

FORWARD

het magazine van Rail Cargo

2022/23

HET EUROPEAN YEAR OF YOUTH

Met ambassadeurs

Marleen van de Kerkhof en Oscar Vermeij

INTERVIEWS

met Vivianne Heijnen, Dick Engelhardt, Nico van den Berg,
Matthew Harteveld en Carel Robbeson

SPOOR IN CIJFERS

Nationaal en internationaal

 **Rail Cargo**
information Netherlands



INHOUD

VOORWOORD Directeur Caroline Koiter blikt terug en vooruit	3
INTERVIEW Vivianne Heijnen Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat	8
INTERVIEW Carel Robbeson Bestuursvoorzitter Rail Cargo	10
SPOOR IN CIJFERS Fact & figures Nederland	12
RAIL CARGO ACADEMY	17
INTERVIEW Dick Engelhardt Rail Person 2022	18
INTERVIEW Nico van den Berg Rail Shipper 2022	20
INTERVIEW Matthew Harteveld Rail Talent 2022	22
SPOOR IN CIJFERS Fact & figures Internationaal	24
ROUTESCANNER.COM Vind de beste route via het spoor	29
SPOOR IN BEELD Best practices	31
INTERVIEW Marleen van de Kerkhof en Oscar Vermeij EU European Year of Youth ambassadeurs	32
VLOGS met young professionals uit de spoorsector	34
SUBSIDIEREGELING	36
AGENDA THE FUTURE IS OURS	37
MAKING THE CONNECTION met Rail Cargo Information Netherlands	38
STAKEHOLDERS	39

COLOFON

Forward is het magazine van Rail Cargo
Rail Cargo is het informatieplatform voor al uw transportoplossingen via het spoor.
Oplage 500 exemplaren

Rail Cargo Information Netherlands
Postbus 10099, 1004 AB Rotterdam
T 010-2042111 | www.railcargo.nl

Aan de inhoud van dit magazine kunnen geen rechten worden ontleend.
Wilt u een reactie geven op de inhoud van Forward of zoekt u nader contact dat kan via 010-2042111 of info@railcargo.nl

Bladmanagement, ontwerp en druk Krb. communicatie | www.krbcommunicatie.nl



» Directeur Caroline Koiter

BLIKT TERUG EN VOORUIT

Ook dit jaar blikken we graag met u terug en kijken we samen vooruit. Want juist binnen het spoorgoederenvervoer zijn gevolgen van maatschappelijke, politieke en economische ontwikkelingen direct merkbaar. En ook dit jaar waren er verschillende hoogte, en dieptepunten die impact hebben gehad op zowel het bedrijfs- als privéleven.

De oorlog in Oekraïne heeft misschien wel de grootste impact gehad. Het afgelopen jaar had ik regelmatig het gevoel dat ik naar een James Bond film zat te kijken als ik het nieuws zag. Helaas was het allemaal realiteit. Zo werden op 14 januari verschillende Oekraïense regeringssites platgelegd door een hack, een voorteken van de Russische invasie die ruim een maand later startte. De Europese Unie zocht naar de juiste strategie om met de situatie om te gaan. Het levert wapens aan Oekraïne en geeft het land de status van kandidaat-lidstaat. Daarnaast waren we getuige van explosies van de gaspijpleidingen Nord Stream 1 en 2 en zagen we de Krimbrug opgeblazen worden.

De wereld staat letterlijk in brand. Ook dichterbij huis; in de zomer brengt Frankrijk het nieuws dat een gebied van 470 km² (66.000 voetbalvelden) getroffen is door bos- en natuurbranden. De zomer van 2022 was dan ook één van de warmste, zonnigste en droogste zomers ooit gemeten. Die droogte heeft effect op de waterstand van de rivieren en kanalen in Nederland en daarmee ook op het intermodaal goederenvervoer in Europa.

Het was ook het jaar van de verkiezingen: Italië, Zweden, Brazilië kregen nieuwe leiders, terwijl ze in het Verenigd Koninkrijk de stoelendans spelen.

Macron mag nipt aan blijven in Frankrijk. In Nederland wordt begin januari -na 299 dagen formatie- dan eindelijk Rutte IV geïnstalleerd. Het nieuwe kabinet krijgt direct pittige dossiers op haar bord, de Russische invasie van Oekraïne, koopkracht/energie-dossier, stikstofbeleid, woningbouwopgave en de asielproblematiek.

Na de coronapandemie, waar wereldwijd meer dan 6 miljoen mensen aan zijn overleden, is er geen tijd om op adem te komen. De werkdruk neemt toe en op verschillende plekken wordt zichtbaar hoe nijpend de tekorten aan werknemers zijn. De wachtrijen op Schiphol en NS-reizigerstreinen illustreren de nood. Tegen deze achtergrond maken we vanuit Rail Cargo promotie voor de railsector. Deelnemers vervoeren graan vanuit Oekraïne naar het westen van Europa, we zien ontwikkelingen in de infrastructuur, techniek en digitalisering om vervoer over spoor beter, sneller en betrouwbaarder te maken. Connecties op het spoor worden uitgebreid, een nieuwe generatie hybride locomotieven geeft de sector een duurzame voorsprong, en de sector toont aan dat het ook aandacht heeft voor circulariteit.

Uitdagingen zijn er uiteraard ook. Het imago hooghouden is niet makkelijk als er pittige discussies

gevoerd worden over de gebruiksvergoeding, of prioritering en capaciteit op het spoor, ERTMS, het mogelijk maken van 740 meter treinen. En niet te vergeten, de maatschappelijke en politieke druk die uitgeoefend wordt door omwoners en lokale bestuurders die hinder ondervinden van treinen, en dat met name op de goederensector afgeven. Het betekent dat we blijven inzetten op de boodschap "Safe. Secure. Sustainable. Rail Freight The future is ours!" Een boodschap die we niet alleen overbrengen tijdens activiteiten die je van ons gewend bent, maar dit jaar ook tijdens de Wereldhavendagen, beroepenmarkten, round tables en andere manieren om een breed publiek kennis te laten maken met onze railsector.



1 EEN FRISSE START

In januari verwelkomen we Wietse Bruinsma als nieuwe Marketing en Communicatie Manager. Hij is jong, bevolgen, heeft plezier in zijn werk en weet van aanpakken waardoor de zichtbaarheid van Rail Cargo in korte tijd vergroot wordt en binnen een half jaar het aantal volgers op LinkedIn al meer dan 1000 was. We vormen een klein, maar wendbaar en energiek team. Een half jaar lang krijgen we extra hulp van stagiaire Isa Prins. In het kader van het European Year of Youth nam Isa verschillende vlogs op met young professionals uit de sector. En met succes, want zo heeft ze in totaal meer dan 10 sprankelende vlogs opgenomen en heeft dit gezorgd voor veel positiviteit binnen de sector. Benieuwd naar de vlogs? Ze staan inmiddels ook op ons YouTube kanaal, bekijk ze op pagina 34.



2 EUROPEAN YEAR OF YOUTH

Na het European Year of Rail in 2021 hebben we de smaak te pakken en adopteren we met Rail Cargo (helaas als een van de weinige organisaties) het European Year of Youth. Ons Rail talent 2021 Oscar Vermeij (Rail Innovators Group) neemt het stokje over van Wim van de Camp en informeert jongeren tijdens verschillende events over de mogelijkheden binnen de railsector. Daarbij treedt hij regelmatig samen met Marleen van de Kerkhof (Dual inventive) op, die vanuit Railforum als ambassadeur wordt voorgedragen. Effect van het thema jaar is dat voortaan tijdens elk spoorcafé studenten een korte presentatie geven over een onderzoek, dat zij binnen de sector hebben uitgevoerd.



3 DE RODE LOPER UIT VOOR RAIL FREIGHT

In april organiseren we het jaarlijkse Spoorcongres in bioscoop Cinerama. We worden vereerd met de aanwezigheid van staatssecretaris Vivianne Heijnen. Het interview met haar is te lezen op pag 8. De keuze voor de bioscoop is niet voor niks. De spotlights staan gericht op verschillende verladers die zowel op het grote doek als op het podium

vertellen waarom zij positief zijn over spoorgoederenvervoer. Dat verdient terecht een Oscar Award! Bijzonder is ook de bijdrage van Ferdinand van de Oever, (tot 1-10-2022 CEO Port of Moerdijk) met regisseur Willem Berents, die samen vertellen over de making of van Wild Port of Europe, die later in het jaar in première zal gaan.



4 DE VLAG UIT VOOR RAIL CARGO STUDENTEN

Tijdens het Spoorcongres krijgt de eerste lichter studenten van de Rail Cargo Academy hun certificaat uitgereikt uit handen van staatssecretaris Vivianne Heijnen. Na een reeks van 10 colleges is hun kennis vergroot over de railsector en weten ze op juiste wijze calculaties te maken. Je bent nooit te oud om te leren, de Rail Cargo Academy is er voor iedereen!



5 AND THE WINNER IS...?

In september vindt het spoorcafé bij de prachtige Innovation Hub van de Supply Chain Valley in Venlo plaats. Tijdens deze editie hebben we de Rail Cargo Awards 2022 uitgereikt.

De Award Winners 2022 zijn:

- Rail Talent** : Matthew Harteveld, Bertschi
- Rail Shipper** : Nico van den Berg, Electrolux
- Rail Person** : Dick Engelhardt, North Sea Port

Op diverse plekken in het magazine stellen zij zich nader voor.



6 NIEUWE DEELNEMERS

Steeds meer organisaties zien het belang van de activiteiten van Rail Cargo in en sluiten zich aan. Dit jaar hebben we NMBS Technics, Pharox, Portbase, Royal Haskoning DHV, Navimodal Logistics, Railcube, Voith, Rail App, Supply Chain Valley, LWR, DP World en Machinext mogen verwelkomen. Met de komst van deze partijen verstevigen we onze basis en kennis op het gebied van digitalisering en innovatie.



7 BESTUUR VERNIEUWD

Twee bestuursleden nemen in 2022 afscheid van Rail Cargo: Gerard de Groot (voorheen A2B-online) en Wil Versteijnen (BTT Multimodal Solutions). Het bepalen van geschikte opvolgers wordt binnen het bestuur zorgvuldig besproken

en gewogen. En dan moeten de kandidaten er uiteraard ook nog voor open staan. Gelukkig was dat het geval bij Susanne Dirksen (Schavemaker Logistics and Transport) en Barry Mol (Bertschi B.V.), die met enthousiasme tot ons bestuur zijn toegetreden.



8 “JULLIE EXCURSIES ZIJN ALS EERSTE UITVERKOCHT!”

In de zomer meldden we ons op het nippertje aan voor de Rotterdamse Wereldhavendagen om bezoekers te interesseren en informeren over de railsector. Er was zoveel interesse in de excursies, die we samen met ProRail, Bertschi B.V. en LWR organiseerden, dat de organisatie graag met ons verder praat over hoe we volgend jaar nog meer mensen kennis kunnen laten met het spoorgoederenvervoer in de haven. Daar werken we uiteraard graag aan mee. Naast onze deelname aan de Havendagen in zowel Rotterdam als Moerdijk (waar we dit jaar ook stonden), hebben we tijdens Main Port Next, een beroepenmarkt voor 2000 leerlingen van de bovenbouw VMBO, HAVO en VWO verteld over de railsector. Hier stonden we samen met Strukton, LTE-NL, RTB Cargo Netherlands B.V. en Rail Force One



9 CONNECTING EUROPE

In oktober 2022 opende prof. Péter Balász namens de Europese Commissie ceremonieel het gerenoveerde spooremplacement bij Combined Cargo Terminals Moerdijk. Met een druk op de knop stelde de coördinator van de Northsea-Mediterranean Corridor symbolisch de multimodale terminal op veilige wijze open voor ontvangst van lange vrachtreinen in Port of Moerdijk. In de middag namen we prof. Balász mee naar Rotterdam waar hij toelichting kreeg op de ontwikkeling en de constructie van de Theemwegtracé, een project ook medegefinancierd door de Europese Commissie.



