

Bundelingsconcepten

Eindrapport

Arno van Deursen
Eric Mekenkamp
Arthur de Mol

VanD rail consultancy

Buck Consultants International

5 juni 2026

Management samenvatting

Inleiding en aanleiding

De spoorcapaciteit in de Rotterdamse haven staat onder druk, met name op de Botlek en de Waalhaven. Door de groei van het spoorgoederenvervoer, de beperkte ruimte voor uitbreiding van infrastructuur en de langere verblijftijden van treinen, wordt een efficiënter gebruik van de bestaande spoorinfrastructuur noodzakelijk.

De huidige organisatie van de first- en last-mile bediening leidt tot inefficiënt gebruik van capaciteit, materieel en personeel. Meerdere vervoerders bedienen afzonderlijk dezelfde gebieden, ieder met eigen locomotieven, planningen en capaciteitsslots.

Dit resulteert in relatief veel losse locomotiefritten, wachttijden, versnipperde afstemming en hogere kosten. Het bundelingsconcept biedt een mogelijke oplossing voor deze inefficiëntie. Hierbij organiseert één neutrale feederpartij per gebied de first- en last-mile bediening.

Conclusies toepasbaarheid bundelingsconcept

De quickscan laat zien dat het bundelingsconcept voor Rotterdam kansrijk is. Op de Botlek en de Waalhaven worden concrete capaciteitsknelpunten verwacht, terwijl bundeling naar verwachting 35–40% van de losse locomotiefritten kan reduceren.

Naast capaciteitswinst kan het concept leiden tot lagere first- en last-mile kosten, een efficiëntere inzet van materieel en personeel, meer betrouwbaarheid, eenvoudigere data-uitwisseling en extra railvolume. Terminals verwachten zelfs 30–50% meer railtransport, wanneer een neutrale feederpartij beschikbaar komt.

Terminals geven daarnaast aan dat het concept strategische voordelen kan opleveren. Het versterkt de concurrentiepositie van het spoorgoederenvervoer in de Rotterdamse haven ten opzichte van havens zoals Hamburg en Antwerpen.

Ook zijn bredere maatschappelijke baten denkbaar. Een efficiëntere spooroperatie kan bijdragen aan verduurzaming, vermindering van CO_2- en NO_x-uitstoot, ondersteuning van de modal shift van weg naar spoor en een betere bereikbaarheid van de haven en de regio. Ook voor ProRail kan het model voordelen bieden, onder meer door minder afstemming met individuele vervoerders en een eenvoudiger operationeel proces.

Aanbevelingen en handelingsperspectieven

Terminals zijn zeer enthousiast over het bundelingsconcept en verwachten aanzienlijke voordelen, mits het zorgvuldig wordt uitgewerkt en geïmplementeerd. De uitvoering is namelijk complex. Daarom zijn vervolgstappen nodig.

BCI en VanD Rail Consultancy bevelen aan om het concept bestuurlijk verder te brengen via directieoverleg tussen terminals, ProRail, Port of Rotterdam en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Daarnaast moet voor de verdere concretisering van het concept nog vervoerders, operators en overige terminals actief worden betrokken.

Verdere uitwerking is nodig op het gebied van juridische borging, governance, concessie- en tenderconstructies, KPI’s, veiligheidseisen, financiering en toezicht. Een kleinschalige pilot, bijvoorbeeld op één of enkele TRS-gebieden, kan helpen om de operationele haalbaarheid en efficiëntiewinst in de praktijk aan te tonen.

© Buck Consultants International, 2026

Het bundelingsconcept in Antwerpen
Het Antwerpse model vormt een belangrijke referentie. Daar is het havengebied opgedeeld in zones waarin per zone één partij de first- en last-mile bediening uitvoert. Het doel is om lege ritten te verminderen, wagons beter te bundelen en schaarse spoorcapaciteit efficiënter te benutten. De ervaringen zijn positief over het concept zelf, maar minder positief over de uitvoering: financiële voordelen bleven achter doordat volumes niet juridisch afdwingbaar waren en doordat governance, regie en betrokkenheid van de infrastructuurbeheerder onvoldoende stevig waren ingericht.

Bundelingsconcept – onze visie
Voor toepassing in Nederland zijn vier uitgangspunten cruciaal: *operationele efficiëntie, neutraliteit, lagere totale kosten en borging van kwaliteit, flexibiliteit en veiligheid*. De neutrale feederpartij mag geen prikkel hebben om eigen long-haul treinen voorrang te geven, dit is een mogelijke valkuil voor het concept waar rekening mee gehouden moet worden. Daarom zijn duidelijke KPI's, korte tot middellange concessieperiodes, onafhankelijk toezicht en sanctiemogelijkheden nodig. Het concept moet aantoonbaar goedkoper en betrouwbaarder zijn voor marktpartijen, anders ontstaat onvoldoende draagvlak.

Juridische mogelijkheden
De juridische borging is een randvoorwaarde voor succes. Binnen de huidige hoofdspoorweginfrastructuur moet ProRail capaciteit non-discriminatoir verdelen, waardoor exclusieve toewijzing aan één feederpartij niet zomaar mogelijk is. Daarom moeten twee hoofdvarianten verder worden onderzocht: het bundelingsconcept binnen de HSWI organiseren of bepaalde sporen uit de HSWI halen dan wel onder een ander regime brengen. De juridische haalbaarheid, veiligheidsvoorwaarden en governance moeten nader worden uitgewerkt.

Toepasbaarheid bundelingsconcept elders in Nederland
Buiten Rotterdam lijkt het concept vooral kansrijk in Moerdijk, waar relatief hoge volumes, beperkte infrastructuur en hoge feedingkosten samenkomen. Ook Amsterdam kan nader onderzocht worden, al is het spoorvolume daar beperkter. North Sea Port biedt eveneens kansen, vooral in Vlissingen en het Sloe-gebied, maar grensoverschrijdende samenwerking met België maakt implementatie complexer.

De volgende voor en nadelen kunnen ontstaan bij invoering van het bundelingsconcept:

Voordelen van het bundelingsconcept t.o.v. conventioneel concept:

- Betere benutting van infrastructuur zorgt voor capaciteitswinst.
- Terminalpartijen geven aan dat bundeling tot maximaal 50% meer railtransport kan leiden en meer omzet; dit versterkt de concurrentiepositie van Rotterdam.
- Lagere operationele kosten door efficiëntere inzet van locomotieven en personeel en door centrale afstemming (in plaats van versnippering).
- Hogere laad- en loscapaciteit, waardoor terminals minder slack hoeven in te plannen.
- Minder actieve partijen kan de veiligheid verhogen en de operationele flexibiliteit verbeteren. Ook in crisissituaties is de operatie meer veerkrachtig en robuust.
- Specialisatie van machinisten, wagencontroleurs kunnen efficiënt controleren. Verkeersleiders kunnen zich beter op hun kerntaken richten.
- Consistentere data-uitwisseling doordat afstemming via één partij kan verlopen.

© Buck Consultants International, 2026

- Bundeling kan ruimte bieden voor value added services en dynamisch onderhoud van het spoor.
- Maatschappelijke voordelen, zoals minder CO_2- en NOx-uitstoot en een betere bereikbaarheid van de havens (door modal shift).
- De concessieverstrekker kan gerichter investeren, bijvoorbeeld in emissie vrije rangeer locomotieven.
- Minder vraag naar rangeerlocomotieven kan op termijn de prijs verlagen; bovendien kan worden ingezet op goedkopere locomotieven met minder strenge eisen.
- Internationale vervoerders zonder toegelaten last mile locomotieven kunnen via de neutrale feeder gemakkelijker toegang krijgen tot Rotterdam, wat de concurrentie binnen de spoorgoederen sector vergroot.

Nadelen/risico's:

- Implementatie is complex: afspraken over aansprakelijkheid, datadeling, veiligheid, operationele aansturing en verdeling van kosten en opbrengsten zijn essentieel. Onduidelijkheid over spelpregels hebben een negatief effect op de uitvoering en vertrouwen van het concept.
- Binnen de huidige hoofdspoorweginfrastructuur is exclusieve toewijzing aan één partij juridisch complex door non-discriminatoire capaciteitsverdeling.
- Veel terminals hebben zelf geen of niet volledig grip op de contractering van het spoorvervoer. Ook worden contracten regelmatig getenderd. Hierdoor kunnen de terminals niet (gezamenlijk) als concessieverlener optreden.
- Onderling wantrouwen tussen stakeholders kan de samenwerking belemmeren.
- Zonder goede contractuele afspraken en KPI's ontstaan risico's op monopolistisch gedrag door de neutrale feeder.
- Volumezekerheid is cruciaal; zonder verplichtingen en juridische afdwingbaarheid is het model kwetsbaar ook moet informatie over volume goed beschikbaar zijn.
- Omdat rangerende partijen vaak ook long-haul vervoerders zijn, moet de last mile neutraal uitgevoerd worden en bevoordeling van eigen treinen worden voorkomen.
- Impact op milieuvergunningen en incidenten management is nog niet duidelijk bij variant buiten HSWI.
- Indien een pilot uitgevoerd moet worden binnen het huidige juridische kader zullen bestaande vervoerders waarschijnlijk gecompenseerd moeten worden doordat vaste kosten doorlopen (o.a. lonen, lease locomotieven)

© Buck Consultants International, 2026

Inhoudsopgave

		Blz.
1	Inleiding en aanleiding	5
2	Het bundelingsconcept in Antwerpen	6
3	Bundelingsconcept – onze visie	9
4	Quickscan Toepasbaarheid bundelingsconcept in Rotterdam	12
5	Aanbevelingen en handelingsperspectieven	22
6	Toepasbaarheid bundelingsconcept elders in Nederland	24
Bijlagen		25

© Buck Consultants International, 2026

1 Inleiding en aanleiding

De spoorcapaciteit op de Rotterdamse haven staat onder druk

Het spoorgoederenvervoer van en naar het Rotterdamse havengebied zal naar verwachting op de middellange en lange termijn groeien. Emplacementen zoals Botlek en Waalhaven vervullen daarbij een belangrijke rol als schakel tussen terminals en het hoofdspoor. Tegelijkertijd staat de capaciteit op deze locaties onder druk door intensief gebruik, beperkte infrastructuur en toenemende verblijftijden van treinen. Bovendien is er nagenoeg geen ruimte om de infrastructuur hier uit te breiden. Met name op Botlek en Waalhaven wordt de beschikbare spoorcapaciteit daardoor steeds kritischer.

Tegen deze achtergrond onderzoeken ProRail, het Havenbedrijf Rotterdam en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat mogelijke maatregelen om de benutting van de spoorinfrastructuur te verbeteren.

Bundelingconcept de oplossing?

