

ACHTERGOND ONDERHOUD AAN HET SPOOR

'We rijden achter een vertraagde goederentrein'



Kifhoek is een rangeertrein tussen Barendrecht en Zwijndrecht, beheerd door ProRail.

De belangrijkste spoorroute oost-west is de komende maanden geregeld gestremd. Dat raakt al het treinverkeer – passagiers en goederen. En het ging al niet goed met het goederenvervoer per spoor in Nederland.

Door Jan Benjamin Fotografie Walter Herfst

ZWIJNDRECHT

Wie geregeld de trein neemt, kent de mededeling: „Wij rijden langzamer, want we zitten achter een vertraagde goederentrein”. Nu rijdt zo'n goederentrein doorgaans minder snel dan een passagierstrein. Die vertraging, weten reizigers, zal dus nog wel oplopen.

Treinreizigers gaan zulke meldingen de komende maanden vaker horen. Vooral in Noord-Brabant - tussen Breda, Eindhoven en Venlo - en in het oosten tussen Deventer en Oldenzaal. Dat komt door grootschalige werkzaamheden aan het spoor. Nu eens niet in Nederland, maar in Duitsland, over de grens bij Zevenaar.

Tussen Emmerich en Oberhausen, in het verlengde van de Betuweroute, legt de Duitse spoorbeheerder een derde spoor aan. Een megaproject: 70 kilometer nieuw spoor, honderd nieuwe of aangepaste viaducten en bruggen, verbouwde stations.

Op 1 november vorig jaar is een nieuwe fase ingegaan van de bouw, die al in 2016 begon. Het werk op deze drukste treinverbinding tussen Nederland en Duitsland gaat minstens tachtig weken duren, tot juni 2026.

De werkzaamheden hebben grote gevolgen voor het treinverkeer. Ook in Nederland, voor reizigers én goederenvervoerders. Goederentreinen moeten omrijden, want ze kunnen de komende tijd wekenlang niet over de Betuweroute. Dat geeft extra drukte op ander

spoor - via de omrijroute door Noord-Brabant gaan 2,5 keer zoveel goederentreinen rijden - en nog meer kans op vertragingen.

En het ging de afgelopen twee jaar al niet goed met het goederenvervoer per spoor. Het volume vervoerde goederen daalt en de 'groene' transitie van weg naar rail stagneert.

Exclusief voor goederen

De Betuweroute speelt de hoofdrol in dit verhaal. Het goederentracé is de levenslijn tussen de Rotterdamse haven en het Duitse Ruhrgebied. Hier passeert zeker de helft van het spoorgoederenvervoer van Nederland naar Duitsland: steenkool, erts, containers, chemische stoffen als ammoniak en styreen. Het maakt de route „onmisbaar voor de verbinding met het Duitse achterland”, aldus Havenbedrijf Rotterdam.

De Betuweroute is aangelegd tussen 1997 en 2007, voor circa 5 miljard euro (pakweg het dubbele van het oorspronkelijke budget), maar de lijn is nooit tot volle wasdom gekomen. Een belangrijke reden: in Nederland is de route weliswaar exclusief voor goederentreinen, maar vanaf de grens moeten goederentreinen over gewoon spoor rijden - met vertragende factoren als intercity's, sprinters, internationale treinen, spoorwegovergangen.

Een extra derde spoor in Duitsland moet de doorstroming verbeteren en de havens van Rotterdam, Amsterdam en Vlissingen sneller verbinden met het Ruhrgebied, en verder tot aan Genua in Italië.

Stremming verkort

Van de tachtig weken waarin wordt gewerkt aan het spoor bij Oberhausen zijn de Betuweroute en het vervolgtacé in Duitsland in totaal - maar niet aaneengesloten - twintig weken geheel gestremd. Dat was bijvoorbeeld vorig weekend het geval (18 en 19 januari) en speelt over vier weken (22 februari tot en met 2 maart). De Duitse spoorbeheerder, Deutsche Bahn InfraGO, wilde het traject de volledige tachtig weken dichtgooien, maar dat heeft de Nederlandse spoorbeheerder ProRail weten te voorkomen.

Via de omrijroute door Noord-Brabant gaan 2,5 keer zoveel goederentreinen rijden

„Deutsche Bahn leek niet helemaal in de gaten te hebben hoe belangrijk dit traject is voor Nederland”, zegt Bas Bakker, directeur Capaciteit van ProRail. Na overleg is nu de volledige stremming verkort; tijdens de rest van het werk is één spoor beschikbaar.

„De huidige hinder is een investering in een toekomstbestendig spoornetwerk”, stelt Bakker. „We verwachten op lange termijn dat steeds vaker voor de trein wordt gekozen als duurzaam en veilig transportmiddel. Ook al

kent het goederenvervoer momenteel een afname.”