10 MEET & GREETS

Hoewel nog maar recent geïntroduceerd, beginnen de Meet & Greets steeds meer een begrip te worden. Deelnemers kunnen aangeven met wie zij in contact willen komen en wie zij willen uitnodigen voor een lunch of diner. Zo ontstaan en versterken we relaties, krijgen we nieuwe inzichten en creëren we interessante mogelijkheden. Rob Morsink (I&W) werd in 2022 door Eric Nooijen (OOC Terminals) uitgenodigd voor een Meet&Greet.

Met wie wil jij in 2023 graag om de tafel?

BLIK VOORUIT

In meerdere opzichten wordt 2023 een bijzonder jaar. ‘Recessie’ gonst in de wandelgangen en in verschillende interviews lees ik over ‘the perfect storm’. Daar kunnen we somber van worden, maar feit is dat Rail Cargo een promotie bureau is en om die reden altijd naar manieren zoekt om de sector in een positief daglicht te stellen. Komend jaar doen we dat op de volgende wijze:

Feestelijk jaar vanwege jubileum

In 2003 is Rail Cargo opgericht. Dat betekent dat we in 2023 ons 20 jarig bestaan feestelijk vieren. Tijdens het Spoorcongres dat op 22 maart plaatsvindt, blikken we 20 jaar terug, maar vooral 20 jaar vooruit. Een terugblik is altijd nuttig om te realiseren waar je vandaan komt en wat er bereikt is. Er staan heel wat wensen op het lijstje voor de toekomst. Maar hoe ziet die toekomst er eigenlijk uit? En wat betekent dat voor de railsector? Wat is daarvoor nodig? Wie is daarvoor nodig? Tal van vragen die we tijdens het congres aan bod laten komen.

Internationaal

In mei vindt Transport Logistic in München plaats. Rail Cargo is aanwezig onder de vlag van Nederland Distributieland (NDL). Doel is om connectie te maken met soortgelijke organisaties als Rail Cargo in het buitenland. Het is interessant om te weten hoe zij promotie voor de railsector maken en te bespreken wat we van elkaar kunnen leren. Bedoeling is ook dat we een spoorcafé in München organiseren. Dat was in

het verleden een succesvolle formule die we graag herhalen. Vanuit Vlaanderen wordt er steeds vaker interesse getoond in ons netwerk. Komend jaar zullen we oriënteren hoe we de connectie mogelijk wat kunnen versterken.

European Year of Skills

2023 is door de Europese Commissie uitgeroepen tot het European Year Of Skills. Voorzitter Ursula von der Leyen benadrukte dat Europa “veel meer aandacht moet besteden aan beroepsonderwijs en bijscholing.” Nadruk ligt hierbij op investeren in opleidingen, vaardigheden te ontwikkelen die relevant zijn voor de groene en digitale overgang en het economisch herstel. En om vooral vrouwen en jongeren te activeren die geen onderwijs, werk of opleiding volgen. Alsof we het wisten, hebben we samen met Frans de Jong en Hendrik Rodemann, hier al vol op ingezet middels de Rail Cargo Academy. Dat betekent dat we in 2023 deze Academy nog meer een boost zullen geven, zodat we nog meer studenten – jong en oud – bereiken om hun skills binnen de railsector te vergroten!

Er is in ieder geval veel interesse in het spoor, zowel bij het normale publiek als bij verladere. We kijken ernaar uit om ook in 2023, samen met een groeiend aantal deelnemers het spoorgoederevoer zo veel mogelijk op de kaart te zetten.

>> Caroline Koiter





Europese regelgeving spoor beter met elkaar afstemmen

- Staatssecretaris Vivianne Heijnen

Staatssecretaris Vivianne Heijnen vertelde bij het Spoorcongres 2022 dat er meer geïnvesteerd wordt in het spoor. 'De rails krijgen meer te verduren als er meer vervoer van de weg naar het spoor gaat. We investeren de komende jaren veel in beheer en onderhoud. Zodat het spoorgoederenvervoer een betrouwbare modaliteit blijft', zei de 100 dagen zittende van oorsprong Limburgse staatssecretaris.

Dit interview is eerder gepubliceerd door Nieuwsblad Transport.

'Vanuit mijn tijd als bestuurder in Limburg weet ik dat het spoorvervoer naar het buitenland heel belangrijk is', gaat ze verder. 'Ik ben blij om te zien dat veel bedrijven hun krachten al willen bundelen, dat is ook nodig om het groeiende vervoer duurzaam te laten zijn. Het is een enorme sector, veel groter dan ik dacht toen ik aantrad. Door corona en nu ook door wat er in Oekraïne gebeurt, liggen ontwikkelingen soms stil, maar als we er samen onze schouders onder zetten komt het vast goed. Het is nu geen tijd om stil te staan.'

European Year of Rail

Het was best een lastige tijd voor het European Year of Rail, want veel ontmoetingen gingen niet door vanwege de corona. 'Gelukkig is er toch wel veel gebeurd. Op 9 mei verschijnt het eindverslag van de

ambassadeur van het European Year of Rail, Wim van de Camp, hierover. Wat ik wel kan zeggen: spoorgoederenvervoer staat Europees op de kaart als duurzame modaliteit. De Europese Green Deal en de Fit For 55-plannen laten dit ook zien: het spoor krijgt een belangrijke rol toebedeeld. De samenwerking tussen de lidstaten is essentieel. Het is simpel: spoorvervoer stopt niet aan de grens. Het spoor moet 'interoperabel' zijn: dat wil zeggen liefst één Europese standaard."

'Als dat een stap te ver is, moeten Nederlandse systemen en die van onze buurlanden in elk geval op elkaar aansluiten. We hebben gezien dat het spoorgoederenvervoer cruciaal is voor de logistiek van ons land. Bijvoorbeeld bij laag water in de Rijn en tijdens de covid-pandemie. Bij incidenten op het spoor zien we

meteen hoe belangrijk het is. We kunnen niet zonder. Samen met de sector gaan we verder kijken hoe we meer aan klimaatwinst kunnen doen. Het ministerie van I&W wil bovenop de doelstellingen van Economische Zaken en Klimaat een grotere winst behalen op duurzame mobiliteit. Dat moeten we dan wel samen met de sector doen.'

Groei in spoorvervoer

De rails moeten bestendig zijn om de groei aan te kunnen. 'Het traject Gent-Terneuzen moet 8000 vrachtwagens van de weg halen. De komende jaren willen we meer inzetten op het spoorgoederenvervoer om de druk op de weg niet te laten toenemen. We kijken goed hoe we het vervoer via spoor zo goed en efficiënt mogelijk kunnen vormgeven, samen met andere landen. Het is belangrijk dat verladers samenwerken, zodat ze kleine volumes – die nu op een vrachtwagen gaan – kunnen bundelen en geschikt kunnen maken voor een modal shift naar het spoor. We staan nu op een kruispunt. Met digitalisering en automatisering zorgen we voor voldoende capaciteit op het spoor om de verwachte modal shift op te vangen. Dat is een kans, zeker ook voor het milieu, die we moeten grijpen.'

'Nederland is niet zo groot, afspraken met andere landen en tussen bedrijven onderling zijn daarom belangrijk, ook in de keten. Zo maak je van het spoor een volwaardig en vooral duurzaam en gunstiger alternatief voor het goederenvervoer. De verlader moet uiteindelijk verleid worden om het spoor als duurzame modaliteit te kiezen voor het vervoer van zijn goederen. Het is mooi om op dit congres te zien hoe bedrijven samen hun kennis bundelen, waardoor ze efficiënter kunnen zijn. Ze besparen hierdoor kosten, maar ook energie omdat er minder verkeersbewegingen nodig zijn. De sector verdient daarom een grote pluim.'

Jongeren

'Toen ik op de middelbare school zat, kwam het niet in me op om bedrijven te vragen wat hun ecologische footprint is, maar dat is nu helemaal anders. Toen ik nog voor de Universiteit Maastricht werkte was ik bij een bijeenkomsten waar jongeren dit echt vroegen. We leven in een heel andere wereld, waar jongeren

Geld verdienen is niet meer de enige drijfveer, maar om een wereld voor toekomstige generaties achter te laten.'

een carrière belangrijk vinden, maar duurzaamheid en het milieu net zo goed. Geld verdienen is niet meer de enige drijfveer, maar om een wereld voor toekomstige generaties achter te laten.'

'Als je als sector jongeren aan wilt trekken, dan is er dus meer dan een mooie baan en een goed salaris nodig. De spoorsector heeft precies dat te bieden. Duurzaamheid en bestendigheid. Het spoor is een dynamische sector waarbinnen jongeren zoveel kansen hebben. Je kunt groeien in de spoorwereld, er valt carrière te maken. Dat moet voor het voetlicht worden gebracht.'

Shift naar spoor

Om het vervoer van de weg en uit de lucht te krijgen, is betrouwbaar spoor nodig. Niet alle landen van Europa zijn even gemakkelijk bereikbaar per spoor, de breedte van het spoor is in landen als Portugal, Spanje en Finland groter. 'Het is belangrijk dat we de Europese regelgeving daarover met elkaar afstemmen. Ursula von der Leyen van de Europese Commissie zegt ook dat we de shift moeten maken van weg naar spoor. Dan moet je er heel goed naar kijken hoe je de regels op Europees niveau zoveel mogelijk geharmoniseerd krijgt. Wat we ook doen is multimodale knooppunten maken van bijvoorbeeld water en spoor, zoals in Moerdijk. Die punten komen er steeds meer. Er wordt over nagedacht hoe je dat op de meest slimme manier doet.'

➤ Vivianne Heijnen | Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat

Zo'n mooie tijd voor spoor goederen vervoer



Op het Spoorcongres in maart 2023 draagt Carel Robbeson de voorzittersshamer over aan zijn opvolger bij Rail Cargo. Daarmee sluit hij een periode af die begon met de oprichting van het voorlichtingsbureau op 30 juni 2003. Over de roaring nineties, harmonisering en zó ontzettend veel kansen.

Carel Robbeson is nog van voor de privatisering, zoals hij dat zelf zegt. Begonnen bij de NS ging zijn voorkeur al snel uit naar het goederenvervoer. "Het klantencontact vond ik meteen leuk. Je ging in gesprek en dan kwam je samen tot een oplossing. Bij het personenvervoer was het allemaal veel meer diffuus. Wie is daar nou je klant? De politiek? Het grote publiek of de belangenorganisaties?"

Onderhoudsvrij spoor

In 2009 begon Robbeson, samen met een partner John Weijtmans, een eigen bedrijf. Met RailTrade begeleiden ze een aantal bedrijven richting de spoormarkt in de Benelux, zoals RTS en Swietelsky. Via het Franse Touax verhuren zij ook wagons aan diverse spoorpartijen. Daarnaast begeleiden zij veelbelovende innovaties naar implementatie, waarvan Durflex een mooie exponent is. "Onderhoudsvrij spoor, dat ook nog eens trilling en geluid vermindert. Echt een pareltje."

