

FORWARD

het magazine van Rail Cargo

2025

LET'S PLAY THE GAME

Een sportieve blik op
spoorgoederenvervoer



INTERVIEWS

Hanna Stelzel, Peter Schilte,
Pim Bastiaanse, Bram Roosendaal,
Hugo Boelhouwer



SPOOR IN CIJFERS

Nationaal en internationaal



Rail Cargo

information Netherlands

Inhoud



- 3** Voorwoord
Caroline Koiter
Directeur Rail Cargo
- 4** Terugblik 2024
Waar zijn we trots op
- 6** Interview
Hanna Stelzel
Directeur Containers
Port of Rotterdam
- 8** Terugblik
Spoorcongres
Let's play the game
- 10** Spoor in cijfers
Facts & figures Nederland
- 14** Interview
Peter Schilte
Rail Person of the Year
- 16** Interview
Bram van Rosendaal
Rail Talent of the Year
- 18** Agenda 2025
- 19** Havendagen 2024
- 20** Spoor in cijfers
Facts & figures Internationaal
- 22** The Future is ours
Nieuwe connecties en innovaties
- 24** Interview
Pim Bastiaanse
Rail Shipper of the Year
- 26** Mijlpalen
Zijn er om te vieren
- 28** Interview
Hugo Boelhouwer
Rail Trainee of the Year
- 30** The Beat Cycling Club
Van dromen naar doen
- 32** Menukaart onderwijs
- 33** Making the
Connection
- 34** Our stakeholders
- 36** Spoorcongres XL
2025

FORWARD



Op de cover

Foto gemaakt door:
Shane van Hattum, duckdev

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
Ever-idee | www.ever-idee.nl

2024 was een Olympisch jaar. Toen ongeveer acht jaar geleden bekend werd dat de Spelen in Parijs zouden plaatsvinden, besloot ik samen met mijn gezin er vol voor te gaan. Twee weken lang dompelden we ons onder in alles wat sport te bieden heeft. Het was een onvergetelijke ervaring die me liet zien hoe inspirerend sport kan zijn.

Van droom naar werkelijkheid

De Spelen gaven ons ook de inspiratie om het thema van het Spoorcongres rond sport te laten draaien. Er zijn verrassend veel parallellen: van spelregels en het speelveld tot vaardigheden en talentontwikkeling. Terwijl we druk bezig waren met de voorbereidingen, hoorden we dat de Beat Cycling Club met de trein naar Spanje op trainingskamp wilde. Vanaf het eerste moment kreeg deze wielploeg vanuit de sector de gunfactor en het is geweldig hoe positief hun initiatief in binnen- en buitenland is opgepakt. Het begint met ambitie, een goed verhaal, en uiteindelijk een mooi netwerk van mensen en bedrijven die iets willen realiseren.

Zo is het met de railsector niet anders. Er is ambitie. Vanuit Rail Cargo ondersteunen we de ambitie van de spoorgoederensector en het Ministerie van infrastructuur en Waterstaat om het aandeel spoorgoederenvervoer te laten groeien van 40 naar 60 miljoen ton vervoerde goederen. Dat lukt alleen met een goed verhaal, wat we mede vertellen vanuit onze campagne 'Rail Freight, the future is ours'. Dat verhaal gaat niet alleen over veiligheid en duurzaamheid, maar steeds meer over weerbaarheid. De afgelopen jaren hebben zich zoveel disruptieve gebeurtenissen voorgedaan, dat verladers steeds meer inzetten op meerdere modaliteiten om zo een antwoord te hebben voor het tekort aan chauffeurs en de laagwaterperiodes. Zekerheid heeft een prijs,

waarbij het wel van belang is dat het Nederlandse spoorgoederenvervoer zich niet uit de markt prijst. En last but not least is er een divers en geëngageerd netwerk nodig. Al langer hebben we de wens om ook buiten Nederland met stakeholders op te trekken. Want 'ons' spoorgoederenvervoer stopt niet aan de grens. Het loopt tot alle uithoeken van Europa tot zelfs daarbuiten, daar hoort een meer brede blik bij. Als kleine club is dat best uitdagend, maar gelukkig staan Wietse en ik er niet alleen voor. We zijn dankbaar met onze betrokken bestuursleden, die voor en achter de schermen ons tot steun zijn. Elk jaar verheugen we ons op nieuwe winnaars van de Rail

Cargo Awards, die samen met ons op diverse evenementen promotie maken voor de sector. Wat ons ook goed doet zijn alle trouwe deelnemers waarvan we er elk jaar weer een paar nieuwe mogen verwelkomen.

En tot slot bouwen we aan de toekomst. Steeds vaker komen we jongeren tegen - in collegebanken, tijdens havendagen of elders - die onbekend zijn met de sector maar graag een keer kennis maken. Het zijn die moment dat je trots bent op het werk dat je mag doen en extra uitgedaagd wordt nog een tandje bij te zetten. Want we doen het samen, The future is ours!



vnr: Teun Schakenraad, Sem Schakenraad, Caroline Koiter, Selas van Abeelen, Babs Schakenraad

Waar zijn we trots op

European Railway Award Ceremony – Januari 2024

Het is inmiddels een traditie dat we met onze Rail Talent of the Year (nieuw en afzwaaiend) richting Brussel gaan voor de uitreiking van de European Railway Award. Vanwege het European Year of Skills, werd dit jaar ook een award uitgereikt voor een initiatief dat daar invulling aan had gegeven. Wij hadden onze campagne 'Rail Freight, the future is ours' voorgedragen, maar helaas viel de eer aan ons voorbij. Er zijn tijdens het event altijd grote woorden over het betrekken van vrouwen en jongeren bij de railsector, maar als je om je heen kijkt zijn die veruit in de minderheid op de rij na waar het clubje van Rail Cargo zit. Winnares van de European Railway Award was Violeta Bulc, voormalig EU commissaris Transport. Wij verrasten haar met een wereldbol gesigeneerd door verschillende organisaties van de Nederlandse railsector.



Just Beat it- Februari 2024

Wat als een vraag op LinkedIn begon in november '23 groeide uit toch een zeer geslaagde actie in 2024. De professionele wielerploeg van de Beat Cycling Club, die duurzaamheid als een van haar speerpunten heeft, wilde graag met de trein naar het trainingskamp in Girona. Het logistieke deel, om een container met fietsen over het spoor te vervoeren, was snel rond met dank aan diverse Rail Cargo deelnemers (Raillogix, KLG, RHDVH, RCC). Spannend was of de renners ook gesponsord konden worden voor hun reis. Uiteindelijk lukte dat. Even leek het erop dat de boerenprotesten in België, Frankrijk en Spanje roet in het water zouden gooien, maar gelukkig wist de container Girona tijdig te bereiken. De actie leverde de nodige publiciteit op!



Samen optrekken – Maart

De verkiezingen van 2023 liggen inmiddels een aantal maanden achter ons. Jaarlijks organiseert evofenedex een borrel waar diverse partijen, betrokken bij het politieke debat, elkaar treffen. Vanuit de Spoorgoederentafel is in 2024 gezamenlijk opgetrokken om de formateurs standpunten vanuit de railsector mee te geven met de nadruk dat logistiek cruciaal is voor een vitale samenleving. Er worden drie suggesties aangedragen: inzetten op een level playing field tussen modaliteiten en omliggende landen, regie nemen op ruimtelijke ordening en verduurzaming van spoorgoederenvervoer naar zero emissie.



Let's play the game – April

Tijdens het Spoorcongres stonden de Olympische Spelen centraal. Verschillende sprekers gingen in op onderwerpen die we uit de sportwereld kennen, zoals het "speelveld, spelregels, teamwork, talentontwikkeling en sportskills". Bestuurslid Susanne Dirksen nam symbolisch het estafettestokje over van Barry Mol, die vanwege zijn Europese rol binnen Bertschi afzwaait, en is daarmee de nieuwe voorzitter van Rail Cargo. Ze bedankte Barry voor

zijn inzet en betrokkenheid. De vrijgekomen plek binnen het bestuur wordt ingenomen door Thijs van den Heuvel, waarmee het bestuur zich verzekert van veel spookennis, -kunde en enthousiasme.



Havendagen – Juni

In 2024 stonden we op 3 havendagen: de zeehavendagen in Amsterdam, de wereldhavendagen in Rotterdam en de havendag in Moerdijk. Los van de mogelijkheid om tijdens deze dagen met geïnteresseerd publiek in aanraking te komen, grijpen we altijd de kans aan om ook studenten te enthousiasmeren. En als we dan toch de boel optuigen, vinden we het niet meer dan logisch om ook inhoudelijke sessies voor ons eigen netwerk te organiseren. Want wat is er mooier dan een kijkje in de keuken van een ander te nemen en zo van elkaar te leren.



Rail Cargo Awards – September

Elk jaar is het weer spannend wie de Rail Cargo Awards winnen. Dit jaar zijn we te gast bij het STC. Voor deze locatie is speciaal gekozen vanwege de toevoeging van een nieuwe categorie: De Rail Trainee of the Year, waarvoor toevallig dit jaar drie studenten van het STC zijn genomineerd.

De titels zijn uitgereikt aan:

- Rail Person – Peter Schilte, RSC Rotterdam
- Rail Talent – Bram Roosendaal, Raillogix
- Rail Shipper – Pim Bastiaanse, DOW Chemicals
- Rail Trainee – Hugo Boelhouwer, Rail Cargo Carrier Benelux



Innotrans – September

Van 22–25 september vindt in Berlijn Innotrans plaats, dé plek waar alle innovatie binnen de railsector tentoon worden gesteld. Bijna twintig deelnemers van Rail Cargo zijn vertegenwoordigd en laten zien wat er mogelijk is op het gebied van: toepassing van AI, voorspelbaar en veilig onderhoud, vervoer van reefer-



containers, digitale koppeling, inzet van (batterij)locomotieven, robotisering en software voor capaciteitsplanning. Op de Nederlandse ambassade wordt een borrel georganiseerd waar de sector bijeenkomt. Otto Fricke, lid van het Duitse parlement (FDP) benadrukt hier het belang van spoorgoederenvervoer.

Werkbezoeken I&W – Oktober

Tijdens Multimodaal Transport Expo krijgen we het verzoek van I&W of we samen met onze deelnemers een werkbezoek kunnen organiseren. In juni wordt een delegatie ontvangen bij RTB en CTT, later in het jaar is Neelevat gastheer. Beide keren blijkt hoe zinvol het is dat beleid en praktijk met elkaar in verbinding staan. Hoewel er momenteel veel onderzoek wordt gedaan om daarmee beleid te voeden, gaat er niks boven een eerlijk gesprek, waarbij kansen benadrukt worden, dilemma's gedeeld worden, en openingen ontstaan om met ideeën te komen om de sector toekomstbestendig te maken.



Hanna Stelzel is als Director Containers bij het Havenbedrijf Rotterdam verantwoordelijk voor de ontwikkeling van de containerketen via de Rotterdamse haven. Haar missie: continu verbeteren, de keten weerbaar maken en zorgen voor een naadloze en efficiënte verbinding tussen zee en achterland.