In 2024 werd in de Logistieke Visie havengebied Rotterdam (ProRail & Port of Rotterdam) beschreven dat op onder andere de Waalhaven en Botlek een groeiend capaciteitsprobleem is. Eén van de mogelijke procesmaatregelen die in de visie geopperd werd is het inzetten van een grijze loc organisatie om het aantal loc-bewegingen terug te dringen. Het bundelingsconcept, zoals dat in Antwerpen wordt toegepast, is een uitwerking van de inzet van een grijze loc organisatie. In dit concept wordt het havengebied opgedeeld in zones met per zone één “preferred supplier”, in dit onderzoek neutrale feeder partij genoemd, voor de first- en last-mile bediening, met als doel het aantal locomotiefbewegingen te verminderen en de efficiëntie op de schaarse infrastructuur te vergroten.

Het Programma Topcorridors wil de kansen van bundelingconcept verder verkennen

De aanleiding voor dit onderzoek is om te verkennen of een bundelingsconcept ook voor de emplacementen Botlek en Waalhaven toepasbaar en wenselijk is, en onder welke voorwaarden dit kan bijdragen aan een efficiëntere en toekomstbestendige spoorafhandeling in de Rotterdamse haven.

Het doel is om op basis van een eerste verkenning (quick scan) de logistieke haalbaarheid en wenselijkheid van een vorm van een bundelingsconcept van vervoer op de first- en last-mile op de emplacementen Botlek en Waalhaven (RSC) te onderzoeken. Hierbij wordt gekeken naar:

- De toepasbaarheid van een vorm van een bundelingsconcept (zoals (maar niet alleen) in de haven van Antwerpen wordt toegepast)) in de Nederlandse context, beginnende in de Rotterdamse Haven welke ook uit te breiden is naar andere locaties (Bijv: Moerdijk, Amsterdam, North Sea Ports); Hierbij wordt ook de impact met het heuvelproces op Kijfhoek meegenomen;
- De potentiële voordelen voor infrastructuurbenutting, kosten/baten en samenwerking;
- De juridische, beleidsmatige en operationele randvoorwaarden;
- De bereidheid van marktpartijen om deel te nemen aan een dergelijk model;
- Het opstellen van een advies over de toepasbaarheid en mogelijke vervolgstappen.

Dit onderzoek is uitgevoerd door Buck Consultants International en VanD rail consultancy.

© Buck Consultants International, 2026

2 Het bundelingsconcept in Antwerpen

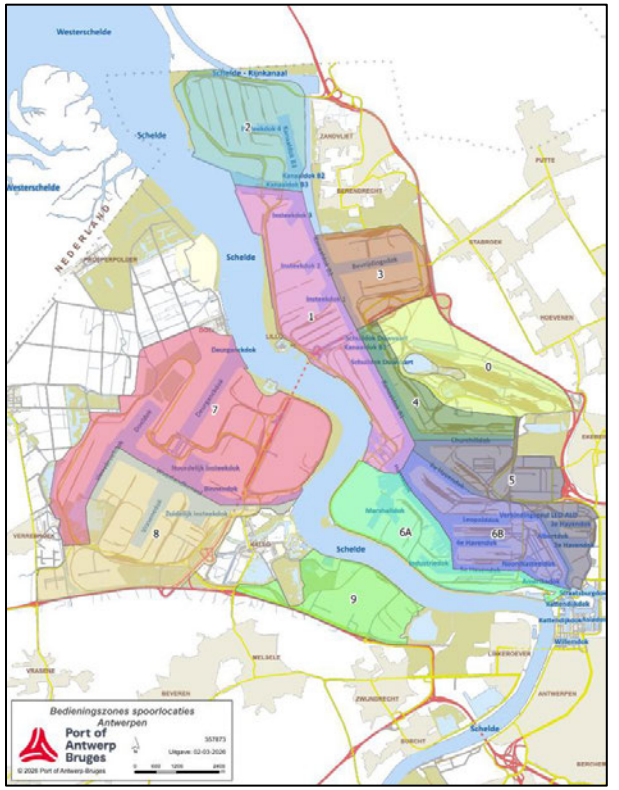
2.1 Waarom het bundelingsconcept?

In een traditionele situatie verzorgen meerdere spoorvervoerders ieder afzonderlijk het vervoer van en naar terminals in hetzelfde havengebied. Dat leidt ertoe dat verschillende partijen met eigen locomotieven over dezelfde infrastructuur rijden, vaak met relatief beperkte volumes per rit, waarbij ieder haar eigen capaciteit reserveert en gebruikt (zogenaamde TRS-en). Dit zorg voor een grotere vraag naar capaciteit dan noodzakelijk is. Het bundelingsconcept in de haven van Antwerpen heeft als doel de beschikbare spoorcapaciteit in het havengebied efficiënter te benutten. De hoofddoelen zijn: (1) het verminderen van het aantal locomotiefbewegingen door leeg rijden te minimaliseren, waarbij bij retourritten wagons worden meegenomen, en (2) het beter combineren van treinbewegingen (bundelen wagons). Naast deze hoofddoelen zijn er verschillende subdoelen en voordelen die het concept aantrekkelijk maken, naast voordelen zijn er ook nadelen waar rekening mee gehouden moet worden, deze voor- en nadelen worden verder beschreven op de volgende pagina's.

2.2 Bundelingsconcept in Antwerpen

De kern van het concept is dat het havengebied is opgedeeld in verschillende zones, waarbij per zone één partij wordt aangewezen als neutrale feeder partij voor de bediening van de first- en last-mile spoorprocessen. Deze partij verzorgt binnen die zone de bediening van terminals en spooraansluitingen. Andere vervoerders zijn primair verantwoordelijk voor het line-haul vervoer tussen het achterland en de haven.

Railport, een samenwerking tussen Port of Antwerp-Bruges, Essenscia, Alfaport Voka en MLSO, brengt de goederenstromen op het first/last mile-traject in kaart en treedt op als neutrale facilitator die de organisatie vormgeeft via groepsaankoop. De toewijzing van zones aan een spoorwegonderneming geldt doorgaans voor een meerjarige periode en wordt periodiek opnieuw aanbesteed. Bij iedere nieuwe tender hanteert Railport een gestructureerd stappenplan. Allereerst worden met deelnemende bedrijven multilaterale NDA's afgesloten om vertrouwelijke volumedata te kunnen delen. Vervolgens brengt Railport de goederenstromen op het first/last mile-traject in kaart en ontvangt het mandaat van verladers om deze volumes te bundelen in een gezamenlijke inkoop. Op basis van deze geconsolideerde volumes en operationele optimalisatie wordt het havengebied opnieuw in zones ingedeeld en wordt een tender georganiseerd voor de bundeling. De ontvangen aanbiedingen worden beoordeeld op vooraf vastgestelde criteria, waarna per zone een spoorwegonderneming wordt geselecteerd. De deelnemende bedrijven sluiten vervolgens contracten voor het first/last mile-vervoer met de gekozen partij).



© Buck Consultants International, 2026

Lessons learned in Antwerpen: Partijen zijn positief over concept idee, niet over uitvoering

De aantrekkelijkheid van het Antwerpse model ligt vooral in de mogelijkheid om schaarse spoorinfrastructuur doelmatiger te benutten. Minder losse locomotiefbewegingen leiden tot een lagere belasting van stamlijnen, minder planningsconflicten en een efficiëntere inzet van opstel- en rangeercapaciteit. De capaciteitswinst in Antwerpen met hetzelfde volume zou tot 41% minder ritten hebben geleid*. Daarnaast kan bundeling bijdragen aan lagere operationele kosten, doordat locomotieven en machinisten productiever worden ingezet en wachttijden afnemen.

Het bundelingsconcept kent valkuilen

Tegelijkertijd blijkt uit de praktijk dat het model niet eenvoudig te implementeren is. Bundeling vraagt om intensieve samenwerking tussen marktpartijen die normaliter concurreren, en vereist heldere afspraken over onder andere aansprakelijkheid, datadeling, veiligheid, operationele aansturing en de verdeling van kosten en opbrengsten. In gesprekken met betrokken partijen, geïnterviewd door ProRail en de onderzoekers, wordt bevestigd dat het concept inhoudelijk wordt gedragen en duidelijke operationele kansen biedt. Door de marktpartijen wordt aangegeven dat desondanks deze voordelen de beoogde financiële voordelen in Antwerpen vooralsnog achter blijven, met name doordat volumes niet afdwingbaar zijn en in de praktijk afwijken van de aannames waarop de businesscase is gebaseerd.

Een belangrijke les is dat governance en procesinrichting cruciaal zijn voor het slagen van bundeling. In Antwerpen ontbrak tijdens de tenderfase een duidelijke, onafhankelijke regisseur die het proces begeleidde en knopen doorhakte. Railport vervulde deels deze rol, maar combineerde daarbij verschillende verantwoordelijkheden en trok zich op een later moment terug, waardoor een structureel aanspreekpunt ontbrak. Tegelijkertijd was Infrabel niet betrokken in het concept, terwijl de rol van infrastructuurbeheerder juist essentieel is voor een goed functionerend systeem. Dit onderstreept het belang van een heldere rolverdeling tussen organiserende, aanbiedende en beoordelende partijen, evenals de borging van continuïteit in de aansturing.

Daarnaast blijkt dat een transparant en stabiel tenderproces noodzakelijk is. Onduidelijkheid over spelregels, wijzigingen tijdens het proces en beperkte communicatie over fasering en beoordeling leiden tot onzekerheid bij marktpartijen en verminderen het vertrouwen in de uitkomst. Een eenduidig kader vooraf draagt bij aan een gelijk speelveld en betere biedingen.

Ook het aspect van volumezekerheid en commitment komt nadrukkelijk naar voren. Het concept functioneert optimaal wanneer de onderliggende goederenstromen realistisch zijn en worden ondersteund door commitments van verladers. In Antwerpen bleken volumes in de praktijk lager of anders dan voorzien, mede door dubbeltellingen en het ontbreken van verplichtingen. Dit leidde ertoe dat prijsstellingen en capaciteitsinzet niet aansloten bij de werkelijkheid, waardoor financiële voordelen uitbleven.

Verder is kwaliteitsborging bij gunning een belangrijk aandachtspunt. Naast prijs is het van belang om nadrukkelijk te toetsen op uitvoerbaarheid en operationele robuustheid, zodat gekozen oplossingen ook daadwerkelijk duurzaam functioneren in de praktijk.

** Bron: Gesprek ProRail met Port of Antwerpen-Bruges en partijen zoals RailCargo, MEV, BLS, RRF.*

© Buck Consultants International, 2026

Juridische afdwingbaarheid volume cruciaal

De casus laat ook zien dat de juridische aspecten en marktordening aandacht vereisen. In een open spoormarkt is exclusiviteit moeilijk afdwingbaar, waardoor het belangrijk is om alternatieve mechanismen te ontwikkelen die samenwerking stimuleren en tegelijkertijd juridisch houdbaar zijn. Vroegtijdige betrokkenheid van toezichthouders zoals de Autoriteit Consument & Markt kan hierbij helpen om onzekerheden achteraf te voorkomen.