Maar voor het zo ver was, ging Robbeson in, de qua railsector 'roaring nineties', als directeur productie bij NS Goederenvervoer mee over naar het Railion van Deutsche Bahn, om daar na een paar maanden CEO te worden. "Er gebeurde toen best wat. De privatisering was vol ingezet. Dat betekende concurrentie op het spoor. En ook de Betuweroute was een 'hot item'. Het ministerie was er veel aan gelegen om al die ontwikkelingen tot een succes te maken en dus werd, samen met de 'markt' Rail Cargo in het leven geroepen, naar analogie van het Voorlichtingsbureau Short Sea. Wij, als bedrijven in een net geprivatiseerde sector, zagen dat meteen zitten. We wilden kennis ontsluiten en kenbaar maken dat we er waren."

Beren op de weg

Terugkijken doet Robbeson met plezier en trots; vooruitkijken met veel optimisme. "Ondanks alle belemmeringen heeft het de spoorgoederensector toch nooit echt ontbroken aan motivatie en groei in de afgelopen twintig jaar. Vanzelfsprekend, er moet zeker nog wel wat gebeuren. De invoering van ATO kan en moet sneller en ondanks al het gemor ontkomt de sector er niet aan om zelf te investeren in het ERTMS-systeem. Dat doet pijn, maar hopelijk

gaat het nu wel brengen wat het belooft, want dan gaat het voordeel opleveren. Ik heb geen glazen bol en misschien zorgen de energieprijzen en blijvend protectionisme van diverse landen nog wel voor oponthoud, maar zoals ik het zie, bieden de komende twintig jaar zó ontzettend veel kansen. Al die 'beren

De harmonisering van regelgeving in Europa gaat er echt een keer komen.

op de weg' worden langzaam, maar zeker weggenomen. De harmonisering van regelgeving in Europa gaat er echt een keer komen. En dankzij digitalisering en automatisering is er straks zo veel meer mogelijk. Langere treinen, dichter op elkaar en meer autonoom. Als ik nu nog steeds zie, hoe ondanks alle tegenslagen en diverse hordes iedereen elke dag weer met volle energie en motivatie aan de slag gaat, dan kan het niet anders dan dat deze sector die mooie toekomst grijpt en er een daverend succes van maakt. Het was en is een grote eer en genot om hier deelgenoot van te mogen uitmaken."

 Carel Robbeson | Bestuursvoorzitter Rail Cargo



» ONTWIKKELING SPOORGOEDERENVERVOER IN NEDERLAND

In 2021 werd 42,6 miljoen ton aan goederen per trein vervoerd, 6,5 procent meer dan in 2020. De af- en aanvoer over het Nederlandse spoor nam met respectievelijk 10,1 en 9,5 procent toe. Het binnenlands vervoer en de doorvoer namen allebei af.

Economie in 2021 op volle toeren

De coronacrisis zorgde ervoor dat het goederenvervoer in 2020 met 11,6% daalde. Omdat het herstel al in 2020 inzette is het logisch dat het spoorgoederenverkeer is toegenomen in 2021. In tegenstelling tot 2020 draaide de economie op volle toeren en werd de industrie niet of nauwelijks stilgelegd. In 2020 zorgde dat immers voor een soort kettingreactie: de sluiting van autofabrieken betekende minder autotreinen en dus ook minder behoefte aan staal en andere halffabricaten, grondstoffen (erts) en energie (kolen). Gelukkig was dat in 2021 niet het geval en dat is ook terug te zien in de volumes die per spoor werden vervoerd. Dit geldt voor bulkclading, maar ook het intermodale vervoer. In 2021 werden diverse nieuwe containershuttles gestart dan wel bestaande verbindingen opgeschaald. Niettemin is er wereldwijd nog altijd een chiptekort. Dit is vooral merkbaar in de automotive. Er reden daarom nog altijd minder en/of kortere autotreinen dan gebruikelijk.

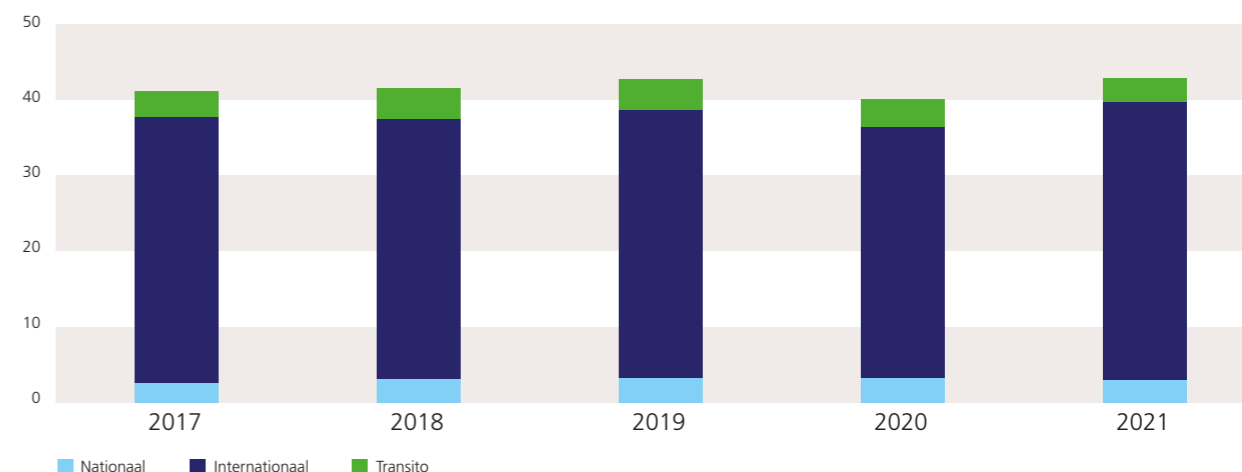
Soort goederen

De hoeveelheid goederen die in containers over het spoor wordt vervoerd, bijna 44 procent van het totale gewicht, nam in 2021 met 6,7 procent toe tot 18,7 miljoen ton ten opzichte van het jaar ervoor. Na containers worden de bulkgoederen kolen en metaalerts, wat gewicht betreft, het meest vervoerd over het Nederlandse spoor. Het vervoer van kolen steeg met 453 duizend ton naar 7,5 miljoen ton, een toename van 6,5 procent vergeleken met een jaar eerder. Het aandeel van het kolenvervoer in het totaal vervoerde gewicht per trein bleef in 2021 met 17,5 procent gelijk in vergelijking met een jaar eerder. Het vervoer van metaalerts steeg in 2021 met 7,1 procent ten opzichte van 2020, naar 5,3 miljoen ton.

Ontwikkeling containervervoer

De internationale aan- en afvoer van containers en trailers liet in 2020 al zien dat het spoorgoederenvervoer redelijk 'corona-proof' was. In tegenstelling tot andere segmenten, bleef het aantal internationale shuttles destijds redelijk op peil. In 2021 is het aantal alleen maar verder gestegen. Onder andere op Duitsland en Italië. Ook het aantal binnenlandse shuttles steeg met circa 200 treinen, ofwel 5% ten opzichte van 2020.

VOLUME RAIL FREIGHT IN TONNES

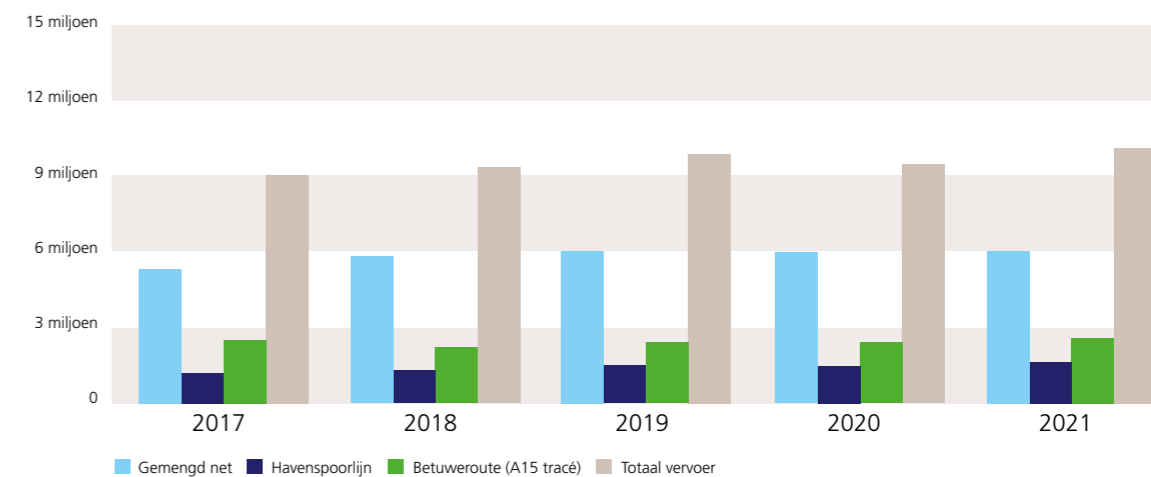


Cijfers: x miljoen ton Bron: CBS, Eurostat

Afname transitoverkeer

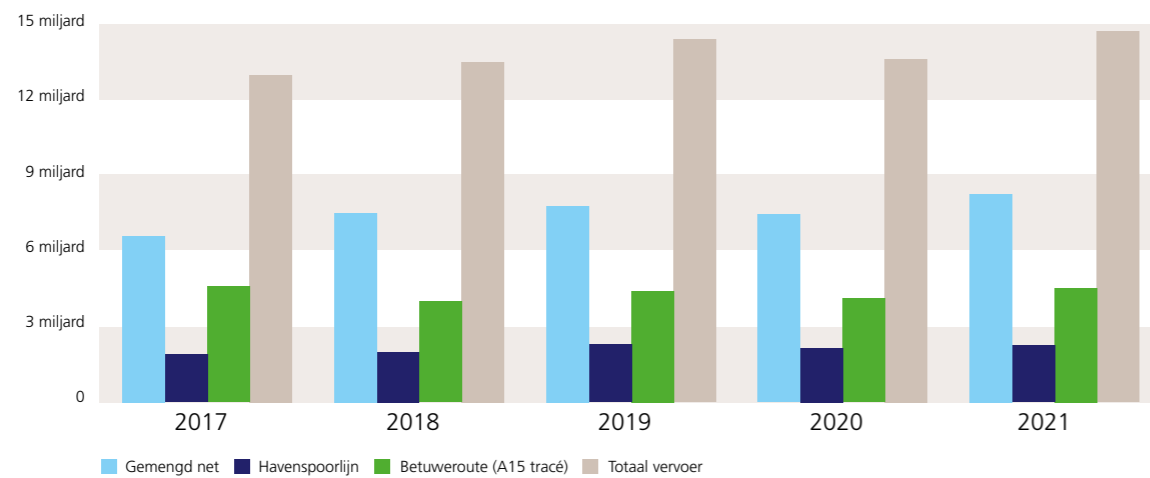
Het aantal transit shuttles door Nederland ligt redelijk in lijn met de voorgaande jaren, hoewel lager dan in 2020. In de periode augustus t/m november is sprake van een sterke afname. De reden hiervoor is dat de route Venlo – Viersen gestremd was wegens werkzaamheden. Deze treinen werden via routes in België omgeleid.