Bouwen aan een toekomstbestendig en evenwichtig logistiek systeem



Van de Bodensee naar de Maas

Hanna groeide op aan de Bodensee in Duitsland, waar Rheinkilometer 1 begint, en voelde hierdoor altijd een sterke verbinding met de stroom van goederen en handel. “De Erasmusbrug in Rotterdam ligt precies op Rheinkilometer 1000. Dat vormt een prachtige symbolische verbinding.” Samen met haar commerciële team zorgt ze voor een naadloze aansluiting van de containersector, van zee tot achterland. Met de verwachte volumestijging richting 2030 is transformatie noodzakelijk om het logistieke systeem efficiënter te maken. “Het gaat niet puur om volumegroei, maar om waardecreatie door slimmer en duurzamer te opereren. Deze transformatie geeft mij energie; ik zie meer kansen dan bedreigingen. Maar échte verandering kost tijd. Samen met de markt werken we stap voor stap aan verbetering en dagen we de status quo uit.

De haven als spiegel van de wereld

Volgens Hanna is de haven een weerspiegeling van wat er zich wereldwijd speelt. “Of het nu gaat om geopolitieke spanningen, verkiezingen, nieuwe importtarieven of veranderingen in weersomstandigheden – alles laat zich vrijwel direct voelen in de dynamiek van de haven. Dat maakt het uitdagend én interessant.” De haven bereidt zich actief voor op deze dynamiek, bijvoorbeeld door toekomstscenario's te schetsen. “Hoewel de wereld snel verandert, zien we in elk scenario een groei van containerstromen.” Tegelijk worden nieuwe goederenstromen geïntroduceerd die de energietransitie ondersteunen. “Om deze ontwikkelingen te faciliteren, werkt het Havenbedrijf Rotterdam samen met partners aan een innovatieve infrastructuur, zoals buisleidingen voor het transport van bijvoorbeeld CO₂ en andere bulkstromen. “Maar naast dergelijke alternatieven blijft spoorvervoer essentieel,”

benadrukt Hanna. “Buisleidingen kunnen een deel van de goederenstromen verduurzamen en ontlasten, maar het spoor is onmisbaar om grote volumes efficiënt en flexibel naar het achterland te vervoeren.”

Maatschappelijke waarde

Deze ontwikkelingen brengen echter ook uitdagingen met zich mee. “Het is belangrijk dat we blijven uitleggen waarom deze goederenstromen cruciaal zijn,” zegt Hanna. “Ze vormen de ruggengraat van onze maatschappij, van de producten in de supermarkt tot de grondstoffen voor de industrie. Alleen door de maatschappelijke waarde van onze logistieke rol te benadrukken, kunnen we draagvlak en begrip behouden.”

“Daarnaast willen we als samenleving de welvaart en het welzijn die we nu kennen, niet alleen behouden, maar ook vergroten. Dat vraagt om een logistieke keten die toegang tot essentiële goederen, zoals levensmiddelen en onmisbare producten, voor een breder publiek mogelijk maakt. De container is hierin meer dan slechts een middel om goederen van A naar B te vervoeren; het is een instrument om dit zo efficiënt en toegankelijk mogelijk te maken. Logistiek stelt ons in staat om ketens efficiënt en duurzaam te organiseren, zodat we de beschikbaarheid van wat écht belangrijk is – voor vandaag én morgen – kunnen garanderen.”

Samenwerken op het spoor

Spoor speelt een essentiële rol in het opvangen van de groeiende logistieke volumes. “We moeten echt méér per spoor vervoeren,” stelt Hanna resoluut. “Ik ben niet tevreden met de huidige modal split-cijfers. Met de aanhoudende volumegroei kunnen we het ons niet veroorloven om achterover te leunen.”

Hanna is trots op de vooruitgang van bijvoorbeeld Rail Connected.



Foto: Te ontwikkelen spoorbundel Emplacement Maasvlakte Zuid

Het programma heeft al belangrijke stappen gezet en toont de kracht van samenwerking. Waar we begonnen met het digitaliseren van papier en handmatige processen, kijken we nu naar een integrale havenplanning. Een ander voorbeeld is het initiatief voor elektrisch rangeren in het havengebied. “Met de eerste tests die komend jaar gepland staan maken we het spoorproduct nog duurzamer. Dit is geen lokale uitdaging; wat we hier doen, draagt bij aan een duurzame logistiek voor heel Europa.” Ze benadrukt het belang van digitalisering en gedragsverandering als pijlers voor verdere vooruitgang. “Het is inspirerend om te zien hoe vervoerders en operators bereid zijn mee te werken. Uiteindelijk draait alles om het verbeteren van het systeem als geheel.”

Visie op de logistieke keten

Hanna's aanpak is helder: “We kijken niet langer naar losse modalitei-

ten, maar naar de keten als geheel. De logistieke sector staat aan de vooravond van een systeemverandering. Multimodale beslissingen zijn nodig om het systeem te verbeteren. Dat betekent dat we samen met partners, zoals ProRail, transparant moeten zijn over prioriteiten en knelpunten. De basis moet op orde zijn wat betreft infrastructuur; zonder die stevige fundering is vooruitgang in digitalisering, duurzaamheid en efficiëntie onmogelijk.

Toekomstscenario's 2050 – Port of Rotterdam



Het Spoorcongres van 2024, met het thema 'Let's Play the Game', stond in het teken van sport, vanwege het Olympisch jaar in Parijs. We onderzochten de parallellen tussen topsport en de railsector en stelden de vraag: wie bepaalt de spelregels te midden van wereldwijde spanningen? Moeten we zelfs een "VAR" inzetten?

Let's play the game

Caroline Koiter, Directeur van Rail Cargo Information Netherlands, opende het congres met de woorden: "Terwijl Europa zich voorbereidt op een Olympisch jaar in Parijs, beseffen we dat onze sector ook topprestaties levert. Net als topsporters wordt er dag en nacht, in weer en wind, gewerkt om het beste resultaat te behalen, om goederen op de juiste plek te krijgen. Dit is een immense prestatie waar helaas niet altijd erkenning voor wordt gegeven. Dit congres is dan ook een eerbetoon aan de sector zelf."

Spelregels, het speelveld en teamwork

Ronald Paul, Boegbeeld van de Topsector Logistiek, en Michel Rademaker, Deputy Executive Director van The Hague Centre for Strategic Studies, gaven het startsein. Paul benadrukte de vaak over het hoofd

geziene waarde van logistiek, met een bijdrage van maar liefst 14% aan het BBP. Hij wees op het belang van logistiek bij het oplossen van maatschappelijke en economische uitdagingen, zoals het vervoer van nieuwe energiedragers en medicijnen, en het streven naar strategische autonomie in supply chains. Paul benadrukte het belang van aandacht voor logistiek aan de formatietafel, waarbij integratie in ruimtelijke ordening, verduurzaming van het spoorgoederenvervoer en voldoende middelen voor infrastructuur essentieel zijn.

Verbetering van het speelveld met digitalisering

Mirjam van Velthuisen-Lormans, CFO van ProRail, presenteerde hun nieuwe digitaliseringsstrategie, gericht op verbetering van het speelveld via digitale aanleg en onderhoud,

en klant- en data-gedreven capaciteitsverdeling. Ze gaf het belang aan van een gezamenlijk toekomstbeeld en pleitte voor versnelling in ontwikkeling, gezien de beschikbaarheid van veel technologieën. Als dank voor haar bijdrage kreeg Mirjam – geheel in thema – een medaille uitgereikt door voormalig voorzitter Carel Robbeson, waarna ze grapte dat ze de eerste ProRailer is met een medaille vanuit de goederensector.

Verlader op het podium: Dow Chemicals

Op het podium stond ook Dow Chemicals, vertegenwoordigd door Pim Bastiaanse, Rail Logistics Manager Europe. Hij benadrukte het belang van teamwork binnen de keten en tussen verschillende modaliteiten, waarbij spoorgoederenvervoer een cruciale rol speelt. Bundeling van het single wagon concept heeft de aan-

vlnr:
Robert Galjaard,
Paul Zoeter,
Cris Acosta
Hernandez





Mirjam van Velthuizen-Lormans en Wietze Smit



Michel Rademaker en Ronald Paul

dacht van DOW. 'Het is belangrijk dat goederentreinen gelijke rechten hebben als passagierstreinen. Door het corridor denken te versterken en uniforme werkprocedures en systemen te implementeren, streven we naar een naadloze en geïntegreerde spoorinfrastructuur.' – aldus Bastiaanse.

Sportskills

Ook sportskills kwamen aan bod. Paul Zoeter (Hutchison Ports Europe Intermodal) sprak over snelheid, met de Bayern Express als voorbeeld, een rechtstreekse verbinding naar Zuid-Duitsland waarbij 900 km in 16 uur wordt afgelegd. Robert Galjaard (Strukton Rail) ging in op mentale kracht als beheerder van 600 km industriespoor. Hij pleitte voor het declassificeren van de hoofd spoorweginfrastructuur (HSW1) om het spoorproduct aantrekkelijker te maken. Cris Acosta Hernandez van LTE NL gaf aan wat de veerkracht is van het bedrijf ondanks uitdagingen in Europa. Flexibiliteit en een proactieve planning is de sleutels tot succes, samen met samenwerkingen zoals de gezamenlijke inkoop van energie.

Talentontwikkeling

Elke club moet werken aan talentontwikkeling, zo ook de spoorsector. Actueel is het onderzoek naar toepassingen van AI. Desmond

Veeke, student softwareontwikkelaar, benadrukte het belang van een goed functionerend spoor voor een land. Hij deelde hoe tools zoals chapGPT het werk gemakkelijker, met de kanttekening dat menselijke correctie altijd nodig is. Marleen van de Kerkhof van Dual Inventive ziet AI als cruciaal voor voorspelbaar onderhoud. Omar Oudghiri en Anwar Ben Mansour, beide studenten aan STC, bespraken de rol van AI bij grensovergangen en het behoud van bepaalde aspecten van het machinistenvak.

De nabeschuiving

Tijdens de nabeschuiving besprak

dagvoorzitter Wietze Smid met Rail Cargo Awards winnaars 2023 welke momenten het meest indrukwekkend waren. Tonine Luken haalde de presentatie van Twan van Schie van de BEAT Cycling Club aan, waarbij duidelijk werd dat dromen werkelijkheid kunnen worden. Rick Martens benadrukte de lessen in omgaan met verlies en teleurstellingen uit de sportwereld. Susanne Dirksen concludeerde dat 'zonder strijd geen overwinning' de rode draad was in de verhalen, en benadrukte het belang van dagelijkse inzet en doorzettingsvermogen.

vlnr: Omar Oudghiri, Anwar Ben Mansour, Marleen van de Kerkhof



Voor de cijfermatige terugblik gebruiken wij jaarlijks data van ProRail en van het CBS. Omdat bij het opstellen van het magazine de data van ProRail over 2024 nog niet beschikbaar zijn, vallen wij terug op het jaar 2023.

Ontwikkeling spoorgoederenvervoer in Nederland

Terugval kolenvervoer

In 2023 is er 42,7 miljoen ton aan goederen vervoerd over het spoor. Dat is 10 procent minder dan in het topjaar 2022, waarin het hoogste vervoerde gewicht ooit gemeten werd. Een groot deel wordt verklaard door een afname van het kolenvervoer, de verminderde overslag in de havens, de (on)geplande verminderde capaciteit van Kijfhoek en minder omgeleid verkeer vanuit België. Deels betreft het hier dus het wegvallen van uitzonderingen die zich in 2022 voordeden.