Neutraliteit is key

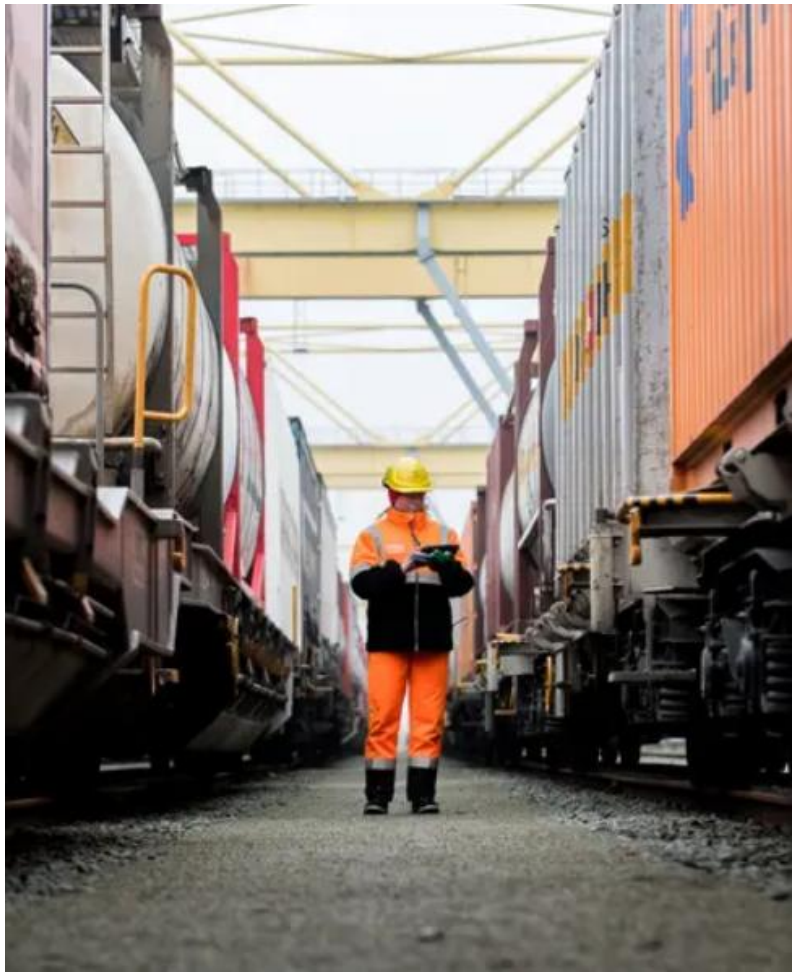
In Nederland zijn rangerende partijen vaak ook long-haul vervoerders. Eigen treinen kunnen hierdoor voorrang krijgen in de last mile als die vervoerder ook daar alle rangeringen uitvoert. Het bevoordelen van eigen transporten moet tegengegaan worden. Een neutrale afhandeling van de rangeringen moet daarom in de last mile gegarandeerd zijn. Dit is bij het bundelingsconcept zoals nu ingericht in Antwerpen niet het geval.

Monopolistisch gedrag tegengaan

Marktpartijen geven aan dat in Antwerpen ook soms “monopolistisch gedrag ontstaat”. Omdat de operatie onder één partij gebracht wordt, moet er aandacht zijn voor het tegengaan van dit “monopolistisch gedrag” (bijv. weinig flexibel, hoge kosten, niet opschaalbaar, slechte service en veiligheid etc). Een goed tenderproces en mitigerende afspraken zijn hiervoor nodig. In Antwerpen draagt dit monopolistisch gedrag volgens sommige partijen bij aan de (te) hoge prijzen.

Tot slot blijkt dat bundeling alleen effectief is wanneer deze goed aansluit op de operationele praktijk, waaronder processen rond rangeerfaciliteiten en treinbehandeling. Ook randvoorwaarden zoals een goed functionerend IT-platform voor datadeling en een langetermijnperspectief voor investeringen in materieel en organisatie zijn essentieel.

Samenvattend laten de ervaringen in Antwerpen zien dat bundeling een *kansrijk instrument* is voor efficiënter spoorgebruik, mits het wordt ondersteund door sterke governance, realistische uitgangspunten en een solide organisatorische, juridische en operationele basis.



Bron: Port of Antwerpen - Bruges

© Buck Consultants International, 2026

3 Bundelingsconcept – onze visie

De lessen uit Antwerpen en de gesprekken met betrokken partijen (o.a. terminals, ProRail (zie bijlage 4)) vormen de basis voor onze visie op het bundelingsconcept in Nederland.

3.1 Uitgangspunten

Operationele efficiëntie
Het proces moet zo worden ingericht dat het daadwerkelijk efficiënter is voor alle partijen en rekening houdt met de realiteit op het spoor. Het draagvlak van de deelnemende partijen zal voor een groot deel afhangen van deze efficiëntie, waardoor dit een cruciaal aandachtspunt is. Efficiëntie kan afgedwongen worden door in de concessie KPI's op te nemen.

Neutraliteit
In Rotterdam mag de neutrale last mile-provider, binnen het specifieke gebied waar deze alleen mag opereren, geen end-to-end-contracten hebben. Het risico dat treinen van deze partij prioriteit krijgen in de havens is te groot. Bovendien moeten er afspraken worden gemaakt om monopolistisch gedrag te minimaliseren. Dit kan bijvoorbeeld door tenders niet voor te lange periodes aan te bieden (maximaal 3–5 jaar). Betrouwbaarheid en transparantie zijn essentieel om het bundelingsconcept succesvol te laten functioneren.

Onder aan de streep goedkoper
Het bundelingsconcept is alleen interessant voor partijen in Nederland als het uiteindelijk niet duurder uitpakt. Door een efficiëntere inzet van mensen en middelen is één van de benefits een goedkopere last/first mile. Dit moet ten goede komen aan de markt en daardoor de Modal Shift stimuleren. Bij een eventuele concessie moet dit effect afgedwongen worden. De grotere marge mag niet geheel in de zak van de vervoerder komen. Belangrijke operationele en juridische voorwaarden moeten worden vervuld om dit te waarborgen.

Borgen van kwaliteit, flexibiliteit en veiligheid
Een betrouwbaar product is voor (long haul) vervoerders van levensbelang. De last mile houden zij daarom graag in eigen hand. Om dan toch deze last mile aan één partij te gunnen, moet de kwaliteit, flexibiliteit en veiligheid van die last mile (naast de eerder genoemde punten van kosten, efficiency etc) geborgd worden. Twee maatregelen kunnen hier een belangrijke bijdrage aan leveren:

- Duidelijke voorwaardes en KPI's opnemen in het tenderproces en concessiecontract
- Instellen van toezichthoudend orgaan die bestaat uit met name belanghebbende partijen bij de last mile. Bijvoorbeeld vertegenwoordigers van o.a. vervoerders, spooroperators, terminals, de infrabeheerder (bijvoorbeeld ProRail) en de Port of Rotterdam. Al deze partijen hebben een direct belang bij een optimaal, betrouwbaar en concurrerend last mile bediening. Gezamenlijk hebben zij dan een belang om dit proces goed te laten verlopen en daar toezicht op te houden. Door dit in gezamenlijkheid te doen, wordt ook geborgd dat niet één partij of één kant van een belang voor getrokken wordt. Bij zo'n toezichtsorgaan kan misschien ook de ACM en/of ILenT betrokken worden. De exacte invulling is afhankelijk welke belangen, taken en bevoegdheden er spelen. Het toezichtsorgaan moet uiteindelijk mandaat hebben om eventuele sancties op te leggen en/of contract te kunnen ontbinden.

© Buck Consultants International, 2026

3.2 Potentiële bijkomende voordelen van een bundelingsconcept

Lange termijn investeringen mogelijk maken

Wanneer een concessie van de last mile door een nieuwe entiteit wordt uitgegeven, biedt dat ook mogelijkheden voor zo'n concessieverstrekker om langere termijn investeringen te doen op onderdelen waar een marktpartij niet zo snel de mogelijkheid voor heeft. Bijvoorbeeld investeren in (EV-)locomotieven. Deze locs vereisen een meerjarige investering die niet door iedere partij afzonderlijk kan worden gedragen. Zeker niet in gevallen met een beperkte concessie duur. Door de neutrale feeder partij te verplichten (via de tender) locs te huren bij deze nieuwe entiteit, kan dit probleem effectief worden opgelost. Met zo'n EV-loc wordt dan direct ingespeeld op duurzaamheidsdoelstellingen van de overheid.

De concessieverstrekker kan bijvoorbeeld een samenwerking zijn tussen PoR (grondeigenaar) en ProRail (infrastructuurbeheerder). ProRail en PoR lijken in eerste instantie om evidente redenen de aangewezen partijen en belanghebbend voor een efficiënte afhandeling van de last mile in de haven. Ook andere varianten zijn denkbaar bijv. een consortium waar ook de betrokken terminals in participeren.

Daling prijs van de rangeerlocomotief

Wanneer een bundelingsconcept wordt ingevoerd kan dat op twee manieren een positief effect hebben op de (lease-)kosten van de rangeerlocomotieven.

- Beschikbaarheid: op dit moment hebben meerdere vervoerders een eigen diesellocomotief (of meerdere) beschikbaar staan om de last mile mee af te handelen. Wanneer de last mile door één partij wordt uitgevoerd, hebben de andere vervoerders geen diesellocomotief meer voor die werkzaamheden nodig. Hierdoor zullen hoogstwaarschijnlijk enkele locomotieven beschikbaar komen. Op dit moment zijn de in Nederland toegelaten rangeerlocomotieven maar zeer beperkt op de markt beschikbaar. Toename van de capaciteit, kan de prijs dan drukken en concurrentie onder vervoerders vergroten.
- Eisen aan de locomotief: Om het concept mogelijk te maken, moeten de sporen mogelijk een andere beheersconstructie en onder een andere regime komen te vallen (buiten de HSWI, zie voor meer informatie 4.4. juridische mogelijkheden p.18-19) Op dit moment moeten de diesellocomotieven die voor het rangeren gebruikt worden, voor het hoofdnet toegelaten locomotieven zijn en aan bepaalde eisen voldoen, omdat zij op de HSWI rijden. Onder een andere regime, kunnen de eisen minder streng zijn, waardoor de rangeerlocomotieven goedkoper uit kunnen vallen en eerder innovaties mogelijk zijn.

Nederland meer toegankelijk voor andere vervoerders zonder Last Mile lokken

Niet alle internationale vervoerders hebben diesellocomotieven die in Nederland zijn toegelaten en/of hebben deze locomotieven in Rotterdam staan voor de last mile. Zij bieden dan ook geen diensten aan om van/naar Rotterdam te rijden, omdat de last mile voor hen het product te duur maakt (zij moeten deze dienst bij een concurrent inkopen). Als de last mile door een neutrale feeder partij wordt aangeboden, is er voor hen geen concurrentieel nadeel meer en zullen zij diensten op NL kunnen gaan ontwikkelen. Hiermee neemt de concurrentie toe, waarmee de tarieven voor spoorvervoer zullen afnemen. Dit zal een positief effect op de modal shift hebben.