TREINKILOMETERS



Bron: ProRail

TONKILOMETERS

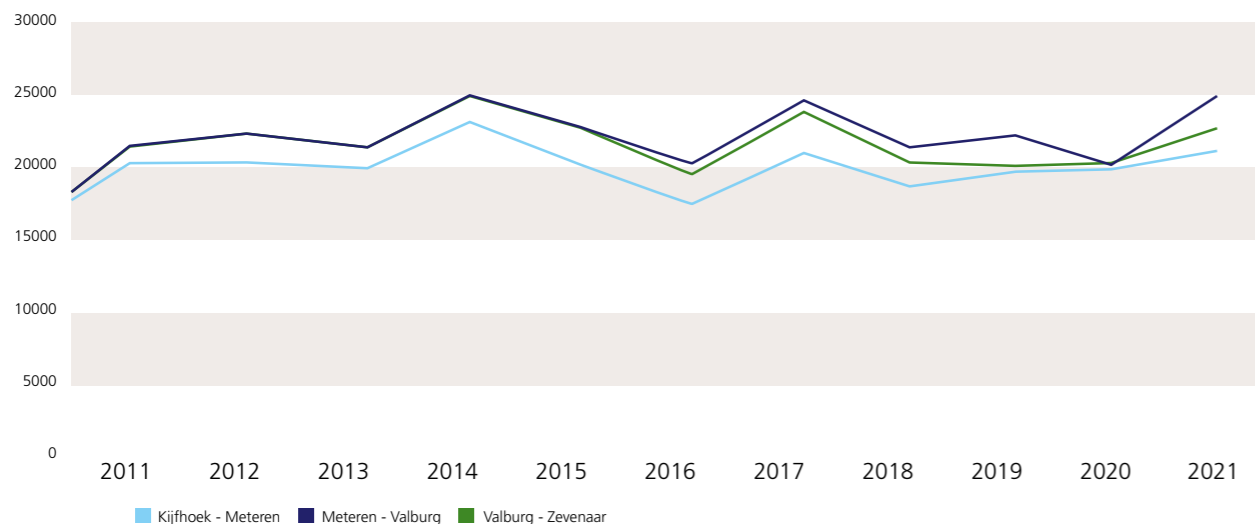


Bron: ProRail

Aantal gereden treinen over de Betuweroute

Sinds de opening van de Betuweroute (A15-tracé) in juni 2007 is t/m 2011 het aantal goederentreinen op deze lijn jaarlijks met ca. 5.000 treinen toegenomen. Sindsdien is het aantal goederentreinen relatief stabiel. De reden hiervoor is dat de grens van de capaciteit van de spoorlijn Zevenaar – Oberhausen min of meer bereikt is. Er kunnen dus niet veel meer treinen rijden. Daarom wordt er gewerkt aan de uitbreiding van de capaciteit, het zogeheten 3e Spoor.

Net als in voorgaande jaren waren er in 2021 (gedeeltelijke) buitendienststellingen op de spoorlijn Zevenaar – Oberhausen voor werk aan het 3e spoor. Het aantal dagen waarop er sprake was van omleidingen, lag ongeveer gelijk aan 2020. Het grote verschil met 2020 was het aantal dagen met een volledige versperring: 75 in 2021 versus 20 in 2020. Tijdens de werkzaamheden werden treinen (deels) omgeleid via het gemengde net. In 2021 kwam het totaal aantal goederentreinen tussen Meteren en Valburg op ca. 25.000 goederentreinen uit.

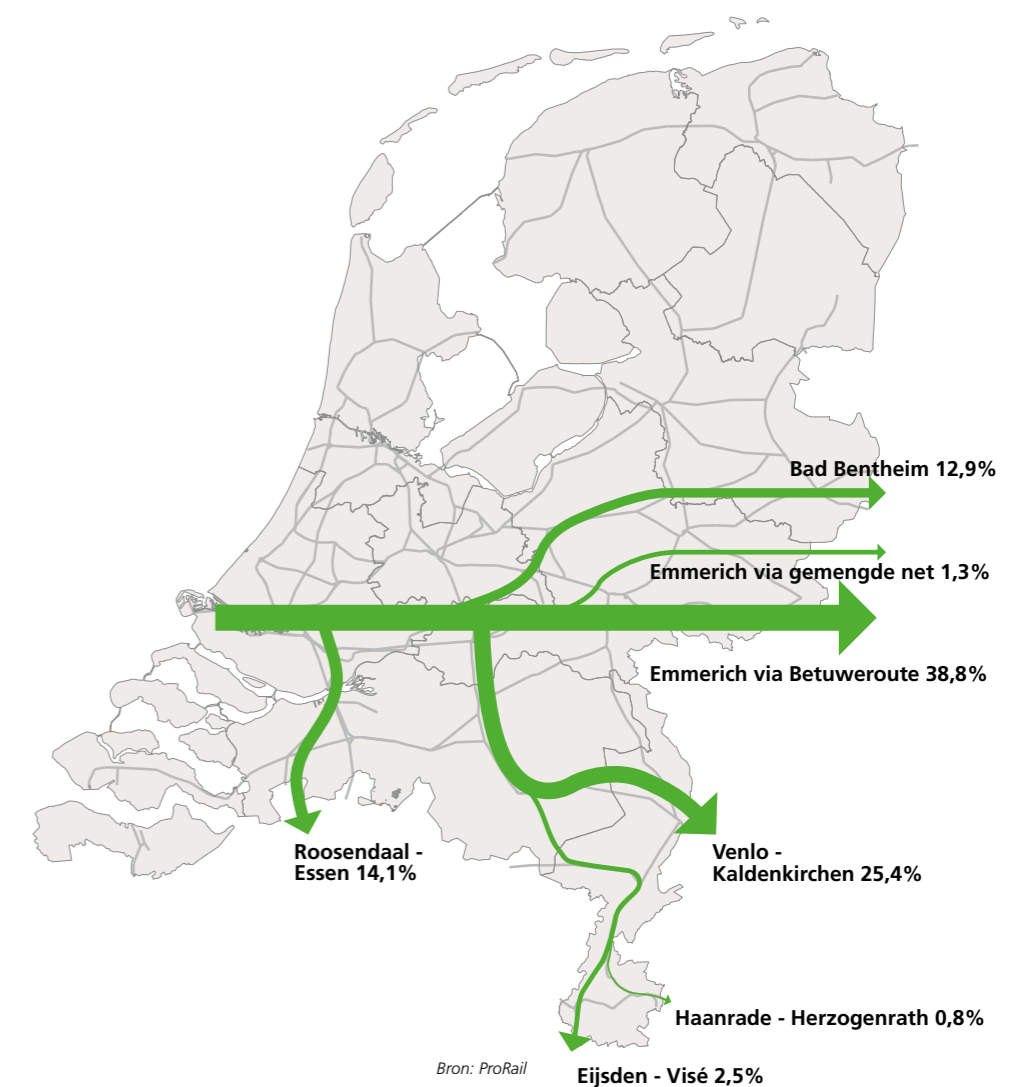


Bron: ProRail

Aantal treinen per grensovergang

Het merendeel van alle goederentreinen dat in Nederland rijdt heeft een internationale herkomst of bestemming. Dit betekent dat het meeste vervoer grensoverschrijdend is. In 2021 passeerden in totaal 58.850 treinen de grens met Duitsland en België. Dat is een groei van circa 4% ten opzichte van 2020.

Op de kaart is het procentuele aantal goederentreinen per grensovergang weergegeven. Verreweg het merendeel van alle treinen maakt gebruik van de Oost-West-as (circa 78%), waarbij de meeste treinen gebruik maken van de grensovergangen bij Emmerich-Zevenaar (40,1%) en Venlo (25,4%). Op de Oost-West-as (verkeer op alle grensovergangen tussen Nederland en Duitsland) nam het aantal treinen ten opzichte van 2020 toe met 2.950 goederentreinen (6,8%) tot 46.600 in totaal. Op de Noord-Zuid-as (verkeer op alle grensovergangen tussen Nederland en België) nam het aantal goederentreinen af met 850 in totaal, dat is circa 6,5%. De voornaamste reden is het verminderde aantal transitotreinen die vanwege werkzaamheden werden omgeleid via de Montzenroute. Daarnaast speelt ook het lagere aantal autotreinen een rol als gevolg van het chiptekort.



Bron: ProRail

Meer groei was wellicht mogelijk geweest

Het spoorgoederenvervoer kende in 2021 al met al een mooie groei in het volume (tonnage) en het aantal treinen. In de basis is vervoer per spoor weliswaar iets duurder dan de binnenvaart, maar met de laagwater- en congestietoelagen van de afgelopen jaren in de binnenvaart, zijn spoortarieven toch heel concurrerend. Daarnaast is de modaliteit vaak sneller en betrouwbaarder. Zeker in de automotive en chemische industrie liggen daarom kansen voor het spoor. Toch moet de spoorsector waken dat als gevolg van storingen, omleidingen i.v.m. werkzaamheden aan het spoor en toenemende infrakosten, deze concurrentiepositie zakt. Als er minder beperkingen waren geweest in de infrastructuur is het niet ondenkbaar dat de groei wellicht nog hoger had kunnen uitvallen.

Ontwikkelingen in 2022

In de eerste helft van 2022 speelden diverse disruptieve ontwikkelingen. Van logistieke verstoringen als gevolg van COVID-19, stijgende energieprijzen tot de Oekraïne-crisis en EU-sancties. Deze ontwikkelingen hebben grote invloed op het goederenvervoer, waaronder ook de modaliteit spoor. Binnen de verschillende vervoerwijzen speelt dat zowel de vraag naar vervoer als de beschikbare vervoerscapaciteit en de kosten van vervoer worden geraakt. In het spoorvervoer en de binnenvaart is het vervoer van containers in 2022 teruggelopen, maar het vervoer van energiedragers, zoals steenkool, is juist toegenomen. Door de Oekraïne-crisis bereiden verladers zich voor op het stilleggen van de import van energiedragers uit Rusland door meer aan te voeren en energiestromen te verleggen of over te schakelen op andere energiebronnen, zoals LNG. Door de blokkade van Oekraïense havens, worden alternatieve routes ontwikkeld over de weg, per spoor en per binnenvaart. Voor Nederland is dit qua omvang vooralsnog beperkt. *(Bron rapport KIM)*¹⁾



¹⁾ Rapport Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid over "Recente ontwikkelingen en de gevolgen voor het goederenvervoer van, naar en door Nederland"; J. Visser en M. Knoope, september 2022



Ben jij student of young professional binnen de logistieke sector en wil je je kennis vergroten over het spoorgoederenvervoer? Meld je dan aan voor de Rail Cargo Academy.

Dé opleider voor studenten en professionals binnen de logistiek die expert willen worden op gebied van spoorgoederenvervoer. In tien lessen wordt het goederenvervoer uitgelegd vanuit het perspectief van de klant en de lading. Zaken als inter- en multimodaal vervoer, snelheid van het transport, situeren van opslag, overslag, de do's and the don't's, sterke en minder sterke kanten, geografie, maar ook geopolitiek komen aan bod.

Onderwerpen van de Masterclasses

- Standaardisatie en normalisatie
- Organisatie van de markt
- Modale keuze
- Vervoerseenheden
- Locomotieven en wagons
- Netwerken
- Planningssystemen
- Berekeningen I + II
- Meer complexe gevallen

De masterclasses kunnen als reeks of afzonderlijk afgenomen worden. De colleges en masterclasses kunnen in het Nederlands, Engels en Duits worden verzorgd.

Kijk voor meer informatie over de specifieke inhoud per les op onze website: www.railcargo.nl/rail-cargo-academy

DE COLLEGES EN MASTERCLASSES WORDEN VERZORGD DOOR:



FRANS DE JONG:



HENDRIK RODEMANN:

Kritische massa North Sea Port maakt groei mogelijk

Door de fusie hebben we aan kritische massa gewonnen.
Dat merk je in aandacht vanuit de EU.