Een effect van de uitgebroken oorlog in Oekraïne was de Europese wens om niet langer afhankelijk te zijn van Russisch gas. Daardoor beleefde het vervoer van kolen een revival. In Duitsland werden stilgelegde kolengestookte centrales weer opgestookt, en ook naar Polen reden kolentreinen.

In 2023 verviel de behoefte aan kolen weer voor een deel. Er werden bijna 20% minder kolen vervoerd dan in 2022: een daling van 9,7 tot 7,9 miljoen ton. Dit leidde tot een afname van 700 beladen kolentreinen.

Daling volumes

Er werden in 2023 minder producten

geproduceerd (en aangevoerd), de behoefte aan grondstoffen en energie nam af. Dit is ook terug te zien in het aantal (intermodale) treinen. Andere modaliteiten laten ook dalende volumes zien, zo daalde het volume intermodaal in de binnenvaart met 37%. Dat is een sterkere daling dan bij het spoorvervoer in dit segment. Vooral in de tweede helft van 2023 reden minder shuttles dan een jaar eerder. Zo werden diverse diensten gestaakt, zoals Tilburg – Polen, Amsterdam – Duisburg en Lutterade – Moerdijk. Ook werden frequenties verlaagd, zoals Rotterdam – Venlo en Rotterdam – Duisburg/Rheinhausen. Toch werden ook nieuwe diensten opgestart, zoals Rotterdam – Warschau, Rotterdam – Magdeburg en in 2024 Tilburg – Polen.

Het aantal shuttles tussen België en Duitsland, via Nederland bleef vrij constant. De pieken vanwege omgeleid verkeer door werkzaamheden aan de route via Montzen – Aachen in mei 2022 en maart 2023 compenseren elkaar redelijk.

Wagenladingverkeer

Het wagenladingverkeer, het vervoer van losse wagens of wagen groepen voor klanten die geen

volledige trein kunnen vullen, nam af. Voor een deel was dit gepland vanwege de ombouw van het rangeerterrein Kijfhoek. Vanaf juni werd de capaciteit gehalveerd voor de vervanging van de heuvelsystemen. Ongepland was de verstoring door waterschade in september, waardoor automatisch heuvelen niet meer mogelijk was. Omdat de treindienst vanwege de werkzaamheden al was aangepast, waren de gevolgen van deze ongeplande verstoring beperkt.

Wagenladingtreinen zijn opnieuw gepland. Vanuit diverse clusters werd meer rechtstreeks naar een rangeerterrein in Duitsland gereden, zoals tussen Sloehaven en Antwerpen naar Gremberg (bij Keulen) en tussen Onnen en Hagen. Daardoor reden minder of zelfs geen treinen van/naar Kijfhoek vanuit o.a. deze plaatsen. Het wagenladingverkeer via Kijfhoek wordt uitgevoerd door DB Cargo. Een andere aanbieder van wagenladingvervoer (Green Express Network van Lineas) heeft in 2023 zijn netwerk herzien. Dit heeft o.a. geleid tot het staken van dagelijkse/regelmatige diensten naar Chemelot, Zeeuws-Vlaanderen en van een aantal verbindingen die transit door

Nederland reden.

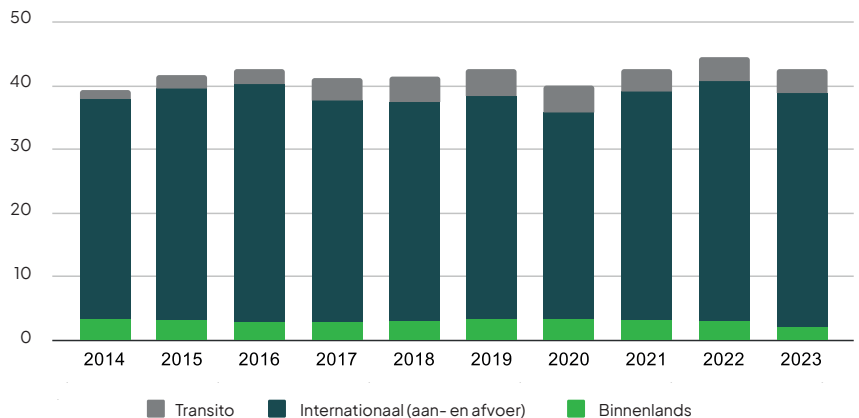
Aantal treinen per grensovergang

Het merendeel van alle goederentreinen dat in Nederland rijdt heeft een internationale herkomst of bestemming. Dit betekent dat het meeste vervoer grensoverschrijdend is. In 2023 passeerden in totaal 55.950 treinen de grens met Duitsland en België. Dat is een afname van 9% ten opzichte van 2022. Op de kaart (op pg. 12) is het procentuele aantal goederentreinen per grensovergang weergegeven. Verreweg het merendeel van alle treinen maakt gebruik van de Oost-West-as, waarbij de meeste treinen gebruik maken van de grensovergangen bij Emmerich-Zevenaar (37,8%) en Venlo (32,9%). Op de Oost-West-as (verkeer op alle grensovergangen tussen Nederland en Duitsland) nam het aantal treinen ten opzichte van 2022 af met 3.350 goederentreinen (-7%) in totaal. Op de Noord-Zuid-as (verkeer op alle grensovergangen tussen Nederland en België) nam het aantal goederentreinen af met 2400, in totaal (circa -20%).

Aantal gereden treinen over de Betuweroute

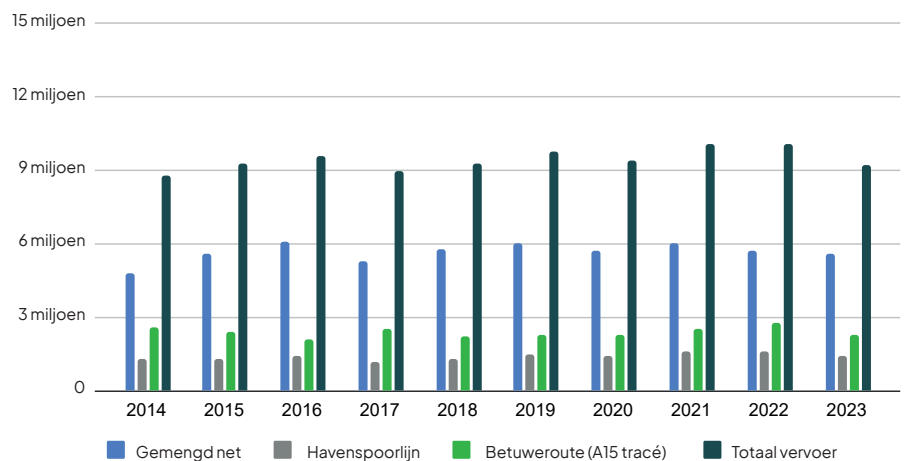
Sinds de opening van de Betuweroute (A15-tracé) in juni 2007 is t/m 2011 het aantal goederentreinen op deze lijn jaarlijks met ca. 5.000 treinen toegenomen. Sindsdien is het aantal goederentreinen relatief stabiel. De reden hiervoor is dat de grens van de capaciteit van de spoorlijn Zevenaar – Oberhausen min of meer bereikt is. Er kunnen dus niet veel meer treinen rijden. Variatie in treinaantallen worden vooral veroorzaakt door de hoeveelheid werkzaamheden aan het 3e spoor Zevenaar – Oberhausen. Net als in voorgaande jaren waren er in 2023 regelmatig (gedeeltelijke) buitendienststellingen op de spoorlijn Zevenaar – Oberhausen voor werk aan het derde spoor. Het aantal dagen waarop er sprake was van omleiding-

Volume Rail Freight in tonnes



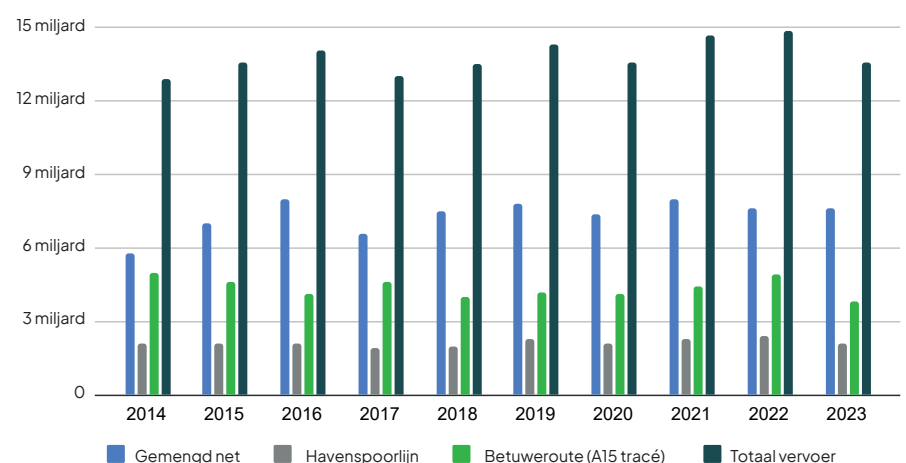
Cijfers: x miljoen ton
Bron: CBS, Eurostat

Treinkilometers



Bron: ProRail

Tonkilometers



Bron: ProRail

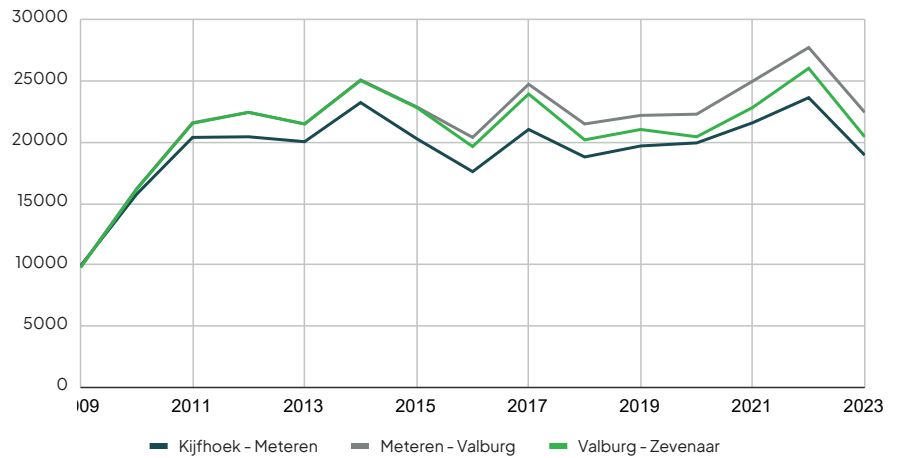
Spoor in cijfers

gen lag met 125 dagen hoger dan in 2022.