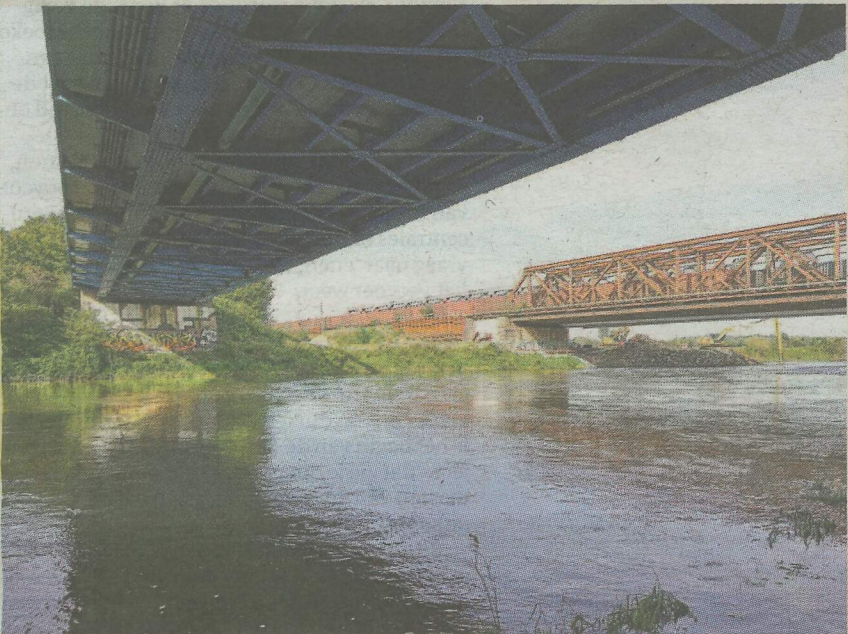
Die investering is dringend nodig. Want het gaat niet goed met het railvervoer van goederen. „Het bevindt zich sinds 2023 in een vrije val”, stelt Jelle Rebbers van DB Cargo, marktleider in Nederland. „Steeds minder goederen worden per spoor vervoerd.”

In 2023 ging 39,3 miljoen ton aan goederen over het spoor, aldus statistiekbureau CBS. Dat is 11,5 procent minder dan in 2022. Steenkool kromp het sterkst, 22 procent. Ook goederenvervoer over de weg en met de binnenvaart namen af, maar minder. Per truck daalde het met 4,5 procent, per schip met 3,5 procent. Het CBS rekent ook voor het lopende jaar op een daling van het spoorgoederenvervoer.

De problemen in het spoorgoederenvervoer raken ook DB Cargo. De vervoerder lijdt al jaren zware verliezen in Duitsland door forse kostenstijgingen, haperende infrastructuur en volgens critici slecht management. In oktober bereikte DB Cargo een akkoord met de Duitse vakbonden over een grote reorganisatie: 2.300 van 31.000 banen verdwijnen. Ook in Nederland vervallen banen, hoeveel is nog onbekend.

Vervoer per spoor had altijd al een klein aandeel in het totale transport. In 2022 verliep volgens het CBS slechts 2,3 procent van het goederenvervoer uit, naar en binnen Nederland per trein. Zeeschepen waren goed voor 34 procent van het volume, vrachtwagens voor 46 procent, binnenvaartschepen

Boven en onder: rangeerterrein De Kijfhoek. Hier wordt de vracht vanuit de Rotterdamse haven gesorteerd. **Midden:** de autobrug en spoorbrug over de Lippe bij Wesel.



voor 18 procent. Bij binnenlands vervoer is de weg veruit dominant.

Onbetrouwbaar

Het goederenvervoer per spoor heeft het zwaar door een optelsom van factoren. Ten eerste geldt treintransport als onbetrouwbaar. Dat vaak wordt gewerkt aan het spoor - met alle verstoringen en vertragingen van dien - maakt het weinig populair. Daarnaast krimpt de Duitse industrie, en Duitsland is de belangrijkste bestemming voor goederentreinen vanuit Nederland, vooral staalfabrieken

en elektriciteitscentrales in het Ruhrgebied.

Verder klagen spoorvervoerders dat de infrastructuurvergoedingen die zij moeten betalen aan ProRail veel te hoog zijn. DB Cargo en andere vervoerders stellen dat zij naar verhouding veel meer moeten betalen voor het gebruik van het spoor dan wegvervoer en binnenvaart moeten bijdragen aan 'hun' infrastructuur.

De binnenvaart is vrijgesteld van heffingen, aldus Rebbers van DB Cargo, en parkeren van vrachtwagens op de openbare weg is veelal nog steeds gratis. Het Kennisinstituut voor

Werk aan het spoor

ProRail beperkt overlast werkzaamheden in Duitsland

- **ProRail neemt logistieke maatregelen om de extra goederentreinen in de dienstregeling te passen,** zegt programmamanager Internationaal Renske Breevoort. Ook treft het bedrijf maatregelen tegen geluid en trillingen in de omgeving.