Dick Engelhardt draait al een behoorlijk tijdje mee in het Zeeuwse. Sinds 2005 was hij hoofd Infrastructuur en Ruimte bij Zeeland Seaports; de samenwerking tussen de havens van Vlissingen en Terneuzen. Sinds 2018 is hij actief binnen North Sea Port, de grensoverschrijdende fusie tussen de havengebieden van Gent en de eerdergenoemde Zeeuwse havens.

Inmiddels is hij als bestuurder verantwoordelijk voor innovatie, gebiedsontwikkeling en nautische zaken, maar met name in zijn vorige hoedanigheid was hij druk met de uitbreiding van de railmogelijkheden. Dit resulteerde, onder andere, in de noodzakelijke aandacht, samenwerking en investeringen om grip te houden op een verbeterde spoor aansluiting tussen Terneuzen en Gent. Daarnaast werden diverse terminals op het spoor aangesloten en de capaciteit van diverse rangeerterreinen, zoals dat bij Vlissingen-Oost, uitgebreid.

Infrabel en ProRail

“Daar kwam aardig wat bij kijken. Het is bijvoorbeeld best een uitdaging om twee nationaal georiënteerde partijen als Infrabel en ProRail samen te brengen in een grensoverschrijdend project. Uiteindelijk haalden alle partijen hier energie uit, met dito resultaat.”

Engelhardt ziet het niet als de bekroning van het werk. Eerder als een goed begin. “In het Strategisch Plan van North Sea Port staat dat we willen bouwen aan sterke logistieke verbindingen. Dat gaat met name over water, buis én spoor.” Zo staat onder andere de Sloeboog nog op z'n lijstje. Deze maakt onderdeel uit van het project Verbinding Zeeland-Antwerpen (VEZA) en koppelt de Zeeuwse lijn met Goederenlijn 11. Het project ontsluit Vlissingen-Oost en levert, via Goes en Bergen op Zoom, zo'n 1,3 miljoen ton spoorgoederenvervoer op uit het Sloegebied.

De Fransen

Ook ziet Engelhardt veel heil in het verder ontwikkelen van de noord-zuid verbindingen. “We kijken in

Nederland altijd oost-west. Nu we met North Sea Port ook de Belgen aan boord hebben, wordt het makkelijker de samenwerking met de Fransen uit te breiden.” Sowieso lopen dat soort zaken sinds de fusie beter. “Qua investeringen zaten we hier toch altijd een beetje in duister gebied. Door de fusie hebben we aan kritische massa gewonnen. Dat merk je in aandacht vanuit de EU. Via hen kunnen we dan meer voor elkaar krijgen in de lidstaten.”

Overigens gaan de denkbeelden daarbij niet zo ver, dat aan een tweede Rotterdam of Antwerpen gedacht moet worden. “Nee, dat heeft geen zin. We willen niet in die prijzenslag tussen Antwerpen en Rotterdam terecht komen. We focussen ons dus; zoeken de niches op. Bij containers gaan we bijvoorbeeld voor reebers.”

Kwetsbaar

Dat laat onverlet dat er volgens Engelhardt de komende tijd flink geïnvesteerd zou moeten worden in het spoor van en naar het 60 kilometer lange grensoverschrijdende havengebied. “We willen werk maken van verduurzaming en daarnaast de weg ontlasten. We zitten in Zeeland tenslotte met een kwetsbaar wegennet voor verstoringen, met name vanwege de eilandenstructuur met een beperkt aantal oeververbindingen.”

“Nu handelen we 9 procent van onze lading af via het spoor. In 2030 moet dat 15 procent zijn. We hebben nog ambities zat.”

» Dick Engelhardt | Rail Person 2022

Als bestuurder bij North Sea Port heeft Dick Engelhardt er mede aan bijgedragen dat de spoorinfrastructuur in Zeeland en Vlaanderen een forse impuls heeft gekregen. Dat betekent echter niet dat er nu op de lauweren gerust kan worden. “We hebben nog ambities zat!”

Foto: Hans de Meij (links) en Dick Engelhardt (rechts)

Kleine stapjes naar mooie toekomst

Eigenlijk verbaast Nico van den Berg zich nog regelmatig over het spoorgoederenvervoer. Er zitten nog steeds zo veel inefficiënties ingebakken in het systeem. Toch stemmen de ontwikkelingen hem positief, ondanks dat hij ook wel weet: "Het is de spoorwereld. Daarin zet je kleine stapjes."



E-trucks hebben te weinig bereik om internationaal transport te verzorgen, maar in combinatie met de trein ontstaat een duurzame combi, waar ik wel in geloof.

Nico van den Berg werkt bij Electrolux; 's werelds grootste en van oorsprong Zweedse producent van huishoudelijke apparatuur. Als Purchasing Manager Europa – Warehousing & Distribution is hij verantwoordelijk voor de Europese inkoop van transport en opslag; die vanuit de productielocaties in Polen en Italië plaatsvindt

"Van oudsher doen we al veel via het spoor", aldus Van den Berg. "Zowel bij de fabrieken in Italië als in Polen zijn we aangesloten op het spoor, dus dan is het wel een handige modaliteit. In Nederland bijvoorbeeld handelden we de afgelopen 25 jaar al zo veel mogelijk via railvervoer af."

CO2-footprint

De laatste jaren is de behoefte aan spoorgoederenvervoer alleen maar toegenomen. De duurzaamheidsagenda van Electrolux is streng. "In 2030 moet onze CO2-footprint met vijftig procent verminderd zijn. Dat betekent dat we naast rail vol inzetten op intermodaal; ook op locaties die niet direct spoorverbonden zijn. Bovendien is het spoor een goede oplossing voor het tekort aan chauffeurs en vrachtwagens op de weg."

Wat betreft de toekomst is het qua spoor niet zo zeer een kwestie van de uitbreiding van infrastructuur, vindt Van den Berg. "Die is er op zich wel in voldoende mate aanwezig. Nu hebben we een probleem met een onbalans in wagons, waardoor er een tekort in Oost-Europa is, maar als je naar de lange termijn kijkt, is het toch vooral een kwestie van harmonisatie en efficiëntie. Dat gaat het spoorgoederenvervoer écht helpen. Er is al één Europese markt, maar het spoor blijft daarbij achter."

Piloten

Van den Berg doelt dan op zaken als de nog steeds verschillende spoorbreedtes in Europa en ook de

veiligheidssystemen die nog niet op elkaar afgestemd zijn. "Het is toch ook bizar dat je nog steeds met nationale machinisten moet werken. Bij piloten is dat toch ook niet. Daar is de voertaal gewoon Engels. Punt."

De door de EU ingezette ontwikkelingen stemmen hem echter positief. "Ervaring leert dat in de spoorwereld maar kleine stapjes gezet worden, maar de richting is goed." Daarbij komt nog dat Van den Berg positief is over het intermodale aspect. "E-trucks hebben te weinig bereik om internationaal transport te verzorgen, maar in combinatie met de trein ontstaat een duurzame combi, waar ik wel in geloof."

Platooning

Ondanks dat in andere sectoren grotere stappen gezet worden, ziet Van den Berg de toekomst voor het railvervoer zonnig in. "Met platooning van trucks zijn we bijvoorbeeld in Nederland en Scandinavië dan wel ver, maar in de rest van Europa is de acceptatie minimaal. Als het spoor de harmonisatie goed oppakt, verwacht ik er veel van qua groei. De energieprijzen veranderen nu de business case wel, maar het betekent ook een extra boost voor het opwekken van duurzame energie. Dat is mooi; ook vanuit de duurzaamheidsagenda. Zo zie je dat alles eigenlijk weer met elkaar verbonden is."

» Nico van den Berg | Rail Shipper 2022

Meer erop uit



Bij de Bertschi Terminal in Rotterdam-Botlek is het aantal afgehandelde containers van een ruime 14.000 in 2019 naar boven de 20.500 gegaan afgelopen jaar. Het spoor speelt daarbij een belangrijke rol; net als Matthew Hartevelde, die als operations manager Rotterdam, warm pleitbezorger is van het railvervoer.

Bertschi is gespecialiseerd in logistieke dienstverlening van vloeibare en droge bulkproducten voor de chemische industrie, waarbij de focus voor de langere afstanden ligt bij intermodaal vervoer. Dat gebeurt vooral via het spoor maar ook met vervoer per short sea. "Maar vervoer per spoor of short sea gaat niet zonder wegtransport, het blijft een combinatie", steekt Matthew Hartevelde van wal. "De truck zetten we vooral in voor de last en first mile."

Moest de 29-jarige manager vroeger nog wel eens de 'blaren op de tong lullen' om het spoor aan de man te brengen, tegenwoordig is er steeds meer vraag. "Het feit dat railvervoer 'groener' is, is inmiddels wel geland. Uit onze berekeningen blijkt dat het mogelijk is om bij de switch van truck naar trein tot wel 70 procent aan CO2-uitstoot te besparen. Van ladingeigenaren wordt steeds meer verwacht dat zij inzichtelijk maken hoe ze emissies reduceren. Dan is dit een snel te nemen en effectieve stap."

Groeiend tekort

Ook veiligheid is volgens Hartevelde van belang. "Het spoor is nou eenmaal de meest veilige manier van transport. Zeker bij het vervoer van chemische producten speelt dat aspect een belangrijke rol. Daarnaast spelen een groeiend tekort aan chauffeurs en materieel en meer files op de weg, ook mee."

"In september 2021 is onze terminal met 30.000 vierkante meter uitgebreid. Toen hebben we het ook opengesteld voor opslag van derde partijen. Daar is veel vraag naar. Vanuit de Botlek hebben we nu, in samenwerking met Hupac, zeven keer per week een railshuttle rijden op Busto Arsizio in Italië, zes keer per week op Wenen en tweemaal naar Duisburg."

Afstemming onderhoud

Hartevelde ziet de groei van het spoor in de toekomst positief in. Dat betekent overigens niet dat er niets meer te verbeteren valt. "Wat belangrijk is, is dat er binnen de EU meer als één wordt gedacht. Zo zou

Het feit dat railvervoer 'groener' is, is inmiddels wel geland.

de afstemming van onderhoud aan tracés veel beter afgestemd kunnen worden. Niet dat er de ene periode stremming in Nederland is en daarna Duitsland begint aan onderhoud op hetzelfde traject, maar dan bij hen."

"Een ander punt waar ik me zorgen om maak is de instroom. Als spoorgoederensector zouden we daar veel meer de handen ineen moeten slaan om de jeugd te interesseren. Kids vinden treinen prachtig, maar als ze wat ouder worden, zijn er maar weinig die er hun beroep van willen maken. We moeten dus langs de lagere en middelbare scholen om te laten zien hoe gaaf het is om hierin te werken. Workshops en gastlessen, maar bijvoorbeeld ook iets als excursies tijdens de Wereldhavendagen. Willen we de jeugd interesseren in waar wij mee bezig zijn, dan moeten we er veel meer op uit."

» Matthew Hartevelde | Rail Talent 2022

» INTERNATIONAAL GOEDERENVERVOER PER SPOOR; LAND VAN HERKOMST EN BESTEMMING

Het merendeel van het spoorgoederenvervoer in Nederland is grensoverschrijdend. Dat is niet zo vreemd. De modaliteit is namelijk vooral concurrerend op middellange afstanden en/of bij grotere volumes. Door toenemende congestieproblemen op de weg, chauffeurstekorten, laagwaterstanden en duurzaamheidsdoelstellingen is het aannemelijk dat de positie van het intermodale vervoer alleen maar sterker wordt.