Werkzaamheden 3e spoor van start gegaan

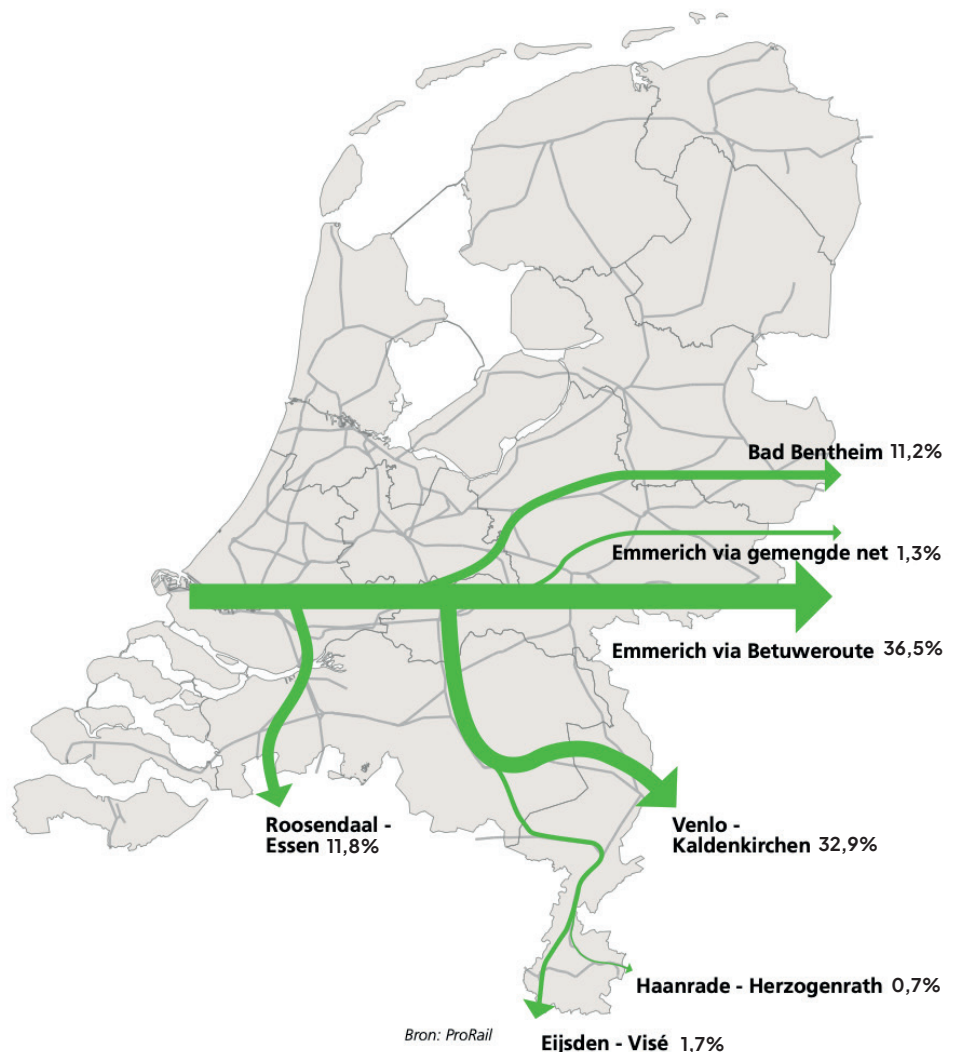
In november is de '80-weekse' officieel van start gegaan. Gedurende die periode wordt er in Duitsland hard gewerkt aan het 'derde spoor' dat aansluit op de Betuweroute. DB InfraGO – het voormalige DB Netz – gaat dan aan de slag met de aanleg van een derde spoor tussen Emmerich en Oberhausen. De werkzaamheden aan het derde spoor tussen Emmerich en Oberhausen behelst de aanleg van 46 kilometer nieuw – extra – spoor, 22 kilometer vervanging van oud spoor én de aanleg van een derde spoor en over 3 kilometer de aanleg van een vierde spoor. Verder worden er 47 brugconstructies gemaakt, worden er 55 overwegen vervangen door 38 bruggen, en worden er over het gehele traject een aantal passeersporen van 750 meter aangelegd voor goederentreinen. De 80-weekse duurt in principe 80 weken en loopt grofweg van november (2024) tot mei 2026. Van die 80 weken kan er 60 weken lang gebruik worden gemaakt van één spoor in Duitsland en kan dus ook de Betuweroute gebruikt worden, zij het in iets mindere mate dan gewoonlijk. 20 weken lang geldt er een volledige buitendienststelling van het Duitse spoor, en dan kan de Betuweroute dus helemaal niet gebruikt worden. In de praktijk betekent het dat er gedurende die 60 weken meer gebruik zal worden gemaakt van de Brabantroute voor het spoorgoederenvervoer. Gedurende die 20 weken zal vrijwel al het goederenvervoer via de Brabantroute lopen. Voor actuele informatie verwijzen we je naar de website van ProRail of naar de website van DB InfraGO 'Emmerich-Oberhausen'.

Aantal gereden treinen over de Betuweroute



Bron: ProRail

Percentage treinen per grensovergang



Bron: ProRail



Risico spreiding

In 2018 en 2022 daalde het waterpeil van de Rijn door hitte en droogte zo sterk dat binnenvaartschepen minder vracht konden meenemen om te voorkomen dat ze te diep zouden liggen. Bedrijven willen zekerheid dat de aan- en afvoer van goederen door kan gaan. Daarom was een trend van de laatste jaren dat lading (en de risico's) steeds vaker gespreid wordt over binnenvaart en spoor.

Daar komt bij dat meer dan de helft van alle Europese transportbedrijven zijn activiteiten niet kan uitbreiden omdat ze geen chauffeurs kunnen vinden, blijkt uit onderzoek van de International Road Transport Union (IRU). De verwachting is dat de tekorten in de EU, Groot-Britannië en Noorwegen oplopen tot meer dan 745.000 chauffeurs in 2028 als er geen cruciale maatregelen worden genomen. Voorsorteren op meerdere modaliteiten is dus een verstandige zet. De spoorsector moet echter waken dat als gevolg van storingen, omleidingen i.v.m. werkzaamheden aan het spoor en toenemende kosten van energie- en de gebruikersvergoeding voor de infra, de concurrentiepositie zakt. Het afgelopen jaar was op verschillende plekken een reverse modal shift gaande of verhuisden spoor-klanten richting onze zuiderburen.

Ontwikkeling in 2024

In november 2022 nam de Europese Unie de Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) aan. In deze nieuwe richtlijn staat dat vanaf 2024 steeds meer bedrijven verplicht

worden te rapporteren over de impact van hun activiteiten op mens en milieu. De CSRD-richtlijn staat centraal in de Green Deal van de Europese Unie en moet zorgen voor meer transparantie over en betere kwaliteit van duurzaamheidsinformatie. Vanuit het dubbele-materialiteitsprincipe zullen bedrijven moeten rapporteren over enerzijds materiële duurzaamheidsontwikkelingen die leiden tot mogelijk financiële risico's voor het bedrijf, zoals grondstoffenschaarste, extreem weer en transitierisico's, en anderzijds de ecologische en sociale materiële impact van het bedrijf op mens en milieu, zoals biodiversiteitsverlies en mensenrechtenschendingen in de keten. Ook al voldoen bedrijven nog niet aan de voorwaarden om verplicht te rapporteren, je ziet dat deze wetgeving van invloed is op ketenpartijen omdat toeleveranciers data moeten aanleveren bij klanten die al wel verplicht zijn om te rapporteren. De druk op duurzame transportkeuzes neemt hierdoor toe.

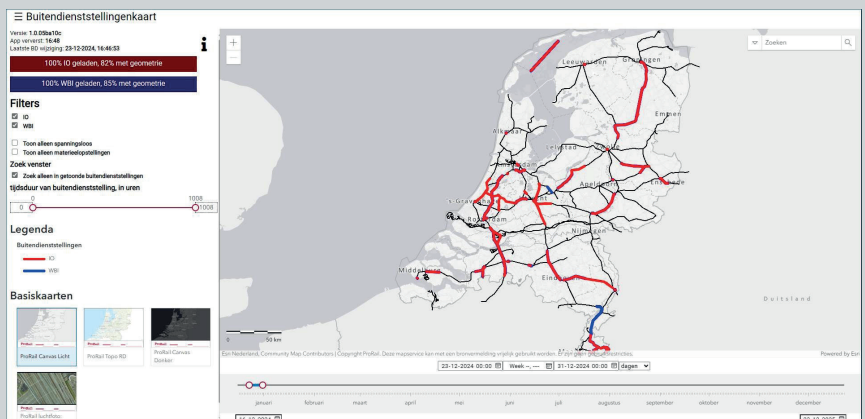
Scan QR-code voor informatie over CSRD in relatie tot spoorgoederenvervoer



Geopolitieke spanningen vormen op dit moment het belangrijkste risico voor de Nederlandse economie en de financiële stabiliteit. De oorlogen in Oekraïne en het Midden-Oosten, en een mogelijke handelsoorlog tussen de Verenigde Staten en China zijn van grote invloed op de Nederlandse handelsrelaties. In een sterk internationaal verweven land als Nederland kan onrust elders leiden tot inflatie, lagere economische groei en dalende koopkracht. Bovendien investeren bedrijven in onzekere tijden minder en bestaat het risico van onrust op de financiële markten. De Duitse automotieve ondergaat al zware tijden wat ongetwijfeld van invloed zal zijn op de vervoersstromen.

ProRail introduceert digitale 'Buitendienststellingenkaart'

Met de Buitendienststellingenkaart kunt u eenvoudig zelf nagaan of uw bedrijf bereikbaar is per spoor. De applicatie is gratis aan te vragen via het ProRail IDM systeem. Daarvoor is wel eerst een account nodig. ProRail werkt per bedrijf met een centrale administrator die voor zijn collega's accounts kan aanvragen. Check daarom even of er al een administrator is. Is die er nog niet dan kunt u via de link <https://www.prorail.nl/samenwerken/applicaties> een centrale administrator aanvragen



Peter Schilte: Spoorvervoer met oog voor de eindklant

Peter Schilte is al dertig jaar een vertrouwd gezicht in de spoorsector. Maar dit jaar werd hij écht in het zonnetje gezet. Als winnaar van de titel Spoorverlader van het Jaar 2024 wordt zijn bijdrage aan de sector officieel erkend. Niet door mooie woorden, maar door daden. Peter, werkzaam op de RSC-terminal in Rotterdam, heeft met zijn klantgerichte aanpak en onvermoeibare inzet niet alleen zijn klanten, maar de hele sector geïnspireerd.

loopt zoals gepland. Die persoonlijke dienstverlening is cruciaal in deze sector.”

Het kloppend hart van spoorlogistiek in Rotterdam

Met acht sporen van 750 meter en vier portaalkranen verwerkt de RSC-terminal wekelijks zo'n 5.000 eenheden. Gelegen aan de oostkant van de Rotterdamse haven en direct verbonden met de Betuweroute, is het een belangrijk knooppunt voor goederenvervoer door heel Europa. De terminal verbindt niet alleen treinen, maar ook vrachtwagens en shortsea-schepen. Voor Schilte is die samenwerking tussen modaliteiten essentieel. “Alles valt of staat met goede afstemming. Wij moeten de eenheden op tijd hebben, en onze partners met een shortsea of binnenvaart verbinding rekenen weer op ons. Alleen door samen te werken kunnen we het maximale uit het spoor halen.”

