

Het belang van spoorgoederenvervoer voor Amsterdam

Position Paper (2024)



Het belang van spoorgoederenvervoer voor Amsterdam

Efficiënt en betrouwbaar spoorgoederenvervoer is van wezenlijk belang voor het vestigingsklimaat voor bedrijven en terminals in de Amsterdamse havenregio, en dus ondersteunend aan hun bijdrage aan de maatschappelijke opgaven op het gebied van economie, circulariteit en energietransitie. De Amsterdamse terminals hebben er baat bij op verschillende wijze (multimodaal) ontsloten te zijn. Spoor, binnenvaart en wegtransport vullen elkaar op strategische wijze aan.

Met spoorgoederenvervoer hebben verladers een maximale keuzemogelijkheid in de wijze waarop lading wordt vervoerd. De binnenvaart kan niet alle bestemmingen in het achterland bereiken. Daarbij zal de afvoercapaciteit van de rivieren steeds vaker beperkt worden in geval van lage of juist hoge

waterstanden door klimaatverandering. Ook het wegtransport kent beperkingen en wordt bovendien ontmoedigd vanwege hoge emissies en drukte op de weg. Het spoor is een duurzaam, veilig en efficiënt alternatief. Zo kan een gemiddelde goederentrein meer dan 50 vrachtwagens van de weg halen en bijdragen aan de reductie van emissies waaronder CO₂, stikstof en fijnstof.

In het Amsterdamse havengebied hebben 16 terminals een spoor aansluiting. Het spoornetwerk van het Amsterdamse havengebied heeft twee hoofdemplacementen: Westhaven en Aziëhaven waarop goederentreinen aankomen en vertrekken. Beide emplacementen zijn geëlektrificeerd en hebben een spoorlengte van 740 meter. Naast de hoofdemplacementen liggen op een aantal locaties in de haven kleinere emplacementen waar treinen kunnen worden opgesteld of samengesteld.

tabel: aantal goederentreinen van / naar Noordzeekanaalgebied

	realisatie					prognoses	
	2019	2020	2021	2022	2023	2040 (IMA prognose hoog)	2040 (Marktverkenning hoog)
via emplacement Westhaven	1.500	1.350	1.550	2.150	1.700	1.650	2.100
via emplacement Aziëhaven	1.200	800	1.050	1.450	1.350	1.350	3.400
Totaal van/naar havengebied Amsterdam	2.700	2.150	2.600	3.600	3.050	3.000	5.500
van/naar Tata Steel (Beverwijk)	2.150	1.950	2.300	2.150	1.650	3.850	4.000
Totaal IJmond / Noordzeekanaalgebied	4.850	4.100	4.900	5.750	4.700	6.850	9.500

Bron: ProRail, ministerie Infrastructuur & Waterstaat

Het type lading wat van en naar de Amsterdamse havenregio per spoor wordt vervoerd is gevarieerd. Het bestaat uit containers, papier, staal, cacao, auto's en natte bulk (zoals ethanol en benzine). Ook worden er droge bulk (zoals steenkool, mineralen, kalk en agriproducten) en recycling stromen (zoals huisvuil en schroot) vervoerd.

De toekomstverwachting: vervoerde lading per spoor verandert

Zowel in de Metropoolregio Amsterdam (MRA) als in het Europese achterland is er een groeiende behoefte aan allerlei goederen. Tegelijkertijd willen we klimaatverandering tegengaan en moeten emissies drastisch verminderd worden. Zo heeft Europa zich gecommitteerd aan een klimaatdoel van 55% emissiereductie in 2030 en een klimaatneutraal continent in 2050, met als subdoel 90% vermindering van vervoeremissies in 2050. Vanuit deze doelstellingen ambiert de EU een toename van spoorgoederenvervoer van 50% in 2030 en een verdubbeling in 2050 ten opzichte van 2015.

Tevens worden er vanuit de Green Deal wettelijke kaders gesteld om productie en gebruik van duurzame energiedragers (e.g. waterstof, biobrandstoffen, e-fuels) te stimuleren. Zodoende ontstaan er nieuwe energie gerelateerde ladingstromen met andere herkomst en bestemmingsrelaties. Ook deze nieuwe ladingstromen, met andere specificaties en risicoprofielen, dienen bij eindgebruikers aan te komen. Bij gebrek aan en nog te realiseren buisleidingen, ligt gebruik van het spoor hierbij als meest veilige en duurzame transportmodaliteit voor de hand.