© Buck Consultants International, 2026

3.3 Potentiële bijkomende risico's van een bundelingsconcept

Mogelijke aanvullende eisen vanuit de omgeving

In een scenario dat de sporen uit de HSWI gehaald worden (zie Juridische mogelijkheden, p.18-19) om het bundelingsconcept mogelijk te maken, bestaat het risico dat door deze wijziging wensen en eisen vanuit de externe omgeving opkomen of gaan gelden. Nu vallen de huidige activiteiten op de sporen onder de geldende milieuvergunningen. Met de verandering van de status van de infrastructuur kan dat effect hebben op deze geldigheid en kan de gemeente of veiligheidsregio aanvullende eisen gaan stellen. Bijvoorbeeld ten aanzien van incidentenmanagement of maatregelen voor externe veiligheid. Hier kunnen mogelijk pragmatische oplossingen voor gevonden worden (bijvoorbeeld door afspraken te maken met ProRail over inschakelen van hun incidentenmanagement indien dat noodzakelijk is), maar met deze aspecten dient rekening gehouden te worden.



© Buck Consultants International, 2026

4 Quickscan Toepasbaarheid bundelingsconcept in Rotterdam

In dit onderdeel van de quikscan wordt de toepasbaarheid van het concept in de Botlek en Waalhaven beschreven

4.1 Toepasbaarheid Botlek

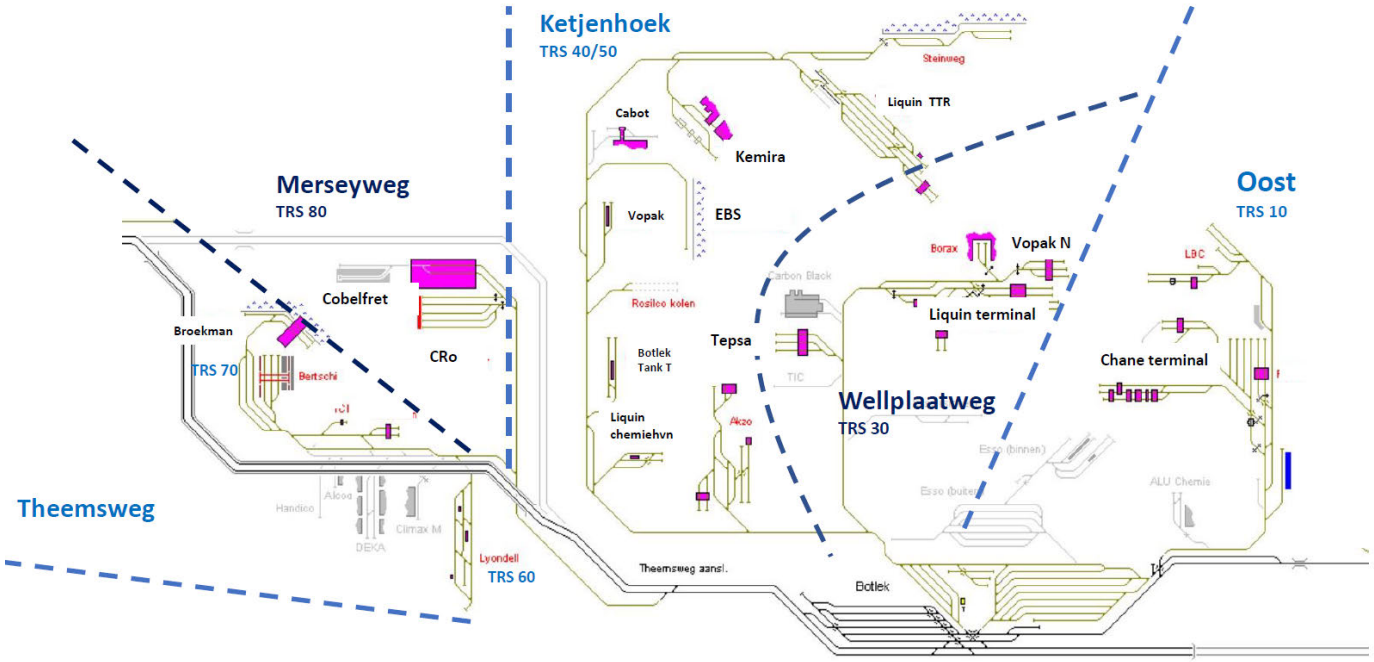
Prognose capaciteitsknelpunten

Het emplacement Botlek aan de Havenspoorlijn bestaat uit twee deel-emplacementen. Het westelijke emplacement ligt in centraal bediend gebied (CBG Botlek 2) en is geëlektrificeerd, terwijl het oostelijke emplacement zich bevindt in niet-centraal bediend gebied (NCBG Botlek 1) en niet is geëlektrificeerd.

In 2019 heeft ProRail een capaciteitsanalyse voor de Botlek opgesteld, deze is in de havenvisie van 2024 geactualiseerd. In deze analyse is de capaciteit van het emplacement onderzocht voor verschillende groeiscenario's van zowel ProRail als het Havenbedrijf, variërend van een verdubbeling tot een verviervoudiging van het spoorverkeer.

Uit zowel het ProRail- als het Havenbedrijfscenario blijkt dat er een tekort aan spoorcapaciteit ontstaat op Botlek 2, terwijl er op Botlek 1 juist sprake is van een capaciteitsoverschot. Ook stamlijnen T30, T70/80 vormen een risico voor een capaciteitsknelpunt. Stamlijn Merseyweg moet geschikt gemaakt worden voor treinen van 740m, het achterliggende bedrijf heeft al sporen van 750 aangelegd. Het bundelingsconcept kan een oplossing zijn om capaciteitsproblemen te verminderen, verdere groei te faciliteren en efficiëntie te verhogen op de Botlek .

Spoorinfrastructuur in de Botlek en bijbehorende TRS gebieden (gebaseerd op Sporenplan.nl).



Rotterdam Botlek

© Buck Consultants International, 2026

Kwantitatieve kansen: reductie van nagenoeg alle losse ritten

Begin 2026 rondde ProRail haar kwantitatieve onderzoek af naar de potentie van het bundelingsconcept op de Botlek en Waalhaven. Uit dit onderzoek blijkt dat het bundelingsconcept kan bijdragen om het aantal 'losse loc ritten' te verminderen. Het aantal losse loc ritten verschilt per stamlijn en zou gemiddeld 35- 40% zijn. Door het bundelingsconcept in te voeren kunnen deze losse ritten nagenoeg verdwijnen. Op de stamlijnen Botlek T10, T30/40/50 en T60/70/80 wordt de potentie van de vermindering van losse loc bewegingen positief ingeschat. De potentie van het bundelen van treindelen wordt alleen laag ingeschat op Botlek T10 en op de andere TRS-gebieden positief.

Voice of customer (knelpunten en kansen)

Naast de kwantitatieve analyse is ook kwalitatieve informatie opgehaald door in gesprek te gaan met potentiële gebruikers van het concept (de terminals). Op basis van deze gesprekken worden de kansen en knelpunten die zij zien beschreven. Hiernaast is in de tabel te zien met wie gesprokken is en hoe zij tegen het bundelingsconcept aankijken.

Ook andere partijen hebben een rol en belang bij dit concept. Binnen de scope van dit project paste het niet om alle stakeholders te betrekken. Voor deze stakeholders is hun rol en potentieel belang op basis van expert judgement kort beschreven (zie bijlage 3 voor deze beschrijving).

TRS	Terminal	Mening	Opmerking
10	Chane Terminal Botlek	☺	Veel efficiency te verwachten, afhankelijk van de klant
30/40/50	Liquin Botlek Terminal	☺	Veel efficiency te verwachten, afhankelijk van de klant
30/40/50	Tepsa	☺	Veel efficiency te verwachten, afhankelijk van de klant
60/70/80	LyondellBasell	😐	Heeft reeds 1 last mile vervoerder maar efficiency zal verder toenemen
60/70/80	Bertschi	☺	Heeft reeds 1 last mile vervoerder maar efficiency zal verder toenemen
60/70/80	Cro/CIdN	☺	Veel efficiency te verwachten

© Buck Consultants International, 2026

Kansen

Optimaal capaciteitsgebruik

De impact is een stuk groter dan enkel een reductie van losse ritten. In het huidige systeem kunnen vervoerders niet optimaal gebruik maken van de infrastructuur, omdat andere vervoerders vanwege hun TRS in de weg kunnen staan. Bovendien zijn TRS-en in de regel te ruim. Een neutrale feeder partij heeft daar geen last van, omdat zij kunnen optimaliseren in planning, operatie en treinlengte. TRS-en worden dan niet meer toegepast en sporen kunnen op rijrichting worden vrijgegeven. Bovendien, de neutrale feeder partij zou één spoor dual use kunnen gebruik, verschillende wagons met andere bestemmingen kunnen in dezelfde TRS en op hetzelfde emplacementspoor behandeld worden, waardoor de infrastructuur maximaal benut kan worden en de reële capaciteit vergroot. Indien één partij de service uitvoert kan door combinatie van lading en het vaker uitwisselen van beladen met ledige treinen in een bediening ook het aantal bedieningen an sich significant afnemen. Onder aan de streep zou het bundelingsconcept tot grote besparingen kunnen leiden in een range van minimaal €4,3 tot €12 mio in Botlek en Waalhaven, Een rekenvoorbeeld is uitgewerkt in bijlage 2.

Specialisatie in proces

De mogelijke voordelen van het bundelingsconcept reiken nog weer verder dan alleen het terugdringen van losse locritten en het optimaliseren van het capaciteitsgebruik. Doordat de bediening wordt geconcentreerd bij één partij, kan sterker worden ingezet op specialisatie van machinisten en ander personeel, wat de veiligheid en operationele kwaliteit ten goede kan komen. Wachttijden worden ook verkort. Wagencontroleurs kunnen efficiënter ingezet worden, zij kunnen treinen controleren op het moment dat het laden van de trein gereed is.

Hierdoor kan een trein sneller vertrekken. Wagenmeesters hanteren bovendien verschillende interpretaties van de regelgeving. Door specialisatie weten partijen wat van hen verwacht wordt, zo kunnen treinen efficiënt en betrouwbaar gecontroleerd worden. Dat zorgt ervoor dat treinen na controle vaker zonder problemen op tijd kunnen vertrekken .

Ook kan de neutrale feeder partij eventueel een machinist met minder bevoegdheden inzetten en goedkopere locs. Dit maakt snelle inzet van zero emissie locs mogelijk. Ook neemt de complexiteit op het Last Mile spoor en het emplacement af doordat minder vervoerders actief zijn, wat de kans op incidenten vermindert.

Ook de capaciteitsplanning en verkeersleiding zien voordelen. Door het concept in te voeren zou de verkeersleider zich minder bezig te hoeven houden met planning en aansturing van de Last Mile, dat betekent dat zij zich op hun primaire taak kunnen focussen; sturing op CBG en treinpaden. Ook in het planningsproces (jaardienst t/m uitvoering) wordt ProRail minder belast.