Een visie op de toekomst

Peter is een optimist én realist. Hij ziet kansen in verdere opschaling en betere samenwerking binnen de sector. Maar hij pleit voor meer promotie van het spoor, zowel binnen de sector als richting de overheid. “Het spoor heeft zoveel potentie. Dat weet iedereen inmiddels wel. Maar we moeten blijven uitleggen waarom het belangrijk is. Zonder aandacht groeit het niet.”



Overstappen naar het spoor

Een van de meest opvallende samenwerkingen van dit jaar is die met Agromex. Dit bedrijf, dat voorheen volledig afhankelijk was van vrachtwagens, koos begin dit jaar voor een overstap naar het spoor. Voor een onderneming die de haven van Rotterdam nog niet kende, bleek dit geen eenvoudige klus. Maar Peter was er om te helpen.

“Als je iets nieuws gaat doen, voelt dat soms alsof je op reis gaat naar een onbekend land. Het helpt enorm als iemand je dan een beetje meeneemt,” legt Peter uit. Hij begeleidde Agromex met zaken als het aanmaken van een Portbase-account en het wegwijs maken in de geautomatiseerde havenprocessen. “Je moet er bovenop zitten en zorgen dat alles soepel verloopt,” benadrukt hij.

Een van de uitdagingen was het vervoer van de trailers. Een gedeelte van deze trailers zijn niet-kraanbaar, wat betekent dat ze niet eenvoudig met een kraan op een trein geplaatst kunnen worden. Samen met de RSC-terminal werd onderzocht of het mogelijk was deze trailers toch per spoor te vervoeren. De oplossing werd gevonden in speciale (Nikrasa) platformen waar de trailer op kan om vervolgens geladen en gelost te worden.

De resultaten spreken voor zich: waar Agromex begon met twee treinen per week, rijden er binnenkort vier. De vrachtwagens op dit

traject zijn tot een minimum beperkt; trailers gaan vanuit Polen op de trein naar Rotterdam, waar ze met de ferry verder reizen naar Engeland. Deze aanpak heeft niet alleen de logistieke efficiëntie van Agromex verhoogd, maar ook hun CO₂-uitstoot aanzienlijk verlaagd.

Persoonlijke aandacht

De wereld van het spoor is complex. Vertragingen door infrastructuurproblemen en andere externe factoren kunnen snel een logistieke keten ontregelen. Juist dan maakt Peter het verschil. “Klanten willen weten waar hun lading is, hoe het ervoor staat en wat ze kunnen verwachten. Bij de RSC zorgen we ervoor dat die informatie altijd beschikbaar is, zodat klanten kunnen anticiperen.” Ondanks de uitdagingen blijft hij geloven in de kracht van persoonlijke aandacht. “Alles is tegenwoordig digitaal, en dat biedt natuurlijk veel voordelen. Maar klanten willen ook een aanspreekpunt, iemand die ze kan helpen als iets niet helemaal



Bekijk de video



Bram Roosendaal is Projectmanager Cool Train bij Raillogix. Na zijn studie Logistics Management aan de Hogeschool Rotterdam was hij op zoek naar een uitdaging waarbij hij het verschil kan maken ‘‘Ik wilde werken aan iets innovatiefs, iets wat baanbrekend zou zijn. Die kans vond ik in het Cool Train-project.’’

POWER SOLUTIONS

Het verschil maken

Omdenken

De Cool Train is een innovatieve oplossing voor het vervoer van gekoelde lading per spoor. "We gebruiken wagons van RailRelease die voorzien zijn van een batterij, welke de koelcontainers onderweg van stroom voorziet. De batterij laadt zichzelf op via een dynamo, waardoor het transport volledig emissievrij is." Deze manier van transport vraagt echter om een nieuwe manier van denken en organiseren. Als projectmanager is Bram de schakel tussen klant en operatie. Om gekoeld transport per spoor mogelijk te maken, moeten veel traditionele processen worden aangepast. Zo moeten alle partijen in de keten, van terminals tot railoperators, op de hoogte zijn van het feit dat er reebers op de treinen staan en daar ook rekening mee houden in hun planning. Treinen met reebers kunnen niet eindeloos ergens geparkeerd worden. Daarnaast vraagt het niet alleen om kennis van de trein, maar ook om inzicht in de specifieke eigenschappen en vereisten van de lading. "Of het nu gaat om diepgevroren producten zoals patat en vlees (-20 tot -30) of om farmaceutische goederen rond het vriespunt waarbij de temperatuur niet mag schommelen, wij zorgen voor een constante energietoevoer én uitgebreid inzicht. Dankzij een real-time dashboard hebben we inzicht in cruciale gegevens zoals temperatuur, locatie en andere belangrijke informatie."

"Wij nemen de drempels weg voor klanten"

Om verladings te overtuigen om voor het spoor te kiezen, moet het proces zo eenvoudig mogelijk zijn. Ze willen niet met tientallen partijen schakelen, maar juist één aanspreekpunt en de zekerheid dat hun vracht op tijd en zonder zorgen aankomt. De vrachtwagen lijkt hierin vaak de meest voor de hand liggende keuze: één partij, één rit en volledige flexibiliteit. "Maar dat is zonde," zegt

Bram. "Want vervoer per spoor kan ook – met alle voordelen van dien. Daarom halen wij alle mogelijke drempels weg. Ik probeer constant het verschil te maken door mee te kijken in de hele end-to-end supply chain van de klant. Zo faciliteren we in alles waar behoefte aan is: van het organiseren van tractie, wagons en voor- en natransport tot het aanmelden bij de terminals. We maken het spoor niet alleen toegankelijker, maar ook aantrekkelijker. Wat we vaak zien, is dat klanten eerst voorzichtig beginnen met een klein deel van hun transport via spoor. Maar zodra ze de voordelen ervaren, willen ze meer."

De Eurotekens moeten ook groen zijn

"Leuk dat groene gepraat, maar de eurotekens moeten ook groen zijn," zegt Bram met een knipoog. Hij licht toe: "De kostprijs moet concurrerend blijven, maar tegelijkertijd wordt duurzaamheid steeds belangrijker voor onze klanten. Voor een groot kledingmerk, dat eerder koos voor binnenvaart en wegtransport, was duurzaamheid de doorslaggevende reden om over te stappen op het spoor. Een extra voordeel is dat het spoor zekerheid biedt voor grote volumes. Als die volumes echter een keer lager zijn, kunnen we nog altijd flexibel overschakelen naar wegtransport, eventueel zelfs met HVO-diesel."



Het spoor is veelzijdig

Bram moedigt anderen graag aan om de veelzijdigheid van de logistieke sector te ontdekken. "Logistiek is zoveel meer dan het transport van A naar B. Binnen het Cool Train-project werken we bijvoorbeeld nauw samen met IT'ers en technici. Zaken als track & trace en duurzaamheid worden steeds belangrijker en vragen om mensen die creatief en analytisch kunnen denken. De logistieke sector is verrassend veelzijdig en biedt volop uitdagingen."



Bekijk de video



- > 16 januari **Spoorcafé/ Nieuwjaarsborrel**
- > 3 april **Spoorcongres XL**
- > 2-5 juni **Transport Logistic München/
Promotie 'The Future is ours'**
- > 13-15 juni **Zeehavendagen Amsterdam/
Excursie**
- > 14-20 juli **European Hyperloop week,
Groningen/ Excursie**
- > 5-7 september **Wereldhavendagen Rotterdam/
Excursie**
- > 19-20 september **Raildagen/
Dag van de Machinist**
- > 9 oktober **Spoorcafé/ Rail Cargo Awards**

Agenda

Havendagen 2024

Zeehavendagen Amsterdam

Spoorgoederenvervoer in de schijnwerpers tijdens zeehavendagen in Amsterdam

Tijdens de Zeehavendagen Amsterdam organiseerden wij een inspirerende ochtendsessie op de terminal bij TMA Logistics. De sterke en efficiënte verbindingen vanaf de zeehaventerminal werden belicht en samen met verlader TATA Steel onderstreepten we het belang van spoorvervoer voor een duurzame en efficiënte logistieke keten. Daarnaast stonden we prominent op de Java kade met een indrukwekkende container van TMA Logistics, Port of Amsterdam en Port of Rotterdam, voorzien van de slogan: 'Skip the lane, ship by train'. Hiermee hebben we het bewustzijn vergroot dat de haven van Amsterdam ook via het spoor verbonden is.



Wereldhavendagen Rotterdam

Het spoor verbindt de Rotterdamse haven met Europa

Tijdens de 47e editie van de Wereldhavendagen kregen bezoekers een uniek kijkje in de dynamische wereld van het spoorgoederenvervoer in de Rotterdamse haven. Hoogtepunten waren de excursies naar Alstoms treinenwerkplaats en de Bertschi Terminal, waar innovatieve transportoplossingen en duurzame ontwikkelingen centraal stonden. Veel deelnemers waren verrast door de milieuvriendelijke aspecten van spoorvervoer, iets wat vaak onderbelicht blijft. De positieve reacties bevestigden dat spoorvervoer steeds meer wordt gezien als een toekomstgerichte oplossing voor logistieke uitdagingen.



Open Havendag Moerdijk

Shortsea, binnenvaart, spoor. De verbindende kracht van Port of Moerdijk

Op de terminal van CCT kregen meer dan 900 geïnteresseerde bezoekers een uniek kijkje in de verschillende transportmodaliteiten, zoals spoor, binnenvaart en shortsea. Moerdijk speelt een cruciale rol in de verbinding met het Europese achterland, waar wekelijks goederentreinen containers naar bestemmingen in heel Europa vervoeren. Ambitie Port of Moerdijk 2030: 150 treinen per week!



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, grenscontroles, periodieke laag-waterstanden en duurzaamheidsdoelstellingen is het aannemelijk dat de positie van het intermodale vervoer alleen maar sterker wordt.

Internationaal goederenvervoer per spoor; land van herkomst en bestemming

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 2023 vanuit Nederland naar het buitenland werden vervoerd had ruim driekwart Duitsland als bestemming. De goederenstroom per spoor naar Duitsland komt uit op zo'n 17 miljoen ton, dat is minder dan het voorgaande jaar wat voornamelijk komt doordat er minder kolen en metaalertsen naar Duitsland werden vervoerd.

Italië

Na Duitsland is Italië de belangrijkste vervoerspartner. Het 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 waarvan daan 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.

Gotthardtunnel weer in gebruik

Nadat een goederentrein op 10 augustus 2023 ontspoorde door een gebroken wiel, werd de Gotthardt-tunnel gesloten. De schade die de tunnel opliep was enorm en zorgde voor een langdurige sluiting. Enkele weken na het ongeval besloot de Zwitserse spoorbeheerder SBB de

onbeschadigde oostelijke tunnel uitsluitend voor goederentreinen te heropenen. Hierdoor konden er dagelijks zo'n 100 treinen passeren. Begin september 2024 is de tunnel weer heropend en is de belangrijkste spoorverbinding tussen Italië en Zwitserland weer toegankelijk.

Impact van klimaatverandering op meerdere landen

Klimaatverandering wordt een steeds zorgwekkender factor voor de spoorvrachtsector in Europa. Naast Spanje en Oostenrijk was er het afgelopen jaar ook zware regenval in Centraal- en Oost-Europa. Italië, Polen, Tsjechië, Roemenië en Duitsland kregen te maken met extreem weer, waarbij in Duitsland vooral het noorden zwaar werd getroffen, met gevolgen voor de logistiek en transportdiensten.