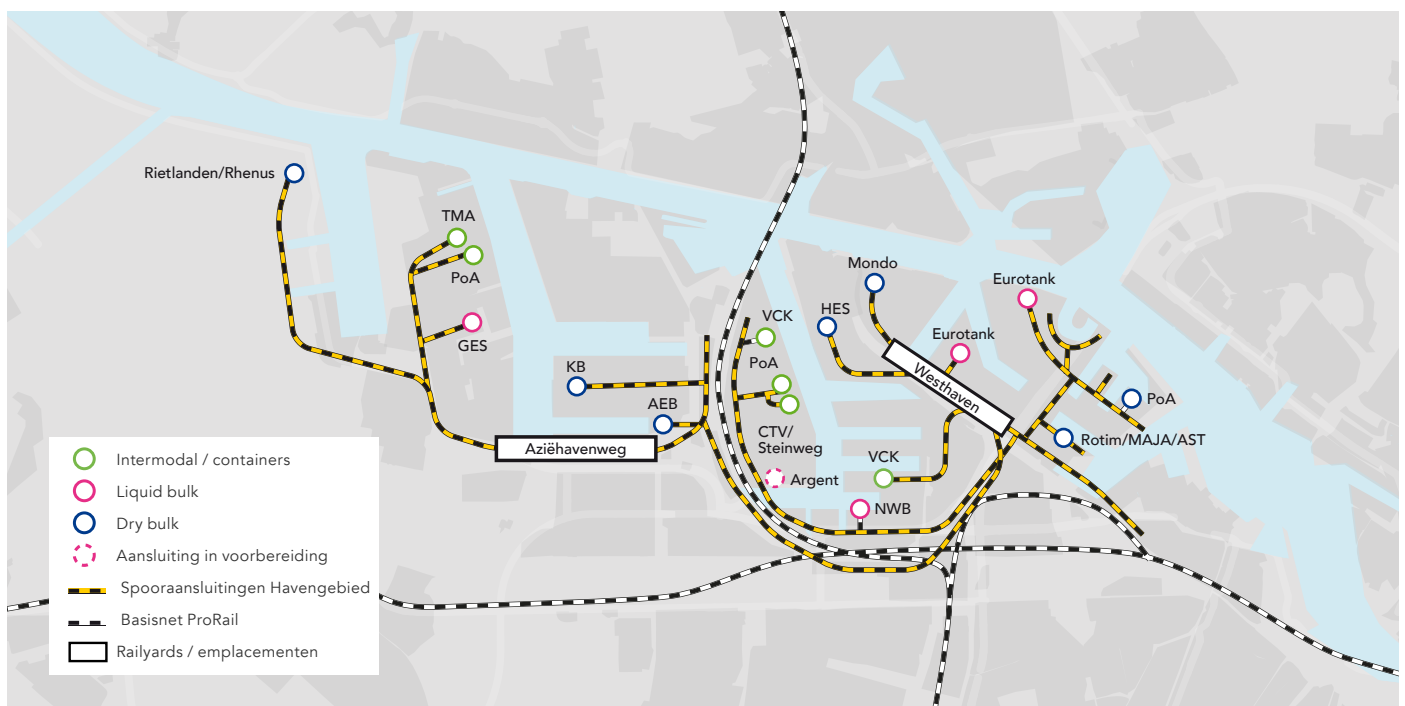
Gezien bovenstaande ontwikkelingen is de verwachting dat de energie gerelateerde ladingstromen die per spoor vervoerd worden zullen wijzigen waarbij er een groeiend volume nieuwe energie gerelateerde ladingstromen per spoor vervoerd zal moeten gaan worden. Het totaal aantal goederentreinen wat in 2023 de Metropoolregio Amsterdam (MRA) aandeed bedroeg 4.650 treinen. Voor de toekomst wordt verwacht dat het aantal goederentreinen zal groeien. Zo wordt in het IMA (hoog) scenario rekening gehouden dat de MRA in 2040 door 6.850 goederentreinen wordt aangedaan. In de prognose (hoog) van de marktverkenning wordt rekening gehouden dat dit aantal in 2040 doorstijgt tot ongeveer 9.500 goederentreinen.

Houd bij de ruimtelijke invulling rekening met vervoer per spoor

Het spoorgoederenvervoer speelt een relevante rol in de energietransitie en het behalen van de klimaatambities. De Amsterdamse haven is een van de grootste energiehavens ter wereld. Daarom is een toekomstbestendig basisnet- en omgevingsveiligheidsbeleid cruciaal, met voldoende ruimte voor veilige en vlotte afwikkeling van toekomstige ladingstromen.