Als we inzoomen op de internationale vervoersstromen via het spoor dan blijkt dat Duitsland nog altijd onze belangrijkste handelspartner is, gevolgd door Italië. Daarna volgen de Centraal- en Oost-Europese landen.

Duitsland

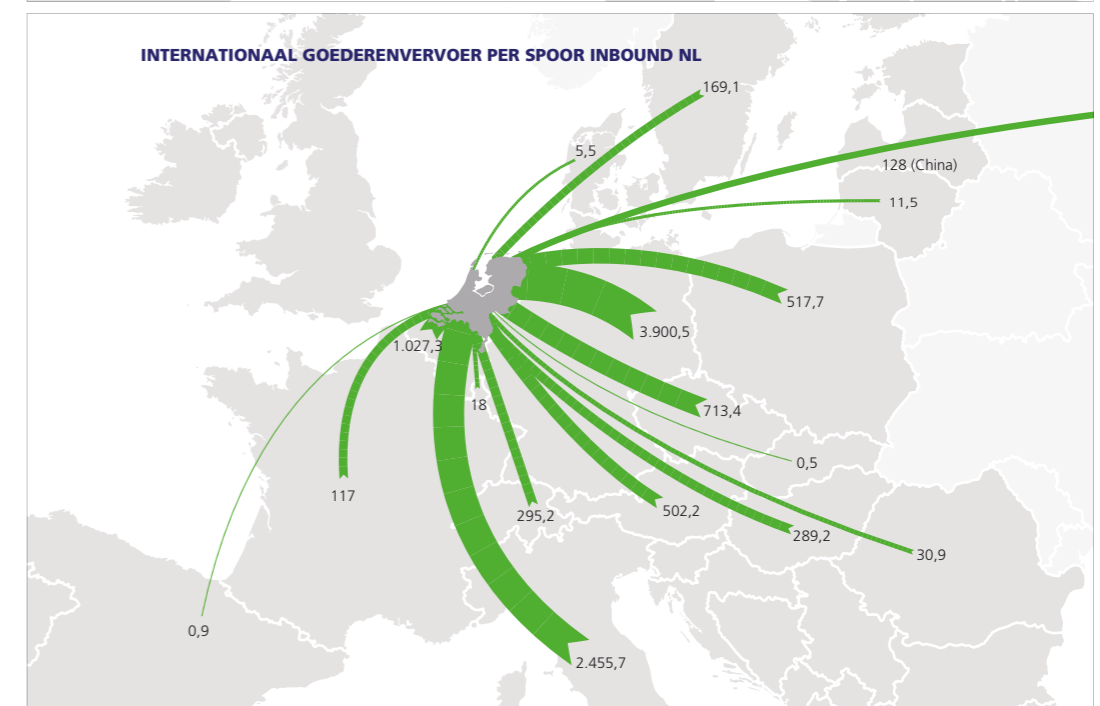
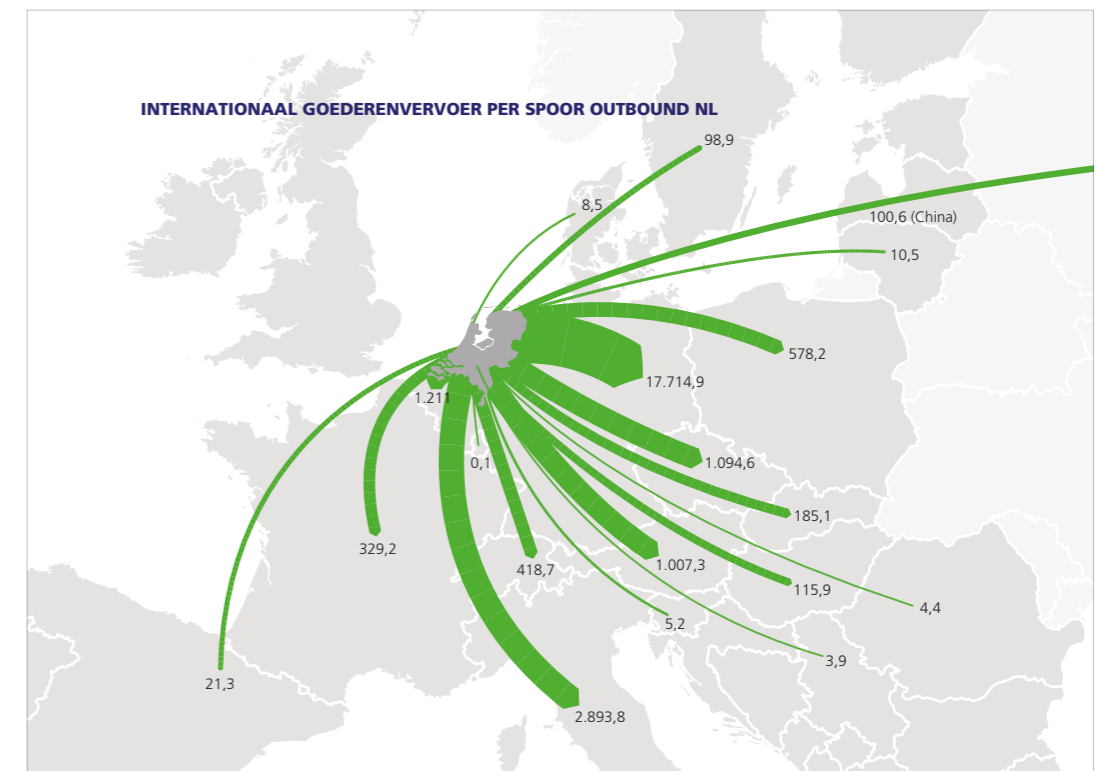
Uit de cijfers blijkt dat Duitsland de belangrijkste bestemming is van treinen vanuit Nederland. Van alle goederen die in 2021 vanuit Nederland naar het buitenland werden vervoerd had ruim driekwart Duitsland als bestemming. In 2021 nam de goederenstroom per spoor naar Duitsland vergeleken met een jaar eerder met 10,1 procent toe tot 17,7 miljoen ton. Deze stijging hangt er vooral mee samen dat kolen en metaalerts belangrijke goederengroepen zijn die van Nederland naar Duitsland worden vervoerd. Daarnaast breidde ook het aantal intermodale shuttles tussen Nederland en Duitsland uit, zoals de verbindingen tussen de Rotterdamse haven en de regio Beieren.

Italië

Na Duitsland is Italië de belangrijkste vervoerspartner, met een aandeel van circa 15% in het totale vervoerde volume (import en export) in 2021. Ten opzichte van 2020 is dat een geringe stijging. Het grote merendeel betreft continentale lading, inclusief shortsea-vracht (IT-UK en v.v.). De Alpenpassage, de afstand en de balans in retourvracht maken het aantrekkelijk om gebruik te maken van intermodale oplossingen. Italië is daarom voor Nederland het enige land in Europa waarnaar en waarvandaan meer goederen per spoor dan via de weg of binnenvaart worden vervoerd. Een soortgelijke trafiek zou je wellicht ook verwachten voor het vervoer van en naar Spanje. Op deze route wordt echter nog steeds veel gebruik gemaakt van het wegvervoer, aangezien Spanje een afwijkende spoorbreedte heeft.

Verschuiving naar Oost-Europa

Steeds meer productie verschuift naar Oost-Europese landen en daarmee ook de vestigingslocatie van Europese Distributie Centra (EDC). Willen de Nederlandse havens in de toekomst hun concurrentiepositie behouden, dan zijn goede spoorverbindingen van en naar Centraal-Oost-Europa essentieel. In elk geval zijn de afstanden van en naar deze landen zeer geschikt voor het spoorgoederenvervoer.



Cijfers: x 1.000 ton Bron: CBS

Gelijktijdig is het aantal bevaarbare waterwegen in die landen beperkt en daarmee is men te meer aangewezen op het spoor of de weg. Ook laten de Oost-Europese landen hoge economische groeicijfers zien. De welvaart neemt toe en de interne afzet wordt groter. Het economisch zwaartepunt binnen Europa verschuift daarom naar het Oosten. De connectie met de Aziatische landen middels de hernieuwde zijderoute speelt daarin ook een rol.

Spoorvervoer van en naar China

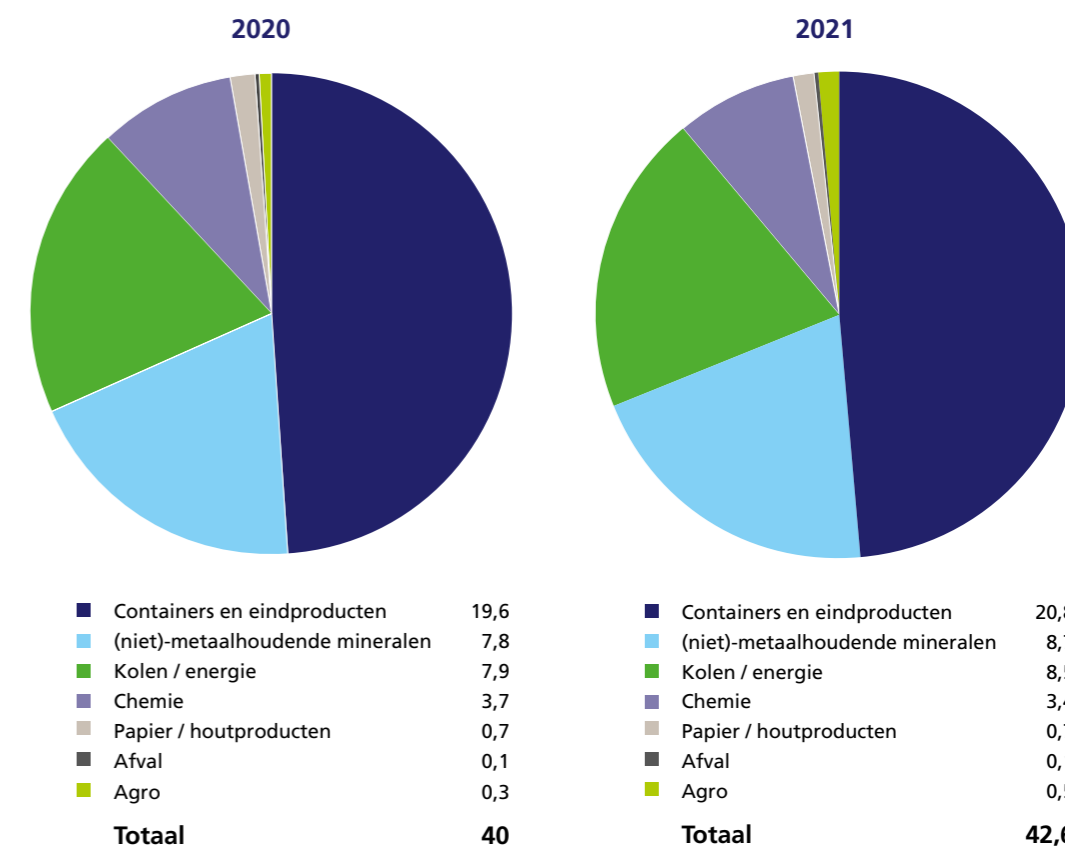
In 2021 steeg het aantal vrachttreinen tussen China en Europa t.o.v. 2020 met 22%. In 2020 was er zelfs sprake van een stijging van 50% in vergelijking met het jaar ervoor. Wel was er toen sprake van een uitzonderlijk jaar vanwege de positieve invloed van corona op het vrachtvervoer per spoor tussen China en Europa. In 2019 waren de groeicijfers vergelijkbaar met die van 2021. De verwachting is dat de volumes in 2022 achterblijven. Enerzijds door de Covid-maatregelen en anderzijds door de situatie in de Oekraïne. De meeste routes van de New-Silk-Way lopen via Rusland. Vervoer per spoor is toegestaan, maar verladers zijn terughoudend.