Noodsituatie in Valencia

De noodsituatie in Valencia op 29 oktober 2024 heeft -naast de vele getroffen- geleid tot grote problemen voor de havens en het spoorgoederenvervoer in en rondom de regio Valencia. Het ministerie van Transport heeft veel personeel en materialen ingezet om de zwaar beschadigde infrastructuur te herstellen na de zware regen.

Hevige regenval in Oostenrijk

Ook de hevige regenval in Oostenrijk dit jaar had grote gevolgen voor het spoorgoederenvervoer. Trajecten werden gesloten, en honderden goederentreinen kwamen stil te staan. De Oostenrijkse goederenvervoerder Rail Cargo Group (RCG) meldde dat belangrijke routes en corridors onbereikbaar waren.

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 concurrentie-

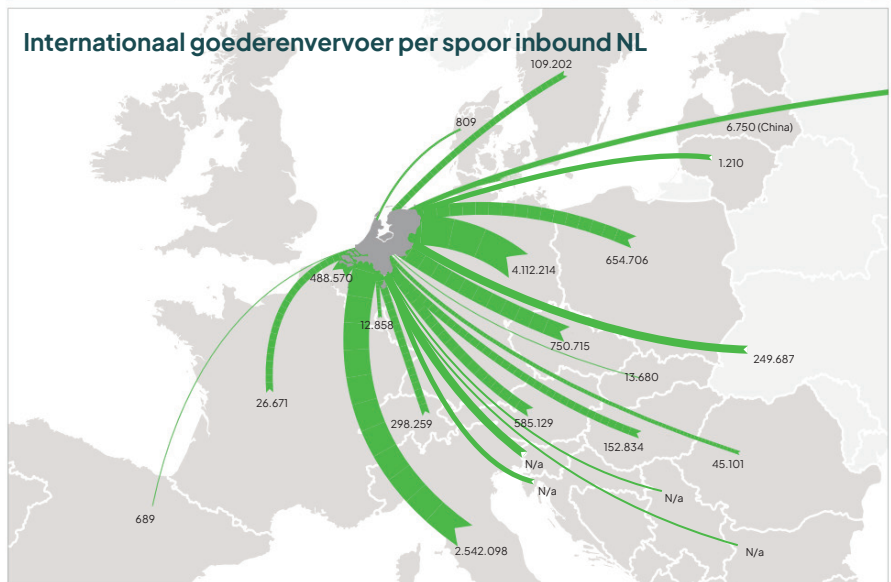
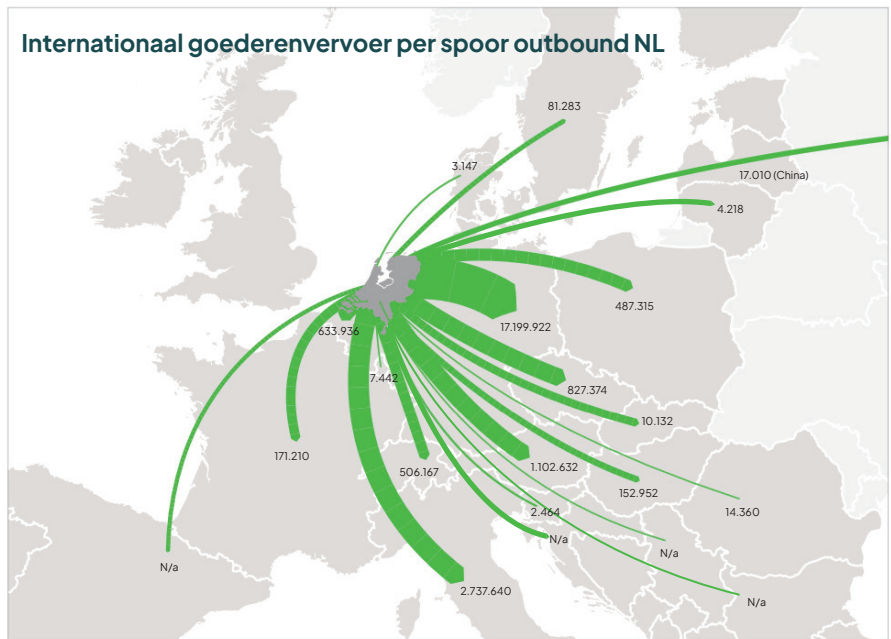
positie behouden, dan zijn goede spoorverbindingen van en naar Centraal-Oost-Europa essentieel. In elk geval zijn de afstanden van en naar deze landen zeer geschikt voor het spoorgoederenvervoer. Gelijktijdig is het aantal bevaarbare waterwegen in die landen beperkt en daarmee is men te meer aangewezen op het spoor of de weg. Ook laten de Oost-Europese landen inmiddels economische groeicijfers zien. De welvaart neemt toe en de interne afzet wordt groter. Het economisch zwaartepunt binnen Europa verschuift daarom meer naar het Oosten. De connectie met de Aziatische landen middels de zijderoute wordt nu vanwege geopolitieke spanningen minder gebruikt, maar zal naar de toekomst toe ook weer een rol kunnen spelen.

Spoorvervoer van en naar China

De grote zeehavens melden een afname van de overslag. Een belangrijke verklaring hiervoor is de haperende economie in o.a. China en teruglopende productie in o.a. Duitsland. Er worden minder producten geproduceerd (en aangevoerd), de behoefte aan grondstoffen en energie neemt af. De wereldhandel wordt verder verstoord door diverse gewapende conflicten en beperkingen in het Suezkanaal, hierdoor is er meer interesse om het spoor als alternatief te overwegen. Desondanks is het verkeer vanuit Tilburg van/naar China verder afgenomen t.o.v. 2022.

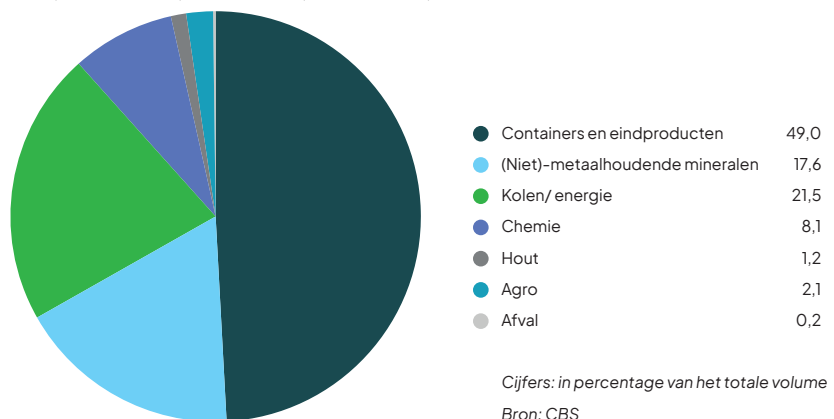
Verdeling volume naar soort

In naastliggend taartdiagram wordt het totale spoorvolume in percentage tonnen in 2023 onderverdeeld naar soort goederen.



Bron: CBS

Spoorgoederenvervoer per ladingsoort



The Future is ours



A2B-online Express

A2B-online kondigt met trots de lancering aan van haar nieuwe treindienst, de A2B-online Express. Met deze nieuwe dienst gaat 3 keer per week een trein rijden tussen Moerdijk (Nederland) en Melzo (Italië), met een geplande uitbreiding naar 4 roundtrips vanaf april 2025. LTE Netherlands B.V. verzorgt de tractie. Managing Director Mark Timmermans van LTE: "Wij zijn zeer enthousiast over de samenwerking met A2B-online. De flexibiliteit, slagvaardigheid en professionaliteit van A2B-online maken dit een sterk partnership. Wij kijken ernaar uit om deze nieuwe verbinding samen verder uit te bouwen."



Dam2Dam shuttle 'Skip the lane, ship by train'

De shuttle rijdt zes dagen per week tussen de havens van Amsterdam en Rotterdam. Verladere kunnen gebruikmaken van de shuttles. De Haarlemse verladere Emerio maakt inmiddels al gebruik van de spoorverbinding. De nieuwe shuttleverbinding zou in totaal zo'n 40.000 TEU van de weg kunnen halen.



Rotterdam Shortsea Terminals wordt steeds trimodaler

Rotterdam Shortsea Terminals (RST) heeft het aandeel wegvervoer met 10% weten te reduceren, mede dankzij een duidelijke focus op trimodale oplossingen. Dankzij de ligging naast het Rail Service Center Rotterdam (RSC), de grootste railhub van de haven, biedt RST dagelijks toegang tot railshuttles naar bestemmingen in onder meer Duitsland, Frankrijk en Italië. “We vervoeren containers via een interne baan soepel tussen RST en het RSC, zonder extra papierwerk,” zegt Jeroen Zwijnenburg (Chief Commercial Officer (CCO)). Deze efficiënte samenwerking stelt RST in staat klanten 24/7 een premium spoorproduct te bieden, wat bijdraagt aan een afname van het aandeel wegvervoer en een groenere logistieke keten.



Van der Vlist kiest voor spoortransport

Van der Vlist vervoert al geruime tijd in-gauge machines via het spoor. Dit jaar investeerde het bedrijf in 45ft wissellaadbakken om dit transport nog efficiënter te maken. Door spoortransport te integreren in hun oplossingen voor speciaaltransport, verlaagt Van der Vlist de emissies aanzienlijk. Dit stelt het bedrijf in staat om klanten een duurzamer en aantrekkelijker alternatief te bieden.





Pim Bastiaanse, Rail Manager Europe bij Dow, is verkozen tot Rail Shipper of the Year 2024. Vanuit zijn standplaats in Terneuzen deelt hij zijn visie op de sector en de operatie bij Dow.

**Toekomstbestendige
groei kan alleen door
samen te werken**

Het vlaggenschip van Europa

Dow is qua omvang het derde chemiebedrijf ter wereld. De locatie in Terneuzen, met 16 fabrieken op één terrein, is het vlaggenschip van Europa. “We zijn maximaal multimodaal verbonden,” vertelt Bastiaanse. “Het terrein heeft directe spoorverbindingen én toegang tot deep sea, short sea en binnenvaart.”

De producten die vanaf Terneuzen vertrekken, zijn verschillende kunststoffen, industriële halffabrikaten, coatings en siliconen.

In Terneuzen maken we zo'n 800 producten voor verschillende toepassingen alledaagse artikelen zoals sportartikelen, huishoudelijke artikelen, laptops, telefoons, verf, medische hulpmiddelen, matras foams en verpakkingen. Maar Bastiaanse wijst ook op bredere toepassingen: “Onze materialen dragen bij aan innovaties in diverse en uiteenlopende sectoren en helpen onze klanten verduurzamen. Onze industrie lijkt misschien wat abstract, maar de toepassingen zijn enorm concreet”.