Met de toenemende verstedelijking in de MRA, is er sprake van grote druk op ruimte en milieugebruiksruimte. Tegelijkertijd is een goed functionerend logistiek havensysteem in Amsterdam van cruciaal belang voor de regio en Europa. Te intensieve verstedelijking met woningbouw dicht op of zelfs over spoorcorridors, zoals bij de plannen bij station Amsterdam Sloterdijk, leidt tot knelpunten en

Terminals met aan spooraansluiting en emplacementen in het Amsterdams havengebied





is vanuit die optiek niet wenselijk. Door in de ruimtelijke invulling rekening te houden met spoorgoederenvervoer kan de leveringszekerheid en het transport van goederen met een hoger risicoprofiel in de toekomst gewaarborgd blijven en toenemende overlast voor de leefomgeving worden voorkomen.

In de MRA wordt intensief gebruik gemaakt van de ruimte, dat betekent ook dat functies zoals haven, wonen en mobiliteit elkaar tegenkomen en raken. Gemeente Amsterdam, ProRail en Port of Amsterdam werken samen in een studie die een optimale verdere ontwikkeling van Haven-Stad koppelt aan een versterking van de havenfunctie en goederenvervoer per spoor. Lessen die hieruit getrokken worden zijn toepasbaar in heel Nederland. ProRail en Amsterdam vinden het daarom van belang om hierin samen op te trekken met het Rijk.

Port of Amsterdam benadrukt de behoefte aan een Basisnet- en omgevingsveiligheidsbeleid dat voldoende ruimte blijft bieden voor een veilige en vlotte afwikkeling van stoffen met een hoger risicoprofiel per weg, water en spoor. Dus geen afwaarderingen van (vaar)wegen en spoorgoederenvervoersporen. Zo kan er ook in de toekomst ruimte geborgd worden voor de afwikkeling van ladingstromen die voor de energietransitie van cruciaal belang zijn.

Tien puntenplan voor een duurzaam en toekomstbestendig vervoerssysteem en havengebied

Om de verwachte ontwikkelingen in het spoorgoederenvervoer op Amsterdam te faciliteren heeft Port of Amsterdam

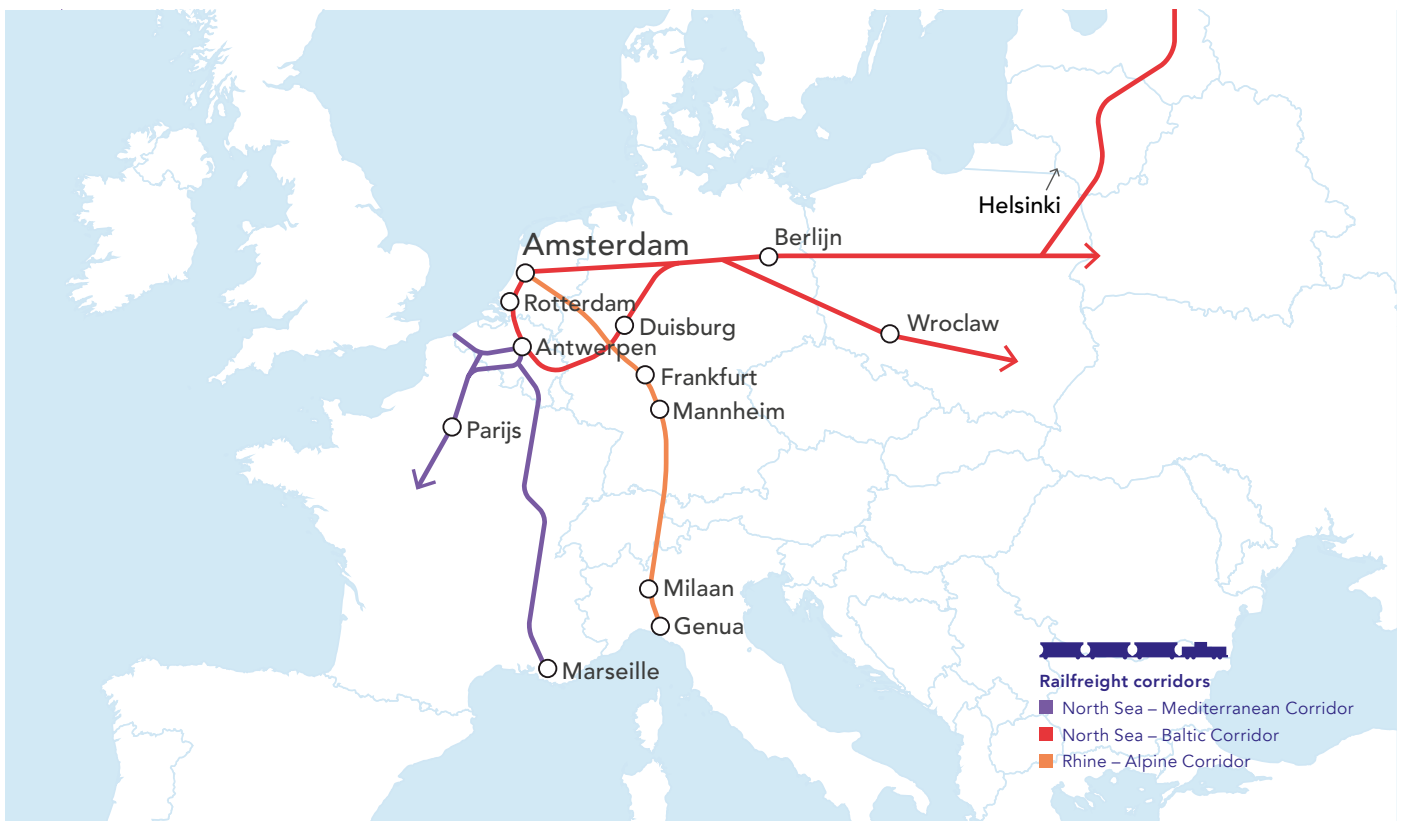
de volgende tien aanbevelingen als bijdrage aan een duurzaam en toekomstbestendig vervoerssysteem en havengebied:

