/CMS/Intentieverklaring%20Genk%20310506%20finale%20versie.doc>.

*Interviews***

- Deelnemers en sprekers congres 'Railcafé Amsterdam 2010', Havenbedrijf Amsterdam, Amsterdam, 9 maart 2010.
- Jong, F. de, Docent, NHTV - SLM, Breda, 10 maart 2010.
- Berg, R. van den, Business Manager Logistics, Havenbedrijf Rotterdam, 's-Gravenhage, 30 maart 2010.
- Orgelist, A., Voorzitter, Vereniging van Nederlandse Inland Terminal Operators, 3 april 2010.
- Deelnemers en sprekers congres 'Intermodaal vervoer: hoe krijg ik 't op de rails', TLN/FEBETRA, Koningshooikt (België), 20 april 2010.
- Taal, H., Beleidsmedewerker, Ministerie van Verkeer en Waterstaat – Directoraat-generaal Luchtvaart en Maritiem, 's-Gravenhage, 21 april 2010.
- Nooijen, E., Directeur, Osse Overslag Centrale, Oss, 22 april 2010.
- Graaf, T. de en Steenhof, Beleidsmedewerkers, Provincie Noord-Brabant, 's-Hertogenbosch, 26 april 2010.
- Bronneberg, E., Beleidsmedewerker, Provincie Limburg, 27 april 2010.
- Andriessen, M., Beleidsmedewerker, Ministerie van Economische Zaken - Directie Ruimtelijk Economisch Beleid, 3 mei 2010.
- Wiercx, J., Business Development manager, ProRail, Utrecht, 4 mei 2010.

- Willems, P., Beleidsmedewerker, Provinciale Ontwikkelingsmaatschappij Limburg (België), 17 mei 2010.
- Mekers, C., Beleidsmedewerker, Provincie Gelderland, 21 mei 2010.
- Deelnemers en sprekers Overlegorganen Verkeer en Waterstaat (OVW) 'Beleidskader spoorgoederenknoppunten', 's-Gravenhage, 20 april 2010.
- Koops, P., Beleidsmedewerker, Ministerie van Verkeer en Waterstaat – Directoraat-generaal Luchtvaart en Maritiem, 's-Gravenhage, 27 mei 2010.
- Ezendam, D., Commercial Manager, Barge Terminal Born, Born, 2 juni 2010.
- Meulman, J., Senior Jurist, NMa, 's-Gravenhage, 3 juni 2010.
- Jacobs, R., medewerker planning, Container Terminal Stein, 7 juni 2010.

*Indien er geen specifieke link is weergegeven, zijn er van de betreffende website meerdere pagina's geraadpleegd.

**Indien er geen plaatsnaam is weergegeven, heeft het interview telefonisch of via e-mail plaatsgevonden.

Bijlage A

Begripsafbakening

Intermodaal vervoer is vervoer binnen één transportketen waarbij niet de lading zelf, maar de ladingdrager (container, wissellaadbak of trailer) wisselt van modaliteit. Als de lading zelf wisselt van modaliteit binnen één transportketen wordt gesproken van **multimodaal vervoer**. Als tussen de herkomst en bestemming van goederen gebruik wordt gemaakt van één modaliteit, wordt gesproken van **unimodaal vervoer**.

Het spoorgoederenvervoer bestaat uit de volgende spelers:

***Verladers**; de productie- en handelsbedrijven waar een goederenstroom wordt gegenereerd.

***Rederijen** en **stuwadoors**; ondernemingen met zeeschepen die goederenvervoer over zee als commerciële activiteit uitoefenen. De schepen worden door stuwadoors overgeladen naar weg, water of spoor.

***Logistieke dienstverleners**; organiseren complexe goederenstromen voor verladers en maken daarbij gebruik van weg en spoor.

***Rail goederenvervoerders** (of spoorvervoerder); erkende spoorwegondernemingen met locomotieven en eventueel wagons die spoorgoederenvervoer als commerciële activiteit uitoefenen.

***Intermodale rail operators**; sluiten zelf contracten met rail goederenvervoerders om containershuttles als commerciële activiteiten uit te oefenen.

***Terminal operators**; ondernemingen met een terminal die de overslag van goederen tussen verschillende modaliteiten als commerciële activiteit uitoefenen.

***(Rail)expediteurs**; fungeren als dienstverlener, sluiten voor opdrachtgevers contracten met (spoor)goederenvervoerders en zijn werkzaam binnen verschillende modaliteiten.