Verbetering data-uitwisseling

Daarnaast wordt consistente data-uitwisseling eenvoudiger, omdat afstemming tussen terminals, vervoerder en infrastructuurbeheerder via één partij kan verlopen. Benutting van Rail Connected (PortBase) voor uitwisseling van wagon en ladingdata en dynamische slotplanning tussen neutrale feeder en terminal lijkt hier ook reële mogelijkheid.

© Buck Consultants International, 2026

Kosten besparingen in algemeen

Het bundelingsconcept zal leiden tot een doelmatigere inzet van personeel en materieel, bijvoorbeeld door lokaal eenvoudiger materieel of zero-emissielocomotieven in te zetten. Doordat minder locomotieven nodig zijn en deze efficiënter worden benut, zullen naar verwachting op termijn de zeer hoge lease kosten voor de in NL toegelaten diesellocomotieven dalen en wordt spoorgoederen vervoer concurrerender.

De meeste kansen leiden tot kostenbesparingen. Deze kostenbesparingen in de first en last-mile zijn belangrijk, hier zitten namelijk relatief de hoogste kosten van een treinrit ten opzichte van de long haul kosten.

Value Added Services (VAS)

Bundeling kan bovendien ruimte bieden voor aanvullende diensten, zoals wagoncontroles, klein onderhoud en mogelijk ook laad- en losactiviteiten.

Concurrentiepositie NL

Daarnaast kan het bundelingsconcept de benutting van de infrastructuur verder verbeteren. Dit versterkt niet alleen de operationele efficiëntie, maar kan ook bijdragen aan de concurrentiepositie van de haven van Rotterdam ten opzichte van andere Europese havens. Door de beperkte spoorcapaciteit en relatief hoge last/first mile kosten is het aandeel railgoederenvervoer in de haven Rotterdam ten opzichte van andere grote Europese havens veel lager. Conventionele terminals geven aan dat de inzet van een neutrale feeder partij bij hun tot **30-50%** meer railtransport zal leiden. Deze volumes verdwijnen nu naar o.a. Hamburg en Antwerpen.

Vervoerders die nu Rotterdam niet kunnen servicen vanwege het feit dat ze zelf de last-mile niet kunnen doen en die noodgedwongen bij een concurrent in moeten kopen kunnen bij een neutrale feeder wel terecht.

Veerkrachtig en robuust

Het bundelingsconcept zorgt er bovendien voor dat het spoorvervoer veerkrachtiger en robuuster wordt, omdat één partij flexibeler de planning en uitvoering kan organiseren. Bovendien hoeven partijen bij crisis nog maar met één partij afstemming te zoeken terwijl dat nu met veel vervoerders moet gebeuren.

Al deze voordelen en kansen zal de concurrentie in het SGV op de long haul bevorderen en positief werken voor de Modal Shift.

Infra-aanpassingen zijn nu zeer complex bij ProRail, omdat altijd voldaan moet worden aan de regelgeving en eisen die aan de Hoofdspoorweginfrastructuur (HSWI) gesteld worden. Voor een bundelingsconcept zou de NCBG spoor uit HSWI gehaald kunnen worden. Dan zou je ook eenvoudiger aanpassingen aan de infra kunnen maken en ook tegen lagere kosten nieuwe bedrijven aansluiten.

Onderhoud

Ook het onderhoud aan de spoorinfrastructuur zal efficiënter uitgevoerd kunnen worden. De spoorinfrastructuur kan op een andere manier onderhouden worden. De ProRail normering hoeft niet meer toegepast te worden, waardoor de onderhoudskosten zullen afnemen. Daarnaast is met de inzet van één neutrale feeder partij ook dynamisch onderhoud mogelijk met een geringere impact voor de klant.

Maatschappelijke voordelen

Ten slotte zijn er ook bredere maatschappelijke baten denkbaar. Een efficiëntere spooroperatie zal bijdragen aan verduurzaming, vermindering van CO2 en N2 uitstoot, ondersteuning van de modal shift van weg naar spoor en een betere bereikbaarheid van de haven en de regio. Ook voor ProRail kan het model voordelen bieden, doordat minder afstemming nodig is tussen meerdere vervoerders en de inzet van verkeersleiding eenvoudiger kan worden georganiseerd.

© Buck Consultants International, 2026

Knelpunten en risico's

Uit het onderzoek van ProRail komen verschillende randvoorwaarden naar voren die deels overlappen met de lessen uit Antwerpen (p.5) en de gesprekken met betrokkenen in de haven van Rotterdam. Het gaat hierbij onder andere om het belang van heldere contractuele afspraken, een robuuste governance-structuur, effectieve datadeling en een solide juridische inrichting. Ook als volumegaranties niet gegeven kunnen worden (of andere vervoerders alsnog terminals kunnen bedienen) heeft dat een negatief effect op het concept. Daarnaast zijn concurrentiekracht op prijs, snelheid en betrouwbaarheid, evenals de borging van neutraliteit, essentiële voorwaarden voor succes. Ook vraagt het concept aandacht voor de relatief hoge regeldruk, opleidingsbehoefte (VMS-scholing).

Stakeholder beschrijven dat samenwerking tussen betrokken partijen essentieel is, maar ook een knelpunt kan zijn. Onderlinge verhoudingen en een gebrek aan vertrouwen kunnen de implementatie bemoeilijken. Zo bestaat het risico dat terminals bepaalde wagonbundels weigeren, bijvoorbeeld vanwege de aanwezigheid van gevaarlijke stoffen in wagons en dat vervoerders niet bereid zijn om data met elkaar te delen. Een goed ingericht governance-systeem is daarom essentieel om deze samenwerking te structureren en te borgen

Hiermee samenhangend: Het waarborgen van de neutraliteit van de bundelende partij is cruciaal. Tegelijkertijd laten ervaringen in Antwerpen zien dat neutraliteit weliswaar een noodzakelijke voorwaarde is, maar niet automatisch leidt tot kostenvoordelen wanneer er geen goede afspraken zijn om monopolistisch gedrag te voorkomen.

Een ander belangrijk risico is het realiseren van voldoende volume. Wanneer bundeling niet afdwingbaar is, blijft onzeker of er voldoende schaal ontstaat om de beoogde efficiëntie- en capaciteitswinst te behalen.

Ook in de implementatiefase doen zich uitdagingen voor. In een eventuele pilotfase zijn kostenbesparingen moeilijk direct te realiseren, doordat vaste kosten bij vervoerders blijven doorlopen zoals loon. Ook kunnen vervoerders hun lopende lease- of huurcontracten voor locomotieven niet eenvoudig beëindigen. Anderzijds moet de beschikbaarheid en kwaliteit van de locomotievenvloot op orde zijn voor de neutrale partij om het concept operationeel haalbaar te maken. Ook is het niet gemakkelijk, omdat vervoerders door blijven rijden, het is niet afdwingbaar om een neutrale partij de gehele operatie op een terminal over te laten nemen. Eventueel zouden vervoerders die niet zouden kunnen rijden gecompenseerd moeten worden wat zeer kostbaar kan zijn.

Ook op langere termijn is implementatie een uitdaging. Zo zou ingezet kunnen worden om het NCBG anders te definiëren dan HSWI. De juridische implicaties daarvan worden beschreven in 4.4. Juridische mogelijkheden p. 18-19.

© Buck Consultants International, 2026

4.2 Toepasbaarheid Waalhaven

Ook op de Waalhaven liggen er kansen voor het bundelingsconcept.

Prognose capaciteitsknelpunten

Op emplacement Waalhaven Zuid is de verwachting dat op termijn in totaal een te kort is van 4 sporen. Het tekort aan sporen geschikt voor 740m treinen bedraag op Zuid 16 sporen. De nieuw aan te leggen zes sporen voor 740 meter treinen die in 2028 gereed komen, zal dit knelpunt wat verlichten maar niet oplossen. Een optimaal last mile proces zal hier daarom meerwaarde bieden.

De Stamlijnen in de Waalhaven zijn niet geanalyseerd. Gezien het feit dat er nagenoeg geen wagenladingenvervoer op de Waalhaven aanwezig is, wordt hier geen capaciteitsknelpunten hiervoor verwacht.

Kwantitatieve kansen: Reductie van nagenoeg alle losse ritten (35-40%)

In het eerder genoemde onderzoek van ProRail (2026) is ook de potentie van het bundelingsconcept in de Waalhaven kwantitatief getoetst. Uit dit onderzoek bleek dat bundeling de meeste capaciteitswinst kan opleveren op de RSC Waalhaven. Ook het RSC bevestigd dat capaciteitswinsten behaald kunnen worden bij invoering van een bundelingsconcept. Hoewel de potentie voor het bundelen van meerdere treindelen lager is, omdat op de Waalhaven uitsluitend lange treinen worden behandeld (nagenoeg geen rangeren met wagonladingen).

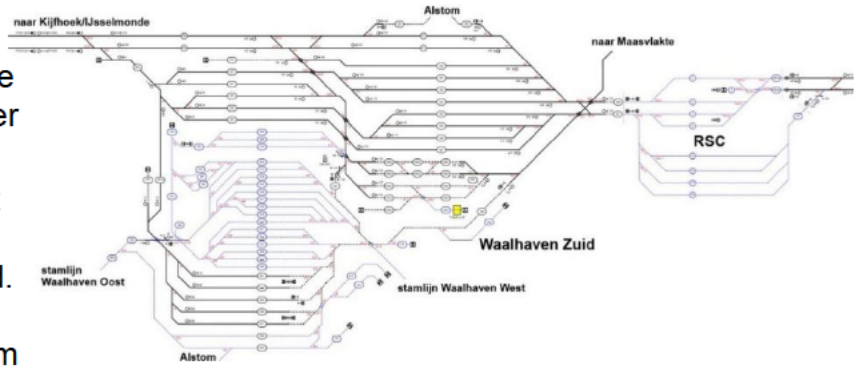
Kansen en Knelpunten

De kansen en knelpunten die op de Botlek gelden, gelden ook voor de Waalhaven. Wel kan gesteld worden dat de verbetering van controle tijden extra belangrijk zijn voor de Waalhaven. De wagencontroleur op de Waalhaven heeft namelijk te maken met meerdere typen ladingen en wagons per trein.

Dat betekent dat de controletijd langer duurt en dat specialisatie hierin
leidt tot een betere kwaliteit en kortere inspectie tijd. RSC heeft aangegeven ook huisvesting te kunnen faciliteren voor personeel van de neutrale feeder om deze werkzaamheden efficiënt uit te kunnen voeren.