1. Geef gezien de maatschappelijk opgaven meer aandacht voor spoorgoederenvervoer en creëer voldoende capaciteit.
2. Investeer in robuuste capaciteit voor het spoorgoederenvervoer op zowel de TEN-T corridors die lopen door Amsterdam Centraal Station en Station Amsterdam Sloterdijk als de capaciteit op de emplacementen en sporen in het Amsterdamse havengebied zelf.
3. Voorkom dat het groeiend aantal internationale en nationale reizigerstreinen de capaciteit voor het spoorgoederenvervoer wegnemen. Faciliteer zowel het goederenvervoer als het reizigersverkeer per spoor. Het een mag niet ten koste gaan van het ander.
4. Prioriteer de realisatie van de robuuste aansluiting van het havenspoor en het reizigersemplacement bij de Transformatorweg naar het gemengde net door twee sporen aan te leggen om in- en uitgaand treinverkeer te scheiden. De huidige enkelsporige aansluiting vormt bij incidenten en/of onderhoud een bottleneck waarbij het risico bestaat dat treinen opgesloten raken in het havengebied en/of het havengebied niet kunnen inrijden.
5. Zorg dat goederentreinen Amsterdam CS tijdens de verbouwing (t/m 2028) efficiënt kunnen passeren. Er is geen alternatieve route voor de goederentreinen van/naar de Amsterdamse haven en het Noordzeekanaalgebied.
6. Zorg voor een verruiming van de omgevingsvergunningen voor de goederenemplacementen in het

Amsterdams havengebied én een herziening van Basisnet zodat het groeiend aantal treinen met nieuwe energie gerelateerde ladingstromen op een veilige en verantwoorde manier kunnen worden afgewikkeld zowel in het havengebied als op de nationale en Europese spoorcorridors.

7. Investeer in capaciteitswinst door het Amsterdamse havenspoor uit te rusten met sensoren en smartcamera's, zodat de sporen intensiever benut kunnen worden en inzichtelijk is waar treinen zich bevinden.
8. Ondersteun door MIRT-onderzoek de herstructureringsopgave van o.a. de sporen in het Coen-Vlothavengebied, vanuit de verstedelijkingsopgave Haven-Stad.

9. Neem Amsterdam, inclusief het havengebied, op in de uitrol van ERTMS.
10. Onderzoek de brede maatschappelijke meerwaarde van een nieuwe goederenspoorverbinding naar Noord Oost Europa (GNOE). Breng daarbij ook de kansen voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen bij Weesp in kaart naast de baten voor een efficiëntere afwikkeling van het groeiend aantal reizigers en goederentreinen. Onderzoek ook de compensatie mogelijkheden voor de oostelijke regio's waar de nieuwe verbinding ingepast zou moeten worden.



Aansluiting op Europese Railfreight corridors

Port of Amsterdam zet zich in voor een schoon en toekomstbestendig havencomplex met robuuste verbindingen voor goederenvervoer. We gaan hierover graag met u in gesprek. Voor vragen over deze position paper of andere vragen over bereikbaarheid, kunt u contact opnemen met:

Port of Amsterdam

De Ruijterkade 7
1013 AA Amsterdam, Nederland
www.portofamsterdam.com

Alma Prins, Programmamanager Bereikbare Haven

E: alma.prins@portofamsterdam.com
M: +31 (0)6 201 376 15

Rob Smit, Manager Spoorgoederenvervoer

E: rob.smit@portofamsterdam.com
M: +31 (0)6 226 967 69

Be part of a better port