Het spoorgoederenvervoer bestaat uit de volgende logistieke concepten:

***Bloktrein**; een complete trein die voor één verlader door een rail goederenvervoerder van spooraansluiting naar spooraansluiting rijdt. Concept wordt voornamelijk ingezet voor bulkvervoer.

***Wagonladingvervoer** (of wagonladingvervoer of unit-cargo); wagons van verschillende verladers worden vanaf spooraansluitingen en lalo's op een emplacement door een rail goederenvervoer gecombineerd tot één trein. Bij aankomst herhaalt dit proces zich in omgekeerde volgorde.

***Containershuttle**; een trein van een rail goederenvervoer die in opdracht van rederijen of logistieke dienstverleners op vaste momenten tussen twee railterminals rijdt. Concept wordt voornamelijk ingezet voor containervervoer, maar ook voor wissellaadbakken en trailers (rollende landstraße).

Bijlage B

Onderzoeksmodel

De probleemstelling van dit onderzoek luidt:

"Wanneer snijden of versterken de verzorgingsgebieden van achterlandknooppunten elkaar, is er sprake van overlap of leemte en ligt er een rol bij de Rijksoverheid om dit te beïnvloeden?"

Onderzoeksvraag 1: Welke ontwikkelingen spelen er in het (spoor)goederenvervoer en wat is het nationaal en regionaal beleid op achterlandknooppunten?

- Deelvraag 1: Wat zijn de ontwikkelingen binnen het goederenvervoer?
- Deelvraag 2: Wat zijn de ontwikkelingen binnen het spoorgoederenvervoer?
- Deelvraag 3: Wat is het nationaal beleid over op achterlandknooppunten?
- Deelvraag 4: Wat is het regionaal beleid over op achterlandknooppunten?

Onderzoeksmethoden: deskresearch (beleidsstukken en onderzoeksrapporten), interviews (deskundigen, marktpartijen en organisaties), gesprekken met medewerkers (DGMO en DGLM)

Onderzoeksvraag 2: Wat is het verzorgingsgebied van een achterlandknooppunt?

- Deelvraag 1: Wat is het verzorgingsgebied van een spoorgoederenknooppunt?
- Deelvraag 2: Wat is het verzorgingsgebied van een binnenhaven?
- Deelvraag 3: Wat is het verzorgingsgebied van een trimodaal knooppunt?

Onderzoeksmethoden: deskresearch (beleidsstukken en onderzoeksrapporten), interviews (deskundigen, marktpartijen en organisaties), gesprekken met medewerkers (DGM en DGLM).

Onderzoeksvraag 3: Waar versterken of snijden de verzorgingsgebieden van de achterlandknooppunten elkaar en wat zijn daar de mogelijke voor- en nadelen van?

- Deelvraag 1: Waar en hoe versterken achterlandknooppunten elkaar?
- Deelvraag 2: Waar en hoe snijden achterlandknooppunten elkaar?
- Deelvraag 3: Wat zijn de mogelijke voor- en nadelen van een hoge dichtheid achterlandknooppunten?
- Deelvraag 4: Wat zijn de mogelijke voor- en nadelen van onderlinge versterking van achterlandknooppunten?

Onderzoeksmethoden: deskresearch (beleidsstukken, onderzoeksrapporten en de Bereikbaarheidskaart), interviews (deskundigen, marktpartijen en organisaties), gesprekken met medewerkers (DGMO, DGLM).

Onderzoeksvraag 4: Ligt er een rol bij de Rijksoverheid om de leemte of overlap te beïnvloeden?

- Deelvraag 1: Welke mogelijkheden zijn er voor de Rijksoverheid om in te grijpen bij leemte of overlap van verzorgingsgebieden?
- Deelvraag 2: Moet de Rijksoverheid ingrijpen bij leemte of overlap van verzorgingsgebieden?