Het spoor als strategische keuze

Dow maakt gebruik van bloktreinen en het single-wagonconcept om producten door heel Europa te vervoeren. “Bloktreinen zijn ideaal voor grotere volumes. Iedere dag rijden er treinen van 20 tot 24 wagons van Terneuzen naar verschillende bestemmingen in Europa. Hiermee bieden we een betrouwbaar product, zonder tijdrovende tussenstops of rangeren op verschillende terminals. Het single-wagonconcept biedt daarentegen een heel andere dynamiek. “Met dit concept kunnen we flexibel inspelen op de behoeften van individuele klanten, zelfs als ze kleinere volumes willen vervoeren, “klein” betekent 60 tonnes” lacht Bastiaanse. “Het stelt ons in staat om producten op maat naar uiteenlopende locaties in Europa te sturen, zonder dat ze moeten wachten op een volledige treinlading. Hierdoor bedienen we een bredere klanten-

groep en maximaliseren we onze logistieke efficiëntie.”

“Onze klanten vragen steeds vaker om leveringen via het spoor” vertelt Bastiaanse. Hij benadrukt dat de voordelen verder gaan dan het reduceren van alleen emissies: “Met één wagon kunnen we evenveel vervoeren als met 2,5 vrachtwagen qua payload, en 6 keer minder emissies. Dat betekent dat zowel wij als de klant maar één keer hoeven te laden en lossen in plaats van drie keer, wat tijd en kosten bespaart, en veiliger is, omdat er minder handelingen nodig zijn.”

Natuurlijk zijn er ook uitdagingen. “Bij langere trajecten, waarbij meerdere landsgrenzen worden gepasseerd, moet een wagon vaak drie tot vijf keer van carrier wisselen. Door standaardisatie en betere grensoverschrijdende samenwerking kunnen we dit proces nog aanzienlijk efficiënter maken. Daar zijn we in het Europese netwerk van de chemische industrie met bezig (CEFIC)”

Samenwerking blijft de sleutel tot succes

Volgens Bastiaanse is samenwerking essentieel om het volledige potentieel van het spoor te benutten. “De spoorsector kan alleen vooruitgang boeken als partijen kijken naar het gezamenlijke belang. Dit vereist samenwerking met overheden, infrabeheerders, intermodale terminals en andere bedrijven.” Hij noemt een concreet voorbeeld: “Niet ieder bedrijf heeft een eigen spoor aansluiting. Door grotere concentraties van bedrijven samen te

brenge rond goed verbonden hubs en regional intermodal terminals, kunnen we schaalvoordelen creëren en het spoor toegankelijker maken voor iedereen.”

Daarnaast pleit Bastiaanse voor meer focus op de bestaande infrastructuur: “Natuurlijk is nieuwe infrastructuur altijd welkom, maar door efficiënter gebruik te maken van wat er al ligt, kunnen we al grote stappen maken. Denk aan het upgraden van bestaande sporen of het beter coördineren van het gebruik.”

Vooruitdenken in tijden van verandering

Bastiaanse is zich bewust van de uitdagingen. “Vroeger waren supply chains volledig gericht op ‘just-in-time’, maar dat model is inmiddels niet meer houdbaar. Het is essentieel om nu robuuste back-up scenario's te ontwikkelen om leveringen te kunnen blijven garanderen,” legt hij uit. “De vraag is niet óf er verstoringen komen, maar wanneer. Het gaat erom hoe we ons daarop voorbereiden en een flexibele, veerkrachtige sector bouwen die hiermee kan omgaan.”

Een oproep tot actie

Zijn boodschap aan de sector is helder: “Werk samen, deel kennis en durf te investeren. Alleen door de neuzen dezelfde kant op te krijgen, kunnen we het spoor naar een hoger niveau tillen en blijven concurreren met andere modaliteiten.” Bastiaanse laat zien dat het spoor niet alleen een logistieke oplossing is, maar een strategische keuze voor de toekomst.



Bekijk de video



Mijlpalen Zijn er om te vieren!

Feestelijke opening nieuw kantoor van LTE Netherlands in Rotterdamse Waalhaven

De verhuizing op 3 juli naar een nieuw kantoor markeert voor LTE een belangrijke mijlpaal in de geschiedenis van het bedrijf. Na een periode van sterke vooruitgang en groei, een duidelijk teken dat het bedrijf zich ontwikkelt en uitbreidt, voegde het bedrijf letterlijk uit zijn voegen. Mark Timmermans en Cristhian Acosta Hernandez (Managing Directors van LTE Netherlands), en de CEO's van de LTE-groep, Andreas Mandl en Michael Baier benadrukten in hun toespraken dat dit resultaat alleen mogelijk was dankzij de loyale en vertrouwensvolle relaties en de

succesvolle samenwerking met klanten, partners en de medewerkers van de hele LTE-groep. Samen met hen kijken ze vol vertrouwen, vreugde en vastberadenheid naar de toekomst, en naar gezamenlijke succesverhalen!



vnr: Julian Remie, Caroline Koiter, Rico Schavemaker, Susanne Dirksen, Peter van Veelen, André Mast, Andy Taylor

aanzienlijke verbetering van de transittijd en maakt ons concurrerder ten opzichte van wegvervoer. Dit betekent dat we erin slagen om de snelwegen te vermijden door 400 ladingen per week van de weg naar het spoor te verplaatsen! Een indrukwekkend aantal en een gemiddelde CO₂-besparing van 70% per zending!" - aldus Rico.

Twee mijlpalen in één bij Schavemaker

Ook Schavemaker mocht onlangs een nieuw pand betrekken, dat voldoet aan de hoogste duurzaamheidseisen. Op 20 september kregen collega's, partners en klanten een rondleiding en tussendoor toelichting over de historie van het bedrijf. In zijn speech dankte CEO Rico Schavemaker alle betrokkenen bij de bouw en gaf aan dat het bedrijf met het nieuwe kantoor een extra impuls kan geven aan het verduurzamen van de logistiek. Hierbij blikte hij ook vooruit op de ontwikkelingen in Polen en kondigde aan dat de verbinding op de route Kaŕty Wrocławskie [PL] – Moerdijk [NL] in plaats van 4 naar 5 wekelijkse verbindingen gaat. Dit betekent niet alleen een verhoogde frequentie, maar ook grotere capaciteit en betrouwbaarheid van leveringen. "Nu hebben we



John Weijtmans en Niek Lentink

Stokje overgedragen bij Swietelsky Rail Benelux

Na 14 jaar aan het roer te hebben gestaan van Swietelsky heeft CEO John Weijtmans per 31 mei 2024 het stokje overdragen aan Niek Lentink. De spoorwereld zit in zijn bloed. Zijn opa zat in de spoorbouw, en zijn vader werkte daar. Ik ben een echte spoorbeliever." In 14 jaar is een bedrijf

opgebouwd met een gezond eigen vermogen. Inclusief alle licenties die je maar kunt bedenken. De belangrijkste reden voor het aangaan van dat avontuur was de privatisering van de markt. Wachten tot je concurrent iets heeft bedacht, is nooit John's instelling geweest: "Je moet denken in oplossingen. Wat betreft treinbeveiliging keek hij met een schuin oog naar Tesla. En voor de uitdagende onderbaan in Nederland is het goed te leren van andere landen met een slappe bodem. Nederland heeft een rol in die samenwerking altijd afgeslagen. Maar hiervoor geldt: versterk elkaar!"

John laat een mooie handtekening na. Je ziet 'm terug in de teamvorming, in de motivatie en loyaliteit van de mensen. Een jonge club professionals die trots zijn op wat ze leveren.

Afscheid nemen van de spoorwereld doet hij zeker nog niet. Met zijn meer dan 40 jaar spoorervaring blijft hij betrokken bij Swietelsky als een soort adviseur: "Ik zorg dat we strategisch aansluiting houden bij de marktontwikkelingen. Business development. Kijken naar aanpalende markten. Bijvoorbeeld hoe we de energietransitie gaan aanvliegen, want zonder stroom geen spoor en rijdende treinen."

Mijlpaal! Havenbedrijf Rotterdam en Swietelsky Rail Benelux B.V. hebben het contract ondertekend voor de aanleg van een bundel van zes opstelsporen geschikt voor 740 meter treinen als onderdeel van het nieuwe Emplacement Maasvlakte Zuid (EMZ). Swietelsky start in het voorjaar van 2025 met de aanleg van de spoorbundel, die medio 2027 in gebruik wordt genomen. De aanleg van het EMZ is noodzakelijk om de groei van het spoorgoederenvervoer vanaf de Maasvlakte naar het Europese achterland te kunnen faciliteren.

Time to connect @VTG

VTG en de Haven van Genk organiseerden 29 augustus een intermodaal event in Genk. Er vonden demo's plaats van de Vega-VTG basket waarmee niet kraanbare trailers (in Europa zijn dat er 3.580.000!!) vervoerd kunnen worden en met de SWS box demonstreerden ze dat reefercontainers nog beter en duurzamer over het spoor vervoerd kunnen worden.

Verder was het thema van de middag "time to Connect". Casper van Hooije startte zijn verhaal met een prachtige bedrijfsfilm 'The future will be green, or not at all'. Daarna zette hij samen met Wouter Machiels nog eens het belang van intermodaal transport uiteen. Het heeft veel voordelen maatschappelijk gezien, en daarnaast doen bedrijven er goed aan intermodaal transport te onderzoeken door de toenemende druk vanuit ESG rapporting. Dit is ook de reden dat de Haven van Genk vanaf 2001 connecties op Italië heeft en een groter spoorandeel stimuleert. Om Casper nog maar aan te halen: "The key to decarbonization is coöperation. It is all up to us".



Check hier de VTG-film



“Ik had eerder mijn vergunning om treinen te rijden dan mijn autorijbewijs.”

Hugo Boelhouwer, is pas 20 jaar oud en dit jaar verkozen tot Rail Trainee van het jaar. Kort na deze benoeming kreeg hij zijn diploma en kon meteen in dienst treden. Hoe is zijn werk nu als machinist goederenvervoer bij Rail Cargo Carrier Benelux?



Een werkplek in beweging

Hugo's werk speelt zich voornamelijk af in en rond de Rotterdamse haven. "Deze haven is de grootste van Europa en jaarlijks komen hier miljoenen containers binnen, waarvan een groot deel per trein wordt vervoerd. Wij zorgen dat de treinen op de terminals klaarstaan om geladen te worden, halen ze vervolgens op en zetten ze weer ergens anders klaar, zodat een collega de trein verder kan rijden, bijvoorbeeld naar Duitsland, Oostenrijk of Polen. Vanuit Rotterdam gaan treinen naar bijna elk land in Europa." Hij beschrijft zijn werkplek als "een kantoor dat met me meebeweegt, de hele dag." Hugo komt op allerlei plekken: "Van de terminals van Bert-schi, CLdN en ECT tot Moerdijk, waar we rijden van en naar de CCT-terminal. Elke terminal heeft net een andere werkwijze. Soms moet je zelf rangeren en de rijweg instellen, terwijl dat op andere terminals voor je wordt gedaan. Dat maakt het werk veelzijdig en uitdagend."