Voor combitreinen van het RSC van/naar de Maasvlakte geldt een operationele beperkingen voor het uitwerken van een Pilot. Zo is bij een mogelijke pilot op het RSC het overnemen van deze doorgaande opstapshuttles richting de Maasvlakte door een neutrale partij niet vanzelfsprekend, mede doordat geschikt materieel niet altijd beschikbaar is binnen de vereiste behandeltijden. Bij opstapshuttles met een korte verblijftijd op het RSC blijft de treinloc namelijk tijdens het laad/losproces bij de trein op het RSC zodat er direct vertrokken kan worden.

Spoorinfrastructuur in de Waalhaven



© Buck Consultants International, 2026

4.3 Rol Kijfhoek

De rol van Kijfhoek bij een bundelingsconcept is tweeledig:

- Rol bij de afhandeling van het wagenladingvervoer;
- Rol als grens tussen de haven en het achterland (grens Havenspoorlijn).

Wagenladingvervoer

Op Kijfhoek is nog altijd één vervoerder die het heuvelproces uitvoert. De markt van wagenladingvervoer neemt nog altijd jaarlijks af. Door de afname van de chemische industrie in Europa en de saneringen in het DB Concern neemt het wagenladingvervoer naar verwachting nog weer meer af en worden de te bundelen volumes alleen maar minder. Ook is er een trend te zien van de vorming van "kleinere bloktreinen" bij de individuele verladers in plaats van dat zij aparte wagongroepen of enkele wagons per keer laten vervoeren.

In principe zou een vervoerder die het heuvelproces uitvoert ook direct wagons van/naar de terminals kunnen brengen als last-mile service. Gezien de afstand tussen Kijfhoek en de terminals bij de Botlek en de Waalhaven lijkt voor specifieke bundelingsconcepten gericht op deze emplacementen de te behalen efficiency minder haalbaar is, als in het geval de last-mile begint/eindigt op de genoemde emplacementen. Dat in combinatie met de kleiner wordende markt, lijkt er geen directe rol voor Kijfhoek hierbij te zijn. Gebundeld aanleveren van wagenladingen van/naar Kijfhoek en de emplacementen van de neutrale feeder kan natuurlijk wel. Dit bespaart dan rangeringen op het emplacement door de neutrale feeder.

Grens Havenspoorlijn

Bij discussies over een bundelingsconcept in de Rotterdamse haven, wordt ook gesproken (en is er in het verleden ook wel concreet naar gekeken (in de Keyrail tijd) over een bundelingsconcept voor de hele Rotterdamse haven, waarbij er een grens komt bij Kijfhoek tussen het nationale hoofdspoorwegnet en de Havenspoorlijn. In dat geval wordt de hele Havenspoorlijn onder een ander beheersregime gebracht (zie hiervoor de juridische mogelijkheden in p.18-19). Zo'n bundelingsconcept heeft impact op alle terminals, bedrijfsaansluitingen en emplacementen in de haven. Dat ligt buiten scope van deze haalbaarheidsstudie. Specifiek voor de twee onderzochte emplacementen en betrokken terminals wordt geen meerwaarde gezien om Kijfhoek in het bundelingsconcept op te nemen.



© Buck Consultants International, 2026

4.4 Juridische mogelijkheden

De juridische kant van het bundelingsconcept is, zoals beschreven, een cruciaal en dwingend onderdeel omdat het zekerheid biedt over volumes. In Antwerpen ontbreekt deze borging, waardoor kostenreductie, efficiency winst en maximale capaciteitswinst uitblijft.

Markt context

Maar enkele terminals hebben zelf grip op het spoortransport van/naar hun terminal. Zij zijn in staat om de last mile door één partij te laten uitvoeren. Het merendeel van terminals heeft echter geen of nagenoeg geen grip op het organiseren van het transport van/naar de terminal. Bovendien worden volumes regelmatig getenderd, waardoor niet altijd duidelijk is wie dan uiteindelijk de klant is/wordt. Hierdoor kunnen de terminals niet (gezamenlijk) als concessieverlener optreden.

Wettelijke context

Bij het in concessie verlenen van de last mile bij één vervoerder zijn in de Nederlandse situatie twee zaken uit de spoorwegwet (en de onderliggende EU-regelgeving) van doorslaggevend belang. Dit is de non-discriminatoire rol van ProRail en de definitie van de spoorweginfrastructuur in de haven.

In de spoorwegwet is de vereiste opgenomen dat de infrastructuurbeheerder de spoorcapaciteit eerlijk, transparant en niet-discriminerend moet verdelen (Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur, artikel 4 lid 1 en EU-Richtlijn 2012/34/EU). Op basis van deze regelgeving kan ProRail op de Hoofdspoorweginfrastructuur (HSWI) de capaciteit niet zonder meer maar aan één partij toekennen. Op het moment dat een andere vervoerder op het betreffende baanvak ook capaciteit wil krijgen, is ProRail gehouden aan deze regelgeving.

De verplichting tot non-discriminatoire capaciteitsverdeling geldt voor de hoofdspoorweginfrastructuur, omdat de Spoorwegwet en het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur expliciet op die categorie zijn toegesneden. Welke spoorwegen tot die categorie behoren, wordt vastgelegd in het Besluit aanwijzing hoofdspoorwegen. De stamlijnen en emplacementen in de Rotterdamse haven zijn allemaal Hoofdspoorweginfrastructuur.

Nieuwe spoorwegwet

Eind 2025 is een nieuwe spoorwegwet voorgelegd aan de Tweede Kamer. Binnen deze gewijzigde Spoorwegwet worden nieuwe categorieën voorgesteld voor de gebruiksfuncties van het spoorweg in Nederland (Artikel 1.3 Gebruiksfuncties spoor). In de nieuwe wet zijn 8 categorieën (a t/m h) gedefinieerd. Hierbij zijn echter geen specifieke categorie opgenomen voor sporen voor het goederenvervoer buiten de hoofdspoorweginfrastructuur. Wel lijkt categorie G voor “een overige spoorweg” de mogelijkheid te hebben (spoorweg met gebruiksfunctie G, indien deze een op een andere spoorweg aangesloten spoorweg in particulier eigendom betreft, die naar *één* eindgebruiker of naar een dienstvoorziening leidt). Hiervoor zou dan de betreffende spoorinfrastructuur als “overige spoorwegen met gebruiksfunctie G” moeten worden aangewezen. Ook hier blijft echter gelden dat de dienstvoorziening een neutrale dienstverlening moet bieden.

Mogelijkheden voor één neutrale feeder partij

Om capaciteit op specifieke sporen aan één vervoerder te kunnen toewijzen lijken enkele maatregelen genomen te kunnen worden om dat mogelijk te maken. Door de juridische complexiteit is dit echter in deze quick scan niet met zekerheid te zeggen. De te nemen maatregelen kunnen in twee groepen worden ingedeeld:

1. de sporen (stamlijnen, emplacementen, hele havenspoor) binnen de HSWI houden en
2. de sporen uit de HSWI halen (of als privaat spoor aan te wijzen).

Ieder heeft z’n eigen mogelijkheden en voor- en nadelen. Deze staan in onderstaande tabel in het kort beschreven.

© Buck Consultants International, 2026

	Maatregel	Voordelen	Nadelen
Spoor binnen HSWI	**Opheffen TRS-en:** Technische en operationele maatregelen treffen, zodat capaciteit zonder TRS-en gereserveerd en verdeeld kan worden.	Sporen kunnen efficiënter benut worden, minder wachttijden en verlies aan capaciteit bij vertragingen of annuleringen van treinbewegingen.	Niet alle potentiële efficiency winsten worden behaald. Bijvoorbeeld geen dual use van sporen op emplacementen, geen inzet van goedkopere mensen en middelen.
	Een **dienstvoorziening** toewijzen op enkele specifieke sporen (zoals Kijfhoek). Bijvoorbeeld emplacement en aansluitende stamlijnen.	Een dienstvoorziening kan één exploitant hebben die neutrale diensten aanbiedt. Hiermee kunnen de beschreven voordelen beschreven bij de toepasbaarheid in principe behaald worden.	De spoorcapaciteit van de dienstvoorziening kan niet exclusief voor één vervoerder gereserveerd worden. Andere vervoerders moeten bij een aanvraag toegelaten worden. => hiermee bestaat de kans dat niet alle voordelen behaald worden (minder volume garantie, toch verstoring van de processen, etc)
	Samenwerking tussen **alle** spoorvervoerders, waardoor het last mile vervoer door een concessieverlener aanbesteed kan worden.	Als samenwerking stand houdt, kunnen de genoemde voordelen behaald worden.	Er is veel concurrentie, waardoor onzekerheid blijft altijd bestaan dat één partij toch capaciteit op de last mile aanvraagt, waardoor het concept aan kracht verliest en niet alle voordelen behaald worden.
Spoor uit HSWI halen (overige spoorweg met gebruiksfunctie G)	Emplacementen (of delen daarvan) Waalhaven en Botlek met betreffende stamlijnen **uit de HSWI halen** en lokaalspoor van maken onder beheer van een derde partij. Bijvoorbeeld een samenwerking van ProRail en Port of Rotterdam.	Capaciteit van het spoor hoeft mogelijk niet meer non-discriminatoir verdeeld te worden en kan aan één vervoerder verdeeld worden. Hiermee kan de beheerder een concessie aanbesteden, waardoor de benoemde winsten (kostenbesparingen, capaciteitswinsten, veiligheidsverbeteringen, betrouwbaardere dienstverlening, etc) behaald kunnen worden.	Om spoor uit HSWI te halen moet een complexe procedure doorlopen worden (inclusief consultatie), waarbij betrokken partijen (bedrijven, vervoerders, operators, haven, ProRail, Ministerie) wel mee moeten werken. De gebruiksvergoedingen van de treinbewegingen dekken niet alle kosten van spoorinfrastructuur (onderhoud, beheer, vernieuwing, etc). Huidige financiering van betreffende sporen moet geborgd blijven. Vanuit de omgeving kunnen aanvullende regels gaan gelden. Bijvoorbeeld vanuit omgevingsdienst en milieuvergunningen. Denk aan eisen aan incidenten management (o.a. blusvoorzieningen). Hier moet van te voren afspraken over gemaakt worden.
	Samenwerking tussen **alle** spoorvervoerders, waardoor het last mile vervoer door een concessieverlener aanbesteed kan worden.	Als samenwerking stand houdt, kunnen de genoemde voordelen behaald worden.	Er is veel concurrentie, waardoor onzekerheid blijft altijd bestaan dat één partij toch capaciteit op de last mile aanvraagt, waardoor het concept aan kracht verliest en niet alle voordelen behaald worden.