- **De regiotrein tussen Venlo en het Duitse Hamm (RE13) vervalt als het spoor nodig is voor goederenvervoer.** De geplande extra intercity van NS tussen Breda en Eindhoven is uitgesteld.

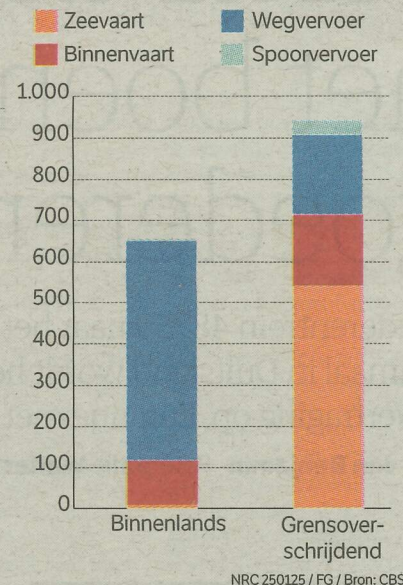
- **ProRail voert in 2025 geen werk uit op baanvakken die een alternatieve route voor goederentreinen vormen.** Zijn app Routelint, die machinisten van goederentreinen informeert over drukte op het spoor, is vernieuwd.

- **Op vijf locaties in Noord-Brabant en twee plekken langs de Bad Badheimroute (via Oldenzaal) plaatste ProRail rubberen matten op overwegen.** Die moeten zorgen voor minder geluidsoverlast. Op trajecten waar de spoorbeheerder al onderhoud zou uitvoeren, zijn nieuwe dwarsliggers geplaatst met elastische lagen tegen trillingen.

- **De maatregelen kunnen echter niet voorkomen dat reizigers moeten rekenen op meer vertragingen,** zegt Paul Klomp, ProRails programmamanager Verkeersleiding. „Op de Brabantroute gaan meer treinen rijden op bestaande infrastructuur. De marges in de dienstregeling zijn nog kleiner. Een vertraging van een paar minuten maak je dan niet meer goed.” Welk traject het kwetsbaarst is, durft hij niet te zeggen.

Spoorvervoer vormt maar een klein deel van het transport

Goederenvervoer in, van en naar Nederland, in miljoenen ton, cijfers 2023



Mobiliteitsbeleid (KiM) onderschreef in 2020 dit argument van de spoorbedrijven.

„Dat alles maakt de situatie lastig voor goederenvervoer per trein”, vindt ook Deltalinqs, belangenbehartiger van havenbedrijven in Rotterdam. „Terwijl spoorvervoer juist zo'n prachtige, duurzame dienst is die essentieel is voor onze logistieke toekomst”, zegt directeur Bas Janssen.

De problemen in het spoorgoederenvervoer remmen de zogeheten *modal shift*, zegen betrokkenen. Dat is de vakterm voor de overgang van de weg naar duurzamer transportmiddelen. „Die transitie dreigt te mislukken”, zegt Rebbers, „terwijl ze noodzakelijk is om de klimaatimpact van de logistiek te verkleinen.”

Rebbers constateert dat verladers vaker dan voorheen kiezen voor 'multimodaal' vervoer: een deel van het traject per trein en een deel per vrachtwagen. „Om te verduurzamen nemen ze voor lief dat ze de lading een keer extra moeten overslaan. Maar dit geldt nog lang niet voor iedereen.”

Eén trein haalt al gauw 50 tot 55 vrachtwagens van de weg, stellen deskundigen. Een goederentrein stoot pakweg negen keer minder CO₂ uit per ton vervoerde lading dan een vrachtwagen. Verder veroorzaakt een trein acht keer minder luchtvervuiling (fijnstof) en verbruikt een trein (naar verhouding) zes keer minder energie dan een vrachtauto.

Evofenedex, de belangenorganisatie van bedrijven die goederen laten vervoeren, noemt het spoor een efficiënte en milieuvriendelijke manier om grote hoeveelheden over lange afstanden te vervoeren. Maar door hoge kosten, verstoringen door werkzaamheden en beperkte capaciteit laten bedrijven het spoor toch links liggen, aldus Evofenedex.

De betrokken organisaties roepen de politiek op „het spoorgoederenvervoer te redden”. Evofenedex: „Vervoer via het spoor is voor veel handels- en productiebedrijven een belangrijke schakel in de logistieke keten.”

Het kabinet kondigde in de rijksbegroting voor 2025 aan de spoorverladers nog eenmaal enigszins tegemoet te komen in de „zeer hoge kosten” voor opstellen en rangeren van goederentreinen. Daarvoor is 7 miljoen euro beschikbaar. Evofenedex noemt dat „een goed begin”, maar constateert dat financiële steun voor de sector verder ontbreekt. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat verwijst naar de nota *Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer*, die eind december verscheen. Daarin herhaalt het ministerie de positieve kanten van het goederenvervoer per spoor (klimaat, files, veiligheid), maar de sector reageerde teleurgesteld op het gebrek aan nieuwe initiatieven om het transport per trein te verbeteren.