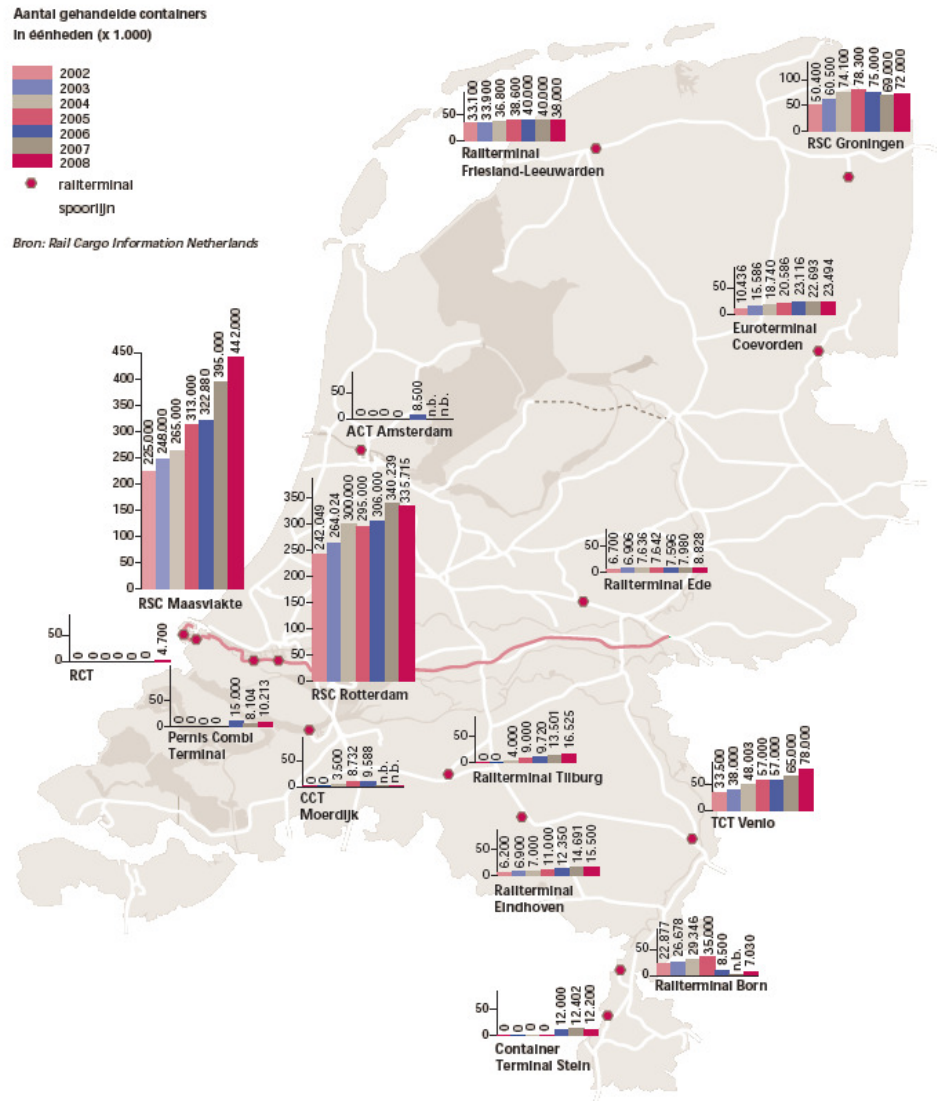
Onderzoeksmethoden: interviews (deskundigen, marktpartijen en organisaties), gesprekken met medewerkers (DGMO en DGLM).

Bijlage C Verklarende woordenlijst

BDV	Bijzondere Diensten en Voorzieningen
Draaischijf	Achterlandknooppunt met belangrijke continentale overslagfunctie door een groot scala aan verbindingen.
DGLM	Directoraat-generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken, onderdeel van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.
DGMO	Directoraat-generaal Mobiliteit, onderdeel van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.
Greenport	Nederlandse benaming voor een groot tuinbouwcluster van nationaal belang.
KIM	Kennisinstituut voor de Mobiliteit
NMa	Nederlandse Mededingingsautoriteit
PHS	Programma Hoogfrequent Spoor
Railport	In tegenstelling tot een spoorterminal of railterminal kunnen bij een railport alle soorten lading (containers, bulk- en stukgoed) overgeslagen worden.
ROC	Regionaal Overslag Centrum, een binnenhaven gericht op de overslag van bulkgoederen met een regionaal karakter.
SOIT	Subsidieregeling Openbare Inland Terminals
TEN-T	Trans Europese Netwerk – Transport
TEU	Twenty feet Equivalent Unit, aanduiding lengtemaat van containers.
TLN	Transport en Logistiek Nederland
V&W	Ministerie van Verkeer en Waterstaat
VROM	Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu
Wissellaadbak	Een uitwisselbare voertuigopbouw voor het intermodale vervoer van lading.

Bijlage D

Huidig netwerk spoorterminals



N.b. de spoorterminal in Ede is eind 2008 gesloten.

Bron: Rail Cargo Information Netherlands (2009). Spoor in Cijfers 2009.