© Buck Consultants International, 2026

4.5 Conclusies toepasbaarheid bundelingsconcept Rotterdam

Capaciteitsknelpunten en de toegevoegde waarde rechtvaardigen het bundelingsconcept in Rotterdam: Op zowel de Botlek als de Waalhaven worden concrete capaciteitstekorten verwacht bij groei van het spoorverkeer. Op Botlek 2 en Waalhaven Zuid zijn de knelpunten het meest urgent. Het concept levert aantoonbare efficiëntiewinst. ProRail's kwantitatief onderzoek (2026) toont aan dat bundeling nagenoeg **35–40% van de locritten kan verminderen. De partijen** die BCI en VanD Rail Consultancy geïnterviewd hebben voor deze quikscan **zijn zeer enthousiast** en wijzen naast de vermindering van losse loc ritten op tallozen andere voordelen, zoals:

- Efficiënter inzet van materieel (direct meenemen van wagens die klaar staan, minder wachttijden),
- Hogere laad/los capaciteit bij terminals (partijen kunnen minder slack in hun planning opnemen),
- Meer capaciteit op emplacementen (optimalisatie van planning, meervoudig spoorgebruik, minder losse locs, etc.),
- Lagere first/last mile kosten,
- Specialisatie van personeel,
- Goedkoper onderhoud,
- Snellere inzet van zero-emissielocs en
- Eenvoudigere data-uitwisseling via één partij.

Samengevat een efficiëntere, betrouwbaardere en nog veiligere last/first mile service. Dit zou een besparing van minimaal €4,3 tot €12 mio in Rotterdam kunnen opleveren per jaar.

Het **belangrijkste punt** is dat de extra capaciteit die vrijgespeeld kan worden door dit concept niet alleen tot besparing van kosten leidt maar ook nieuwe omzet: extra capaciteit zorgt voor meer volume. **Terminals verwachten zelfs 30–50% meer railtransport** als een neutrale feeder partij beschikbaar is. Dit is volume dat nu naar Hamburg en Antwerpen gaat. Dit geldt voor zowel de Botlek als de Waalhaven.

Neutraliteit, governance en een goede juridische basis zijn doorslaggevend. De grootste risicofactor is niet technisch maar organisatorisch en juridisch. Neutraliteit van de bundelende partij is essentieel, maar garandeert op zichzelf nog geen succes. Zonder bindende (juridisch afdwingbare) afspraken, heldere contracten en een robuuste governance-structuur blijft het onzeker of voldoende schaal wordt bereikt.

Implementatie

Om de neutrale feeder in de Rotterdamse haven succesvol te implementeren moet het concept volledig door de beleidsmakers en stakeholders ondersteund worden.

Het is te verwachten dat de huidige railgoederenvervoerders die last/first mile activiteiten op deze locaties uitvoeren zich zullen verzetten tegen een implementatie en het grotere belang niet zullen onderschrijven. Andere vervoerders zullen positiever ten opzichte van het concept staan.

Bij implementatie van dit concept is het belangrijk dat een gestructureerde, goed doordachte kwalitatieve tender procedure opgezet wordt, waarmee geborgd wordt dat er een sterke governance komt, met realistische uitgangspunten en een solide organisatorische, juridische en operationele basis. Uiteindelijk moet de omvang van de concessie groot genoeg zijn dat het een aantrekkelijke business case voor een marktpartij kan opleveren.

© Buck Consultants International, 2026

5 Aanbevelingen en handelingsperspectieven -I-

Buck Consultants International

Geconcludeerd is dat er veel enthousiasme en potentie is voor het bundelingsconcept. Implementatie kan veel positieve effecten hebben voor het spoorgoederenvervoer in Nederland. Implementatie is echter complex. Om tot implementatie te kunnen komen, worden enkele acties aanbevolen om door betrokken partijen te nemen. Vanwege de complexiteit en de verschillende commerciële belangen ligt de initiatie voor deze acties met name bij faciliterende, maar wel belanghebbende partijen, zoals de Port of Rotterdam, het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en ProRail.

De volgende acties worden aanbevolen:

1 **Directieoverleg terminals, ProRail, Port of Rotterdam en Ministerie:** vanuit de directies van de terminals is de behoefte geuit om op directieniveau / management niveau de resultaten van dit onderzoek te bespreken en open over de haalbaarheid, kansen en risico's te spreken.

2 **Betrekken overige stakeholders**: In dit onderzoek is met name met de terminals gesproken. Directe belanghebbenden zoals vervoerders en operators zijn nog nauwelijks betrokken geweest. Het is van belang bij de verdere concretisering van het concept ook met deze partijen te spreken en draagvlak te creëren. O.a. met

- Vervoerders (RailGood en de overige vervoerders o.a. DB Cargo, RTB Cargo, MEV, METRANS, HSL, etc.)
- Operators
- Laatste andere terminals

3 **Uitwerking juridische kaders**: Hoe een bundelingsconcept goed juridisch geborgd kan worden en om een beeld te krijgen hoe snel het concept geïmplementeerd kan worden, moeten twee aspecten verder uitgewerkt worden:

- Twee beheersvarianten voor de infrastructuur: sporen *uit* HSWI halen en sporen *binnen* HSWI houden;
- Uitwerken van bijbehorende beheersconstructie, juridische- en veiligheidsvoorwaarden, samenwerkingsvormen, governance en financiering (beheer, onderhoud, vernieuwing).

4 **Varianten aanbesteding-/ concessieconstructie uitwerken:** Als de juridische kaders helder zijn, kan binnen die kaders uitgewerkt worden hoe de concessieconstructie het beste eruit kan zien en hoe een aanbesteding van het last mile transport uitgevoerd kan worden. Onderwerpen hierbij zijn:

- Concessieverlener (organisatie/samenwerking)
- Kwaliteitseisen / KPI's etc
- Governance
- Veiligheidseisen
- Prijspeil (kosten/baten)
- Procedures
- Toezichthoudende organisatie
- ….

© Buck Consultants International, 2026

Aanbevelingen en handelingsperspectieven -II-

5 Pilot

Voor het creëren van draagvlak en het overtuigen dat efficiency winsten behaald kunnen worden, kan het uitvoeren van een pilot een goede methode zijn. Een pilot zou namelijk binnen de huidige geldende regels en procedures uitgevoerd moeten worden. Het laten uitvoeren van de last mile door één neutrale feeder partij is daarmee lastig afdwingbaar. Hierbij moeten marktpartijen dan samenwerken, waarbij veel commerciële belangen meespelen. Wanneer er meer helderheid is over de toekomstige juridische haalbare context, zouden partijen mogelijk meer bereid zijn om tot zo'n samenwerking te komen (voordelen kunnen dan ook beter aangetoond worden).

Een pilot zou dan gestart kunnen worden in een lopende dienstjaar op een beperktere schaal bijvoorbeeld één of enkele TRS gebieden met een beperkt aantal terminals. Bijvoorbeeld TRS gebieden 30/40/50 met twee terminals. Bij succes, kan dan eventueel verder opgeschaald worden naar andere TRS-gebieden of overgaan worden tot implementatie.

Om tot zo'n pilot te komen moeten nog een aantal zaken uitgewerkt worden:

- Organisatie van pilot, o.a.:
  - Samenwerking tussen partijen
  - Keuze van pilot gebied
  - Kosten en financiering (vaste kosten voor veel partijen blijven doorlopen en leasekosten zijn niet eenvoudig op te zeggen)
  - Operationele en procedurele afspraken
  - In te zetten materieel en personeel
  - KPI's
  - Contractering
  - …

Op de Waalhaven komt er nog een operationele beperking bij: het overnemen van doorgaande shuttles richting de Maasvlakte is niet vanzelfsprekend door beschikbaarheid van geschikt materieel.

© Buck Consultants International, 2026

6 Toepasbaarheid bundelingsconcept elders in Nederland

Nu een beeld is ontstaan van de toepasbaarheid van het bundelingsconcept in de Rotterdamse haven, wordt in deze stap een globale inschatting gemaakt van de toepasbaarheid op andere locaties in Nederland. Hierbij wordt gekeken naar de havens van Amsterdam, Moerdijk en North Sea Port (Zeeland).

Amsterdam De beperkte infrastructuurcapaciteit in de haven van Amsterdam kan het bundelingsconcept rechtvaardigen. Het relatief beperkte spoorvolume is daarbij een aandachtspunt. Desondanks is het de moeite waard om nader te onderzoeken of een bundelingsconcept voor de betrokken stakeholders meerwaarde kan opleveren.

Moerdijk Port of Moerdijk kent een combinatie van relatief hoog volume én structurele capaciteitsproblemen, wat de haven tot een kansrijke locatie maakt. De infrastructuur is beperkt: enkelsporige verbindingen en korte sporen remmen de spoorse ontwikkeling. Het rigide TRS-systeem veroorzaakt lange responstijden en beperkt efficiënt gebruik van de railinfrastructuur. Daarbovenop zijn de operationele kosten hoog door de lange feedingafstanden van en naar de Rotterdamse haven. De geïsoleerde en onbeveiligde spoorweginfrastructuur onderstreept de potentie van een bundelingsconcept. Uit gesprekken van VanD rail consultancy met spoorvervoerders, ProRail en terminals in de haven (Neutrale Feeder Moerdijk, 2024) komt naar voren dat een neutrale feeder partij kostenbesparingen van circa 50% zou kunnen realiseren!

North Sea Port (Zeeland) Ook bij North Sea Port, met name in Vlissingen en het Sloe-gebied, liggen kansen voor bundeling. De situatie vertoont gelijkenissen met Moerdijk: een perifere ligging ten opzichte van het productiezwaartepunt en vergelijkbare operationele uitdagingen. Toch is uitrol op korte termijn minder opportuun. De grensoverschrijdende samenwerking tussen Nederland en België maakt implementatie aanzienlijk complexer en vraagt om aanvullende afstemming voordat een concept hier haalbaar is.



© Buck Consultants International, 2026

BIJLAGEN

© Buck Consultants International, 2026

Bijlage 1 Onze aanpak -I-

Plan van aanpak (samengevat)

De verkenning is opgebouwd uit **vijf inhoudelijke stappen**, voorafgegaan door een inputfase met de casus Antwerpen. Samen vormen deze stappen een gefaseerde analyse van haalbaarheid, toepasbaarheid en schaalbaarheid van het bundelingsconcept in de Nederlandse spoorhavens.

Stap 0 – Input uit Case Antwerpen
Als vertrekpunt wordt de Antwerpse praktijk van het bundelingsconcept onderzocht. In dit model is het havengebied opgedeeld in zones met per zone een 'preferred supplier' voor first- en last-mile transport, georganiseerd via een Public Service Obligation (PSO).

Het doel is om te leren hoe dit systeem in de praktijk functioneert en welke **lessons learned** relevant zijn voor de Nederlandse context. Deze inzichten vormen de inhoudelijke basis voor de verdere analyse.

Stap 1 – Kick-off
In een gezamenlijke kick-off met **IenW, ProRail en Port of Rotterdam** worden scope, aanpak, planning en samenwerking afgestemd.
Daarnaast wordt kennis uit de Antwerpse case gedeeld en wordt bestaande input (o.a. eerdere studies van BCI en betrokken partijen) ingebracht.

Resultaat: een gedeeld startbeeld en duidelijke afspraken over proces, governance en eindproducten.

Stap 2 – Quickscan toepasbaarheid bundelingsconcept
Deze stap bestaat uit twee parallelle analyses:

2A – Kwalitatieve analyse
Er wordt gekeken naar de huidige operatie en werkwijzen op de Waalhaven en Botlek. gebeurt via deskresearch en interviews met ProRail, Havenbedrijf Rotterdam, vervoerders en terminals.