Verdeling volume naar soort

In onderstaande taartdiagram wordt het totale spoorvolume in tonnen in 2021 onderverdeeld naar soort goederen. Hoewel het spoor van oudsher veel wordt gebruikt voor bulkclading en chemie, zien we de laatste jaren een sterke groei in het aandeel containers.

SPOORGOEDERENVERVOER PER LADINGSOORT

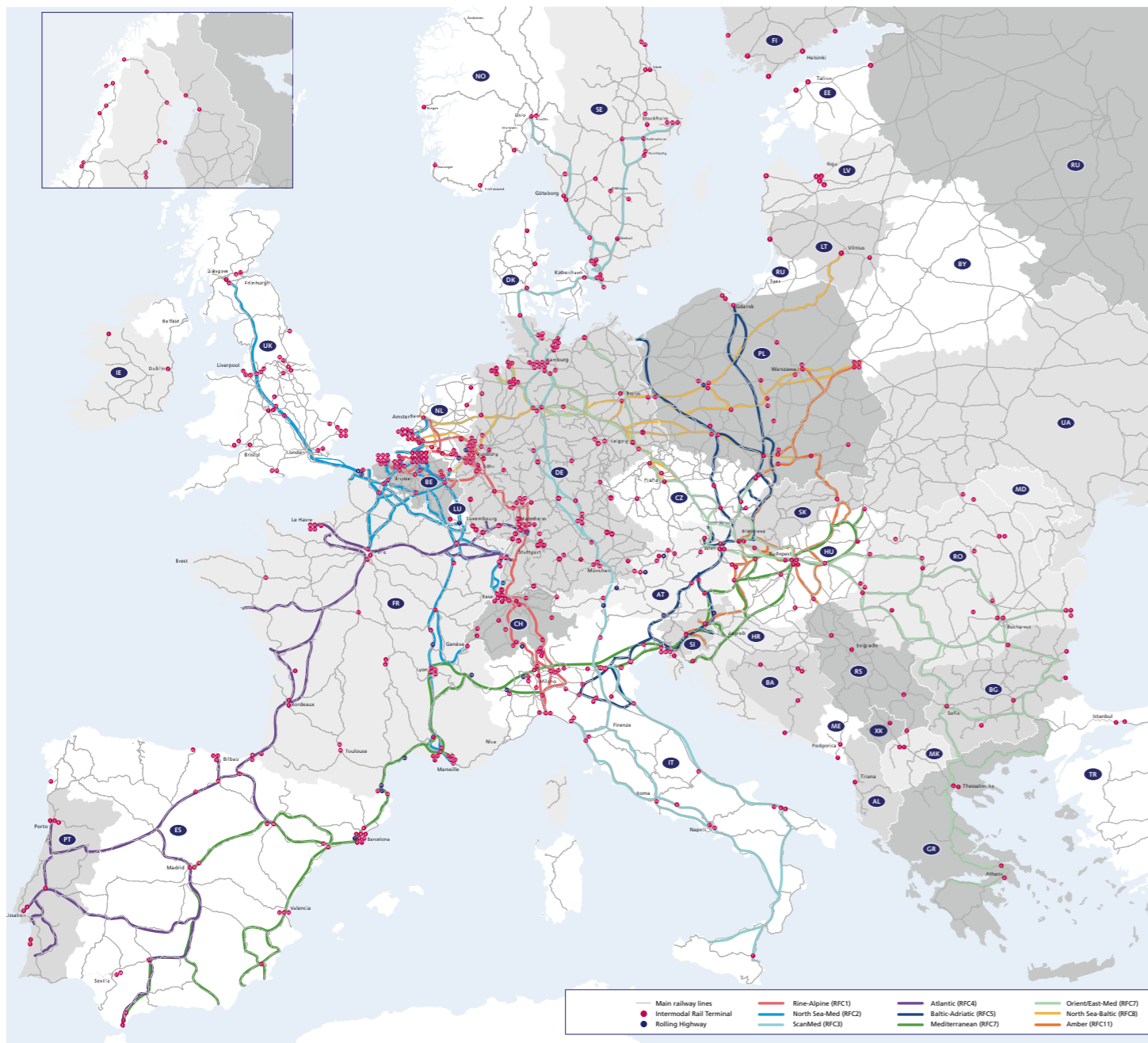


Cijfers: x miljoen ton Bron: CBS (cijfers 2022 zijn nog niet bekend)

Hieronder zie je een deel van de poster met alle Europese intermodale railterminals. De digitale poster is via deze QR-code te downloaden.



INTERMODALE RAIL TERMINALS IN EUROPA



VIND
DE BESTE
ROUTE VIA
HET SPOOR

In 2022 zijn we vanuit Rail Cargo gestopt met onze applicatie RailScout, met name omdat de applicatie niet meer technisch ondersteund werd en de applicatie herontwikkeld zou moeten worden. Om die reden raden wij onze relaties en andere geïnteresseerden nu aan om spoorverbindingen op te zoeken in Routescanner, een initiatief van het Havenbedrijf Rotterdam. Veel van onze deelnemers bieden hun verbindingen aan via Routescanner.

Over Routescanner.com

Alle intermodale verbindingen voor containervervoer op één plek

Routescanner is het eerste digitale platform waarmee je wereldwijd containerroutes en intermodale operators met elkaar kunt vergelijken. Het platform bundelt alle schema's en informatie van deep sea, short sea, spoor en binnenvaart operators op één plek. Hierdoor besparen verladers en expediteurs tijd in het zoeken en vergelijken van de slimste transport oplossingen. Daarnaast laat het platform zien welke door-to-door route het snelste of duurzaamste (o.b.v. co2 emissies per TEU) is.

Spoorverbindingen in Routescanner

Ook het spoor is goed gepresenteerd in Routescanner. Met meer dan 85 rail operators biedt het platform een mooi overzicht van de mogelijkheden binnen Europa, maar ook in de rest van de wereld. Het platform is

neutraal en onafhankelijk. En dankzij de gedetailleerde informatie en de verschillende tools die het platform biedt, kunnen verladers hun supply chain **slimmer** en vooral ook **duurzamer** inrichten. Routescanner wil hiermee bijdragen aan een duurzame transport keten en een betere wereld.

Makkelijk en gratis in gebruik

Routescanner maakt het plannen van een container net zo eenvoudig als het plannen van een reis via Google Maps. Daarnaast is het zo dat je gratis een account kunt aanmaken. Meer informatie? Of direct jouw optimale route zoeken? **Bezoek dan de website via: www.routescanner.com**



Spoor in beeld BEST PRACTICES >>

BERTSCHI
MATTHEW HARTEVELD
OPERATIONS MANAGER ROTTERDAM

BEST PRACTICE - BERTSCHI & ECS

TE
Don van Riel
Managing Director | Trimodal Europe B.V.

BEST PRACTICE - MAASVLAKTE SHUTTLE (TRIMODAL EUROPE)

Rail Freight
The future is ours

ARNO VAN RIIN
COMMERCIAL EXECUTIVE

BEST PRACTICE - EGS (EUROPEAN GATEWAY SERVICES) & MICHAEL KORS

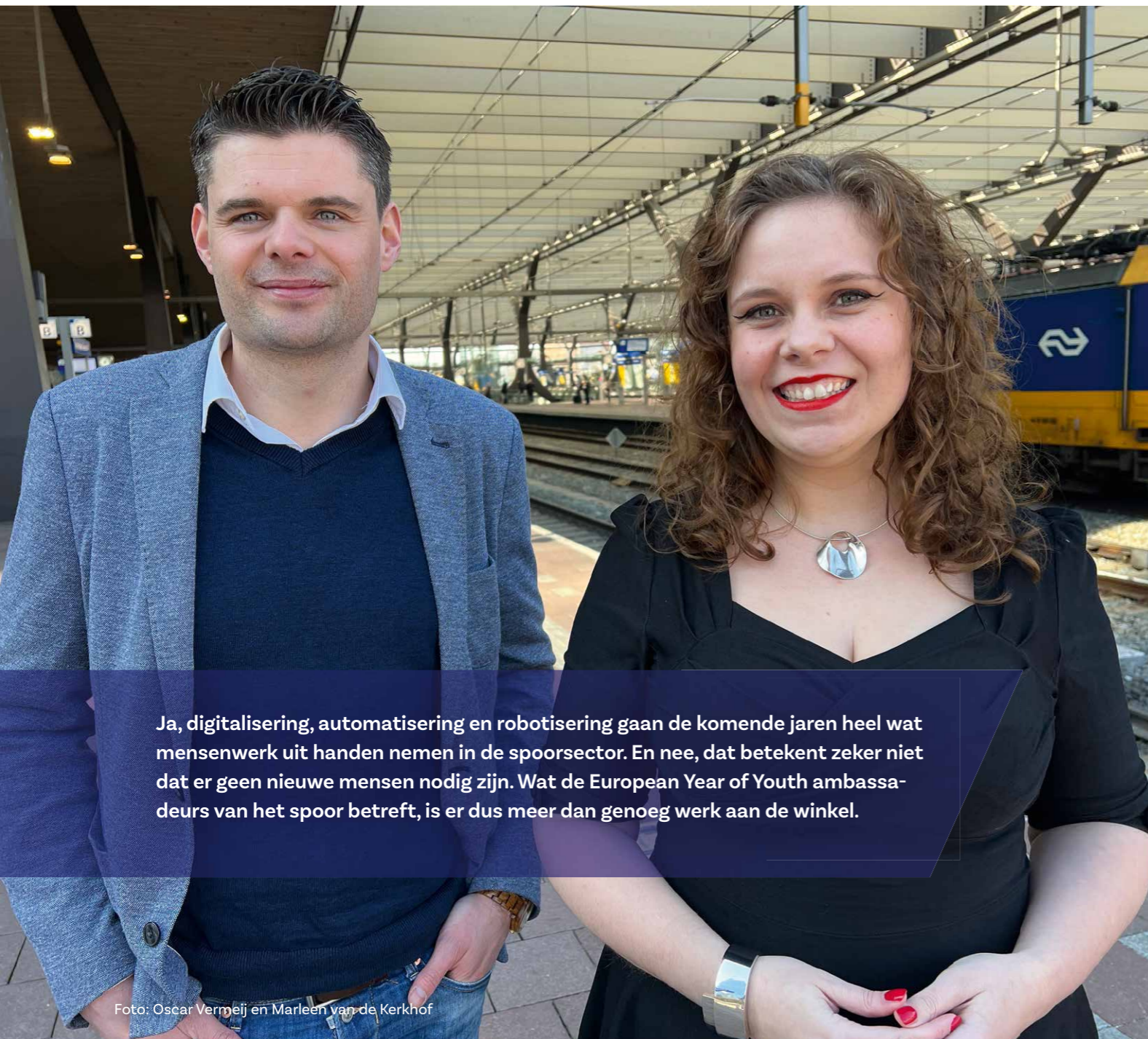
Rail Freight
The future is ours

ANNETTE VAN KETEL
COMMERCIEEL MANAGER LOGISTIEK

BEST PRACTICE - SOLINES B.V. EN PORT OF MOERDIJK

» European Year of Youth ambassadeurs

Laat zien wat je in huis hebt



Ja, digitalisering, automatisering en robotisering gaan de komende jaren heel wat mensenwerk uit handen nemen in de spoorsector. En nee, dat betekent zeker niet dat er geen nieuwe mensen nodig zijn. Wat de European Year of Youth ambassadeurs van het spoor betreft, is er dus meer dan genoeg werk aan de winkel.