Passie voor techniek

Op de vraag hoe hij in de spoorsector terecht kwam, vertelt Hugo dat het begon als een jeugdroom. "Als kind ging ik vaak met mijn familie op vakantie langs de Rijn. Daar zag ik goederentreinen langskomen, en dat vond ik enorm fascinerend." Zijn liefde voor techniek sloot perfect aan bij deze interesse. "In dit vak leer je locomotieven opbouwen, controleren en, als er iets kapot gaat, probeer je het zelf op te lossen. Bijvoorbeeld: een kapot lampje? Als het mag dan vervang ik dat zelf. Zo ben ik sneller thuis en bespaart het ook nog kosten voor het bedrijf." Hugo is trots op de impact die hij nu maakt. "Het zal sommige mensen misschien verbazen, maar door goederen per spoor te vervoeren besparen we flink op CO₂-uitstoot. De trein rijdt zoveel mogelijk met elektrische tractie en waar mogelijk, zelfs op groene stroom. Bij terminals

zijn vaak nog geen bovenleidingen aanwezig, waardoor we diesellocomotieven gebruiken voor de first/last mile-bediening. Eén trein kan de lading van vijftig vrachtwagens meenemen, wat niet alleen uitstoot bespaart, maar ook de wegen ontlast."

Veel meer dan alleen treinen rijden

Op de vraag naar het verschil met werken bij de NS antwoordt Hugo: "Bij de NS is alles strak gepland en volg je vaste routes, ook wel het 'rondje om de kerk' genoemd. In het goederenvervoer ligt dat anders: hier is veel meer flexibiliteit. Er zijn natuurlijk vaste ritten, maar vaak verandert er iets en verloopt je dienst net anders dan gepland. Je bent ook zelf verantwoordelijk voor het controleren en rangeren van de trein, wat zorgt voor afwisseling, fysiek werk en de kans om veel buiten te zijn." Machinist zijn in het goederenvervoer gaat veel verder dan alleen rijden. "Als machinist in het goederenvervoer vervul je eigenlijk drie functies: machinist, rangeerder en wagenmeester. Als rangeerder zorg ik dat de wagons op de juiste volgorde staan en voer ik remproeven uit. En als wagenmeester doe ik een soort APK-keuring voor vertrek: ik controleer of de trein veilig kan rijden, of de belading klopt en of de remmen werken. Een containertrein kan tot wel 700 meter lang zijn. Om alle wagons te controleren loop je dus zo'n 1,5 km. Soms rijd ik meer-



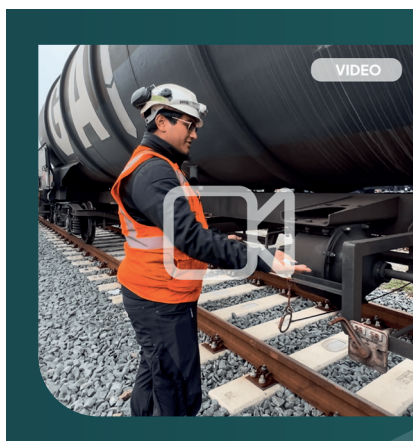
dere treinen op één dag en loop dan ook wel tussen de 20.000 en 40.000 stappen per dag."

Een leaseauto als bonus

Een leuke bijkomstigheid van het werk is dat Hugo een leaseauto heeft, die hij ook privé mag gebruiken. "Omdat we naar verschillende plekken moeten waar de trein staat, krijgen we een leaseauto. Dat is echt een fijne extra."

De kunst van het spoorgoederenvervoer

Het thema van het Spoorcongres 2025 is 'The Art of Rail Freight'. Wat verstaat Hugo onder de kunst van zijn werk? "Voor mij draait het om de uitdaging om elke trein zo efficiënt, veilig en soepel mogelijk naar zijn bestemming te brengen. Daarbij is oog voor detail onmisbaar: alles moet kloppen om de rit vlekkeloos en veilig te laten verlopen."



Bekijk de video



BEAT Cycling club zette vorig jaar de volgende stap op het gebied van duurzaamheid. In plaats van de traditionele vliegtreis naar het trainingskamp Spanje, reizen zowel de renners van BEAT als het materiaal naar Girona en Catalonië met de trein. Het vervoer per spoor levert BEAT meer dan 80% reductie in uitstoot op ten opzichte van de originele reis.

Duurzaamheidsmanager Twan van Schie: "De status quo in het wielrennen dagen we graag uit, al sinds onze oprichting. Zeker op gebied van duurzaamheid. Hoe kan een duurzaam middel als de fiets zo niet-duurzaam zijn in de wielrenwereld? Voor trainingen en wedstrijden gaat alles per vliegtuig of vrachtwagen, en volgauto's rijden op benzine. "De wielersport heeft soms een stugge cultuur," iets wat hij ook herkent in de spoorwereld. "Wil de sector iets veranderen? Dan moet je eerst laten zien dat het kan, voordat de rest het overneemt."



BEAT Cycling Club eerste ploeg met de (goederen) trein op trainingskamp naar Spanje



Duurzaam naar Catalonië via het spoor

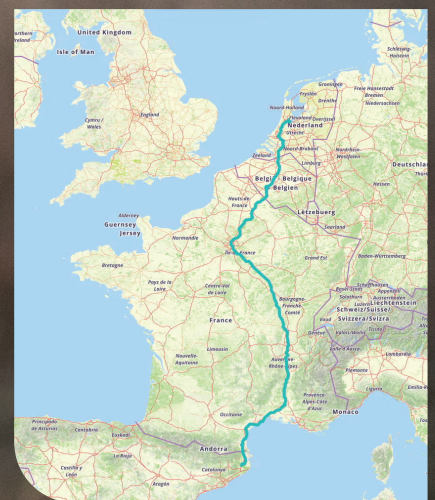
Nadat BEAT Cycling Club vorig jaar de eerste ploeg was die structureel overstapte op elektrische ploegleiderswagens gaat nu ook het vervoer van de renners en het materiaal naar het jaarlijkse trainingskamp naar Spanje op de schop. "Het trainingskamp van BEAT stond in eerste instantie al gepland met het vliegtuig, zoals altijd. Toen we met de ploegleiding het seizoensschema doorliepen op duurzaamheid kwam al snel het trainingskamp ter sprake. Dat moest anders kunnen", aldus Twan van Schie, de 'duurzaamheidsman' van BEAT. Met het nodige speurwerk samen met Raillogix en Rail Cargo Information Group was er snel een plan. Catalonië is een fantastisch trainingsgebied dat óók duurzaam te bereiken is. Interrail steunt de reis van BEAT. De Catalaanse Toeristenbond sloot zich eveneens aan bij dit project. Duurzaam reizen en fantastisch fietsen in Catalonië gaan hand-in-hand en BEAT krijgt de kans om dat te laten zien.

Niet alleen de renners maar juist ook het materiaal

Ook het materieel, dat normaal gesproken per vrachtwagen wordt getransporteerd, werd intermodaal per spoor vervoerd. Raillogix verzorgt voor BEAT het containervervoer van deur tot deur. 'De container is op maandag met de trein uit Rotterdam vertrokken en doet er ongeveer twee dagen over. Toen de renners woensdag in Girona aankwamen, stond de container al klaar bij het hotel,' aldus Oscar Vermeij (Raillogix). De container is geleverd door RCC Container Trading en door HBM Machines ingericht als mobiele werkplaats. Daarin werden naast de fietsen ook een massagebank, extra kleding en reserveonderdelen opgeslagen.

Binnen 12 uur in Spanje (met lunch in Parijs)

De ploeg kijkt terug op een snelle en vooral comfortabele reis. Vanuit Parijs is het dan in één ruk door tot het perron in Girona, Catalonië. "De reis duurt minder dan 12 uur, met een ruime overstap in Parijs voor lunch



en eventuele buffer voor vertraging. In de komende jaren staan er nog strakkere reisschema's gepland naar Catalonië, waaronder een nachttrein", aldus Twan van Schie.

Powered by: Raillogix, Royal Haskoning DHV, R.C.C. Container Trading, KLG Europe, HBM Machines B.V., Catalan Tourist Board, Interrail/Eurail, en Rail Freight the Future is Ours

Beelden: Stephan de Goede

Menukaart studenten

Rail Freight, the future is ours!

Omdat we jaarlijks in contact willen blijven met studenten van onderwijsinstellingen, hebben we een 'menukaart' samengesteld, waarbij elk jaar een activiteit doorlopen kan worden. Zo kunnen we stapsgewijs informeren over de railsector zonder dat het bestaande curriculum aangepast hoeft te worden.

Maak kennis met de Railsector (Game)

Samen met het Scheepvaart en Transport College (STC) hebben we de Rail Cargo Game ontwikkeld! Dit interactieve spel informeert studenten, scholieren en geïnteresseerden op een laagdrempelige manier over spoorgoederenvervoer via weetjes, een matchingspel en quiz. Onderwerpen: infrastructuur, veiligheid, producten, innovatie en verbindingen.

Meer informatie en direct downloaden is mogelijk via de link en QR-code. <https://railcargo.nl/de-rail-sector/rail-cargo-game/>



Boek een excursie!

Rail Cargo heeft een netwerk van meer dan 100 deelnemers die allemaal, op hun eigen manier, een schakel zijn binnen het spoorgoederenvervoer.

Afhankelijk van de studierichting kunnen we jouw studenten (jouw klas!) in contact brengen met een

van de deelnemers om daar een bezoek aan te brengen. Het zal een uniek inkijkje geven over wat er allemaal komt kijken bij het rijden van een trein.

Masterclass

Het kost wellicht veel tijd en organisatie om bij een bedrijf op bezoek te gaan. Als dat het geval is, kunnen we ook in de klas komen vertellen over de railsector. Aan de hand van beeld en filmpjes hopen we dan zoveel mogelijk mee te geven wat er buiten gebeurt.

Kijkje in de keuken

Om echt te ervaren hoe het is om in de sector actief te zijn, kun je het beste stage lopen. We helpen je graag om een match te maken tussen je opleiding, interesses en tijd/periode die je be-

schikbaar hebt. Voor enthousiaste, geïnteresseerde jongeren vinden we altijd wel een plek. Ook vrienden die een opleiding volgen, waar ze misschien niet helemaal happy mee zijn, kunnen bij ons aankloppen om kennis te maken.

Kan jij het spoor (nog) beter maken?

Veel studenten zullen op een gegeven moment een afstudeeronderzoek moeten uitvoeren. Aangezien de railsector zo breed georiënteerd is, is er altijd wel een plek te vinden waar jij jouw ideeën kan toetsen met de praktijk. Juist door jouw verfrissende nieuwe ideeën, kunnen we tot innovatieve out-of-the-box ontwikkeling komen.

Contact: Caroline Koiter,
Koiter@railcargo.nl



Making the connection

Met Rail Cargo information Netherlands

De stichting Rail Cargo information Netherlands is als publiek-pri-vaat 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. Wij staan voor:

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

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 100 deelnemers, met connecties in binnen- en buitenland. Waarom deelnemer worden? Houdt jouw bedrijf zich op wat voor manier dan ook bezig met het spoorgoe-

derenvoer? 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 opdracht-

gevers 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 €775,-.
Wilt u meer informatie ontvangen? Neem dan contact op met
Caroline Koiter via koiter@railcargo.nl

Deelnemers

Train Operating Companies



Intermodal Rail Operator



Rail Freight Agents



Logistic Service Provider



Partners of Dutch Ra

Ports & Infra



Terminal Operators



Suppliers of Industry



Stakeholder



ilfreight

Spoorcongres XL 2025

The art of Rail freight

Save the date: 3 april 2025
Kunsthall Rotterdam

Meld je aan via de QR-code