2B – Kwantitatieve analyse
Op basis van ProRail-data wordt de operatie geanalyseerd: Volumes en vervoersbewegingen , verblijftijden en benutting, capaciteitsdruk en knelpunten en groeiverwachtingen
Op basis hiervan worden **scenario's (met en zonder bundeling)** uitgewerkt en een eerste inschatting gemaakt van logistieke en financiële effecten.

Resultaat: een geïntegreerd beeld van kansen, risico's en impact van bundeling, inclusief eerste economische duiding.

© Buck Consultants International, 2026

Onze aanpak -II-

Stap 3 – Toepasbaarheidsanalyse
De inzichten uit stap 2 worden vertaald naar een beoordeling van de toepasbaarheid van het Antwerpse model (PSO-constructie) op **Botlek en Waalhaven**.
Er wordt gekeken naar:
logistieke haalbaarheid
organisatorische inpassing
juridische randvoorwaarden
financiële consequenties. Hierbij wordt een uitvoerige toetsing bij terminals uitgevoerd als meest belanghebbende.

Deze conceptbeoordeling wordt getoetst in een **werksessie met IenW, ProRail en PoR**, en waar nodig met vervoerders.

Resultaat: een onderbouwde conclusie over haalbaarheid en randvoorwaarden voor implementatie en een goed beeld hoe de markt tegen dit concept aankijkt.

Stap 4 – Schaalbaarheid naar andere havens
Vervolgens wordt onderzocht of het concept ook toepasbaar is in andere Nederlandse havens:
Amsterdam
Moerdijk
North Sea Port (Zeeland)
Per locatie wordt gekeken naar infrastructuur, operatie en marktstructuur, waarna een eerste inschatting wordt gemaakt van de potentie.

Resultaat: een vergelijkend beeld per haven en inzicht in de schaalbaarheid van het concept in Nederland.

Stap 5 – Rapportage en aanbevelingen
Alle bevindingen worden samengebracht in één eindrapport (PowerPoint). Hierin worden:
conclusies uit alle analyses geïntegreerd
belangrijkste inzichten samengevat
concrete aanbevelingen geformuleerd
Ook worden mogelijke vervolgstappen benoemd, zoals pilots, verdieping van het concept of uitbreiding naar andere havens.

Resultaat: een compact, bestuurlijk bruikbaar einddocument met managementsamenvatting.

© Buck Consultants International, 2026

Bijlage 2 Kostenvoordelen emplacement Botlek en Waalhaven

Rangeeractiviteiten berekend met kosten van 375 per uur (loc, personeel, overhead, energie en infrakosten, etc.)

Bedientijden vanaf emplacement incl. ak en vert controle per richting				Besparing mogelijk range 30 - 50%		
Terminal	**uren**	**treinen p/w**	**gemiddeld aantal uren p/w**	**30%**	**40%**	**50%**
Chane	3	4-5 laden	27	€ 3.037,50	€ 4.050,00	€ 5.062,50
	3	2-4 lossen	18	€ 2.025,00	€ 2.700,00	€ 3.375,00
Liquin Bot Term	3	14	84	€ 9.450,00	€ 12.600,00	€ 15.750,00
Tepsa	3	4-5	27	€ 3.037,50	€ 4.050,00	€ 5.062,50
Lyondell	3	4	24	€ 2.700,00	€ 3.600,00	€ 4.500,00
Bertschi	3	12 halve	36	€ 4.050,00	€ 5.400,00	€ 6.750,00
Cro/CldN	4	45-49	376	€ 42.300,00	€ 56.400,00	€ 70.500,00
Cobelfret	4	0,5	4	€ 450,00	€ 600,00	€ 750,00
RSC	1,5	72	216	€ 24.300,00	€ 32.400,00	€ 40.500,00
			Totale besparing per week	€ 91.350,00	€ 121.800,00	€ 152.250,00
Rangeerkosten lok + mcn p/u	€ 375,00		Totale besparing per jaar	€ 4.384.800,00	€ 5.846.400,00	€ 7.308.000,00
			812			

Besparing mogelijk indien Infra uit HSWI			**extra besparing per week**	€ 98.550,41
50% op lokkosten			**extra besparing per jaar**	€ 4.730.419,68
10% op machinist		Delta HSWI / uit HSWI		
Rangeerkosten lok+mcn p/u	€ 254	€ 121,37		

Extra besparingen niet gekwantificeerd

Minder slijtage aan spoor
Dynamisch onderhoud aan infra
Efficiëntie Verkeersleiding ProRail
Minder uitstoot CO2 en N2
Minder incidenten

Kosten besparingen terminal
Value added services
Long term effect Lockosten NL
Efficiëntie capaciteitsverdeling ProRail

Besparingspotentieel binnen HSWI als dienstvoorziening tussen **€ 4.3 mio** en **€ 7.3 mio**

Besparingspotentieel buiten HSWI als concessie tussen **€ 9 mio** en **€ 12 mio**

© Buck Consultants International, 2026

Bijlage 3 Rollen en potentiële belangen stakeholders -I-

Stakeholder	Rol	Potentieel belang
Spoorvervoerder	De spoorvervoerder verzorgt het spoortransport van de wagons vanaf de verlader tot op de terminal en vice versa. Hij vraagt hiervoor ook de spoorcapaciteit aan bij de infrastructuurbeheerder (zowel de treinpaden als de TRS-en op de stamlijnen tussen de emplacementen en de terminals). Ten behoeve van veilig en betrouwbaar vervoer voert de vervoerder ook diverse (verplichte) werkzaamheden uit, zoals wagoncontrole, remproeven, etc. Ook rangeert hij wagons van/naar emplacementen en splitst hij treinen indien een trein niet in z'n geheel op de terminalsporen geplaatst kan worden. Vervoerders huren soms een andere vervoerder in om de last-mile voor hen uit te voeren. Deze last-mile vervoerder neemt dan op een nabij gelegen emplacement de wagons van de andere vervoerder over en vervoert deze dan van/naar de terminal.	Vervoerders hebben meerdere belangen bij het last-mile vervoer: • Commercieel belang: Een vervoerder levert zijn klanten bij voorkeur een complete dienstverlening, waarbij zowel het long-haultransport als de last mile worden verzorgd. Door het volledige traject zelf aan te bieden, behoudt de vervoerder grip op de kosten over de gehele keten. Wanneer de last mile wordt ingehuurd bij een externe partij, ontstaat er afhankelijkheid van de tarieven en efficiëntie van deze derde partij. Juist de kosten van de last mile liggen relatief hoog in vergelijking met de kosten van het long-haultransport. Dit komt doordat voor dit laatste deel vaak speciaal materieel, zoals een diesellocomotief in plaats van een elektrische locomotief, en extra personeel moeten worden ingezet. Deze noodzaak hangt samen met de infrastructuur, die veelal niet is geëlektrificeerd, en met het feit dat het proces niet altijd betrouwbaar verloopt. Hierdoor moeten treinen op een emplacement soms eerst enige tijd wachten voordat zij naar de terminal kunnen worden gebracht. • Kwaliteit: Door het hele traject uit te voeren heeft de vervoerder ook controle over het hele vervoerstraject van de klant. Wanneer de last-mile door een andere partij wordt uitgevoerd, heeft de vervoerder geen directe controle meer over dat deel van het transport. Hij is dan afhankelijk van de kwaliteit, flexibiliteit en prioriteiten van deze last-mile vervoerder, die ook vaak zijn concurrent is. • Concurrentie: de vervoerdersmarkt is een open markt met veel concurrentie. In zo'n markt is het lastig om samen te werken op onderdelen die de "core business" van de partijen zijn. Dit maakt het lastig om een bundelingsconcept vanuit een samenwerkingsconstructie te ontwikkelen. Zodra 1 partij alsnog het gehele vervoer (inclusief last mile) wil doen, gaat het concept verloren.
Spooroperator	De spooroperator organiseert in opdracht van de verlader het spoortransport. Hij zorgt voor de inhuur van de vervoerder, meestal ook de wagons en de contractuele afspraken tussen de partijen. Bij het intermodaal vervoer heeft de spooroperator ook het commerciële risico van de trein (verantwoordelijk voor het vullen van de trein).	De spooroperator heeft met de verlader een contract over de uit te voeren spoordienst. Hij is daarbij verantwoordelijk voor de tijdige en juiste aflevering van de wagons en lading bij de klant en heeft daarvoor bij de terminal een terminalslot afgesproken. Het is in het belang van de spooroperator dat de vervoerder de trein op tijd bij de terminal aflevert en weer op tijd ophaalt. Daarnaast moet de vervoerder flexibel kunnen reageren op verstoringen in het laad en losproces.

© Buck Consultants International, 2026

Rollen en potentiële belangen stakeholders -II-

Stakeholder	Rol	Potentieel belang
Verlader	Een verlader laat zijn goederen van A naar B vervoeren. Hij huurt een spooroperator in om dit te organiseren namens de verlader of organiseert dit zelf. Bij dit laatste voert hij zelf de taken uit zoals hierboven bij spooroperator beschreven.	Voor de verlader is het primaire belang dat zijn goederen op de afgesproken tijdstip, in de juiste condities voor minimale kosten bij zijn klant wordt afgeleverd. Daarbij is ook tijdige levering, in de juiste condities voor minimale kosten bij een terminal een belangrijk onderdeel. Hoe dit precies georganiseerd wordt, via welke modaliteit en via welke route (en dus haven/terminal) is hierbij meestal van secundair belang. Het last mile transport is hierbij maar een klein onderdeel en vaak niet afzonderlijk in beeld. Een verlader koopt meestal een railtransport End to End in.
Terminal	Een terminal is een eind/begin station waar meestal op- en overslagactiviteiten plaatsvinden voor opdrachtgevers. Dit kunnen zowel conventionele als intermodale terminals zijn. In veel gevallen zijn de terminalorganisaties niet de partij die opdracht tot het transport geven (dat zijn veelal de verladers of operators). Zij hebben in die gevallen dan ook geen invloed op de afhandeling van het transport.	Voor een terminal is het van belang dat zijn geplande laad en losslots door de vervoerder gerealiseerd worden. De treinen/lading dient op tijd aangeleverd en opgehaald te worden. Hoe betrouwbaarder dit proces, hoe optimaler zij hun planning kunnen maken en daarmee overslagcapaciteit kunnen benutten. Naast kwaliteit is een veilige en flexibele operatie van enorm belang voor de terminal.

© Buck Consultants International, 2026

Bijlage 4 Gesproken partijen

- ProRail
- Verkeersleiding ProRail
- Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
- Havenbedrijf Rotterdam
- Bertschi
- RSC Terminal
- LIyondelbasell
- Chane Terminal Botlek
- CldN Cargo
- Tepsa
- Liquin Botlek Terminal

© Buck Consultants International, 2026