Foto: Oscar Vermeij en Marleen van de Kerkhof

Internationaal werkterrein, veel samenwerking en innovatie, dat is onze sector.

“De komende vijf tot tien jaar gaat een derde van de huidige medewerkers in de Europese spoorsector met pensioen.” Marleen van de Kerkhof poneert de stelling meteen maar, om aan te geven dat er wel echt iets aan de hand is.

In het dagelijkse leven werkt ze als international affairs manager bij Dual Inventive en houdt ze zich juist bezig met innovaties die het mogelijk maken om het spooronderhoud efficiënter en veiliger uit te voeren. “Je kunt bijvoorbeeld met internet of things sensoren die in het spoor geplaatst zijn op afstand controleren of de wisselverwarming goed werkt, waardoor visuele inspecties niet meer nodig zijn. Zo verminder je het aantal ritten naar het spoor én hoeven spoorwerkers voor inspectie niet meer de gevarezone van het spoor te betreden.”

Frise ideeën

Het spoor gaat dus met z'n tijd mee en dat betekent dat het werk steeds met minder mensen gedaan kan worden. “Maar vanzelfsprekend heb je nieuwe instroom nodig. Ook voor de frise ideeën.” Samen met Oscar Vermeij, project development manager bij Rail Innovators Group, is zij in dit European Year of Youth in touw om als ambassadeurs voor het spoor jongeren te enthousiasmeren. Van de Kerkhof vanuit Railforum en Vermeij vanuit Rail Cargo.

Inmiddels zijn er al aardig wat ‘promo-gelegenheden’ achter de rug, variërend van een workshop aan de STC Machinistenopleiding en een presentatie op de ROC Twente tot aan een studiereis naar de EU in Brussel. “Het is belangrijk dat je je als sector goed presenteert”, licht Vermeij toe. “Laten zien wat je in huis hebt. En dat is best veel. Internationaal werkterrein, veel samenwerking, innovatie. We moeten dat als sector meer gezamenlijk oppakken. Iedereen wordt

geconfronteerd met hetzelfde probleem: waar haal ik goede mensen vandaan.”

Enorm enthousiaste reacties

Een ander aspect dat goed aanslaat. Is volgens Van de Kerkhof de mate van duurzaamheid in de sector. “Daar krijg ik enorm enthousiaste reacties op. In de railsector kun je daar meteen mee aan de slag en iets betekenen voor de wereld. Via de modal shift, maar ook door via innovatie het spoorgoederenvervoer nog duurzamer te maken.”

Beiden zijn het erover eens dat je door jongeren te betrekken bij het spoorvervoer er meer interesse ontstaat. Vermeij: “Het begint vaak online. Daar moet je actief aanwezig zijn; maak je mensen nieuwsgierig. Maar daarna moet je ze het vooral laten beleven. We moeten erop uit. Naar scholen toe. Naar de Wereldhavendagen en naar andere events. Laten zien dat we flexibel, modern en met behulp van hi-tech werken.”

“En vergeet vooral niet te melden dat het spoor ook een topomgeving is voor vrouwen om in te werken”, voegt Van de Kerkhof toe. “Anders laat je vijftig procent van het potentieel liggen. Met de digitalisering en bijvoorbeeld de vraagstukken rondom verduurzaming zijn de functies in onze sector zo divers geworden, dat er voor iedereen een uitdagende en betekenisvolle baan te vinden is.”

» Marleen van de Kerkhof | International affairs manager bij Dual Inventive en Oscar Vermeij | project development manager bij Rail Innovators Group. Ze zijn samen European Year of Youth ambassadeurs

Vlogs

IN HET KADER VAN HET EUROPEAN YEAR OF YOUTH
NAM ISA PRINS VERSCHILLENDE VLOGS OP MET
YOUNG PROFESSIONALS UIT DE SECTOR.



Maurice Delattre,
Area manager bij Port of Amsterdam




Reinier van den Berg,
Werkvoorbereider bij Logitech




Thijs van den Heuvel,
Operationeel Directeur bij CTT Combi
Terminal Twente Rotterdam




Joyce Agterberg, Dienstregelingplanner en
Jordy Neeft, Planner bij Strukton





Matthew Hartevelde,
Operations Manager bij Bertschi Rotterdam






Isa Obdeijn,
Business Manager bij Routescanner





Vincent Krijgsman,
Operations Analyst & Teamleader Cost
Control bij European Gateway Services


Wesley van Felius,
Swietelsky Rail Benelux

Madil Mayouche,
Machinist bij DB Cargo

Oscar Vermeij,
Project Development Manager bij
Rail Innovators Group



SUBSIDIEREGELING: DAGELIJKS 1.100 CONTAINERS VAN WEG NAAR BINNENVAART OF SPOOR

Nederland heeft toestemming van de Europese Commissie om 22,5 miljoen euro te steken in het vergroenen van vrachtvervoer. Het geld is bedoeld om ondernemers te stimuleren hun goederen via de binnenwateren en het spoor te vervoeren in plaats van over de weg. Dat is goed voor de afname van de verkeersdruk op de weg, de verkeersveiligheid en het terugdringen van CO2-uitstoot.

Grootschalige opgave Rijkswaterstaat

De regeling is door het kabinet ingesteld, met het oog op de grootschalige vervangings- en renovatieopgave van Rijkswaterstaat. Daardoor neemt de druk op het wegennet fors toe. Rijkswaterstaat vervangt of renoveert de komende jaren meer dan 100 bruggen, tunnels, sluizen en viaducten.

Deze 'Modal Shift' subsidieregeling is opgezet om:

- de weg te ontlasten en verkeersopstopping op de belangrijkste doorgaansroutes voor het goederenvervoer terug te dringen. Met dagelijks 1.100 vrachtwagens minder op de weg, neemt die druk op het wegennet af en neemt de verkeersveiligheid toe.
- de verplaatsing van het goederenvervoer van de weg naar de binnenvaart of het spoor blijvend te versterken. Het doel van de Modal Shift regeling is expliciet om additionele lading van de weg af te halen, niet om een verschuiving binnen de reeds bestaande stroom over water of spoor te realiseren.
- De regeling draagt bij aan het bereikbaar houden van steden en industriehavencomplexen in de Randstad en aan het vergroenen van het vrachtvervoer.

Kijk voor meer informatie en de randvoorwaarden op www.modalshiftprogramma.nl

» Connekt, december 2022

Connekt is het programmabureau dat in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat het initiatief om vervoer over spoor en binnenvaart te stimuleren uit te voeren.

AGENDA 2023

» 22 MAART

SPOORCONGRES
20-jarig Jubileum Rail Cargo

» 9 T/M 12 MEI

TRANSPORT LOGISTIC MÜNCHEN
inclusief Spoorcafé

» 7 JULI

EVENT YOUNG PROFESSIONALS

» 7 JULI

SPOORCAFÉ

» 1 T/M 3 SEPTEMBER

WERELDHAVENDAGEN

» 21 SEPTEMBER

SPOORCAFÉ
uitreiking Rail Cargo Awards

» 7 DECEMBER

SPOORCAFÉ



Onze activiteiten worden mede ondersteund door het campagne team Rail Freight, The Future Is Ours.

OVERIGE ACTIVITEITEN HET HELE JAAR DOOR

» **RAIL TERMINALDAGEN**
Round tables vanuit Rail Freight the future is ours

» **RAIL CARGO ACADEMY**
i.s.m. Interrojo

» **FORWARD**
het magazine van Rail Cargo

» **MEET & GREET**
1-op-1 afspraken binnen het netwerk

» MAKING THE CONNECTION MET RAIL CARGO INFORMATION NETHERLANDS

Rail Cargo Information Netherlands bestaat in 2023 al weer 20 jaar! De stichting Rail Cargo information Netherlands is als publiek-privaat initiatief opgericht op 30 juni 2003. Doel van de stichting is om het goederenvervoer per spoor te bevorderen en het imago van railgoederenvervoer bij verladers en logistieke dienstverleners te verbeteren. Daarnaast houden wij ons actief bezig met het verbinden van de deelnemende bedrijven en helpen wij zo bij het creëren van commerciële kansen.

Bij potentiële klanten van het spoorgoederenvervoer zijn de mogelijkheden en de voordelen van spoor dikwijls onbekend. Ook hier geldt: onbekend maakt onbemind. Ons doel is om deze onbekendheid weg te nemen door de feiten over deze markt helder te presenteren en laagdrempelig aan te bieden. Hierdoor laten we zien dat het spoor een aantrekkelijke optie is voor veel vervoersbehoeften.

Wij staan voor:

- **Promotie**
- **Voorlichting**
- **Matchmaking**

Deelnemers

De activiteiten van het voorlichtingsbureau Rail Cargo worden mede mogelijk gemaakt dankzij de financiële steun van een groot aantal bedrijven en instellingen. We hebben een breed netwerk van ruim 90 deelnemers, met connecties in binnen- en buitenland.

Waarom deelnemer worden?

Houdt uw bedrijf zich op wat voor manier dan ook bezig met het spoorgoederenvervoer? Ons netwerk staat open voor alle organisaties in Nederland die diensten en producten leveren aan of binnen de spoorgoederen sector.

Aansluiten bij Rail Cargo information Netherlands biedt de volgende voordelen:

- » **Zichtbaarheid:** je bent zichtbaar onderdeel van een netwerk van bedrijven die allemaal hetzelfde doel voor ogen hebben: groei van Spoorgoederenvervoer

- » **Promotie:** we kunnen een actieve rol spelen in het promoten van jouw producten en diensten. Dit doen wij door vermelding logo en link naar jullie eigen website. Daarnaast worden jouw nieuwsberichten op aanvraag door ons op de website van Rail Cargo geplaatst en delen we deze via onze sociale kanalen en de nieuwsbrief die naar meer dan 1300 contacten gaat.
- » **Commerciële kansen:** Wij verbinden onze deelnemers met andere bedrijven en opdrachtgevers door kennismakingen, netwerkevenementen en één-op-één contact.
- » **Deelname events:** Jaarlijks organiseren we vier keer een Spoorcafé en een Spoorcongres. Als lid van Rail Cargo kun je gratis deelnemen. Daarnaast nemen we deel aan verschillende andere evenementen. Afhankelijk van het thema, bieden we onze deelnemers de mogelijkheid een presentatie te geven en zo de doelgroep te bereiken.
- » **Slagkracht:** door ons te verenigen hebben we meer slagkracht en krijgen we meer voor elkaar. Dit kan leiden tot positieve nieuwe initiatieven en mogelijkheden binnen de sector. Zo is Rail Cargo ook uitvoerder van de campagne Rail Freight The Future is Ours.
- » **Matchmaking:** We houden ons actief bezig met het verbinden van bedrijven. Dit doen we door het organiseren van laagdrempelige meet & greets op inspirerende plekken.

» DIRECT AANMELDEN
Aansluiten kan bij het netwerk al vanaf €750,-. Wilt u meer informatie ontvangen? Neem dan contact op met Caroline Koiter via koiter@railcargo.nl

PARTNERS OF DUTCH RAILFREIGHT

Train Operating Companies »



Intermodal Rail Operator »



Rail Freight Agents »



Logistic Service Provider »



Ports & Infra »



Terminal Operators »



Suppliers of Industry »



Stakeholder »



SAVE THE DATE
22 MAART 2023
SPOORCONGRES

Meld je nu aan voor het Spoorcongres 2023
(Lustrum jaar Rail Cargo)

www.spoorcongres.nl/inschrijven2023/

