

Investeren in meer goederenvervoer per spoor is goed voor klimaat en economie

Wie voor klimaat, economie én milieu kiest, kiest voor het mogelijk maken van fors meer goederenvervoer per spoor. Spoorgoederen spoor. Zonder een substantiële groei van het aandeel spoorgoederenvervoer in de transportketen zijn de Nederlandse havens, industrie en handel niet duurzaam en efficiënt bereikbaar te houden. Willen we de grote opgaven voor duurzame groei van onze economie en onze mobiliteit, logistiek en transport aan kunnen, dan ontkomt het nieuwe kabinet er niet aan om een heldere visie neer te leggen, knopen door te hakken en in samenwerking met de sector daadkracht te tonen. Ten eerste moet de spoorweginfrastructuur voor goederenvervoer betrouwbaar en beschikbaar zijn door deze tijdig en structureel goed te onderhouden en tijdig te vernieuwen. Ten tweede moet het European Rail Traffic Management System (ERTMS) dat komende 10 tot 20 jaar wordt geïmplementeerd in Nederland en Duitsland volledig worden geharmoniseerd (interoperabiliteit). Daarnaast moet de voor het spoorgoederenvervoer onbetaalbare onrendabele top van de aanpassingen en vervanging van locomotieven, die door de ERTMS uitrol noodzakelijk is, volledig worden gecompenseerd aan de spoorgoederenvervoerders (net als bij NS). Ten derde moet voor de infraheffingen een gelijk marktspeelveld worden gerealiseerd tussen spoorgoederenvervoer, wegtransport en binnenvaart. De Nederlandse achterlandverbindingen per spoor moeten ten vierde worden opgewaardeerd om te voldoen aan de Europese eisen. Met name investeringen in opwaarderingen van de spoorweginfrastructuur om 740 meter lange treinen te faciliteren, moeten hoge prioriteit krijgen in de komende kabinetperiodes. Ten vijfde moet voldoende spoorcapaciteit voor het goederenvervoer worden geborgd, nu en in de toekomst. Een fair aandeel in de spoorcapaciteit voor het goederenvervoer moet op korte termijn worden geregeld in de wetgeving voor de capaciteitsverdeling op het spoor. Het nieuwe kabinet moet verder een doortastend begin maken met de planstudies en investeringen in het spoorwegennet van de toekomst met concurrerende en goed ingepaste achterlandspoorlijnen. Omwille van de integraliteit en slagvaardigheid is het wenselijk om het gehele goederenvervoer- en zeehavenbeleid onder te brengen bij één bewindspersoon in het volgende kabinet.

Nederland is een distributieland en een belangrijke vestigingslocatie voor verschillende topsectoren. Logistiek en transport, industrie en internationale handel vormen belangrijke pijlers van onze economie. Nederland moet concurrerend blijven om onze topositie te behouden. De vraag naar goederenvervoer in Nederland en de EU groeit, ook op het spoor. In Nederland wordt een groei van het goederenvervoer per spoor verwacht van ruim 40 miljoen ton in 2020 naar circa 60 miljoen ton in 2030 en circa 80 miljoen ton in 2040. In deze vervoersprognose is het positieve effect op het spoorgoederenvervoer van aanvullend overheidsbeleid dat voortvloeit uit de [EU Green Deal](#) niet meegenomen.

De Europese Commissie heeft de ambitie om de EU in 2050 klimaatneutraal te laten worden, de zogenaamde EU Green Deal. Om de economie van de EU en Nederland duurzaam te maken, moeten we ook prioriteit geven aan het verder verduurzamen van de logistiek en het transport. Dit in combinatie met het borgen van de concurrerende bereikbaarheid van Nederland.

Spoorgoederenvervoer is nu reeds met afstand de meest klimaat- en milieuvriendelijke vervoerwijze:

Overzicht van de gemiddelde emissies in grammen per tonkilometer vracht van vervoerwijzen in het goederenvervoer in 2019					
Vervoerwijze	Broeikasgassen	Koolmonoxide	Vluchtige koolwaterstoffen	Stikstofoxide	Zwevende deeltjes
Goederentrein	17	0,011	0,002	0,026	0,001
Vrachtwagen	111	0,086	0,037	0,244	0,006
Binnenschip	30	0,081	0,028	0,382	0,009

Bron: Duitse Umweltbundesamt o.b.v. TREMOD 6.14, 11/2020
 De emissie in gram per tonkilometer is inclusief de emissies van de levering en omzetting van energiebronnen in elektriciteit, benzine en diesel

Index spoor = 100%	Broeikasgassen	Koolmonoxide	Vluchtige koolwaterstoffen	Stikstofoxide	Zwevende deeltjes
Goederentrein	100%	100%	100%	100%	100%
Vrachtwagen	653%	782%	1850%	938%	600%
Binnenschip	176%	736%	1400%	1469%	900%

Figuur: [Emissies van schadelijke stoffen per vervoerwijze in het goederenvervoer in 2019](#)

Spoorgoederenvervoer is voor productie- en handelsbedrijven niet alleen de duurzaamste vervoerwijze, het is tegelijkertijd veilig, ruimte-efficiënt en transport-efficiënt. Met één trein kan het equivalent van 40 tot 65 vrachtwagens worden vervoerd. Een fors hoger marktaandeel van het spoorgoederenvervoer in de modal split ligt derhalve voor de hand. De modal split is de procentuele verdeling van het totale vervoer over de verschillende vervoerwijzen (weg, water, spoor). De Europese Commissie wil 75% van het transport van de weg verplaatsen naar het spoor en water. Naast het belang van de verschuiving van goederenvervoer van de weg naar het spoor voor de klimaatdoelstellingen, biedt spoorgoederenvervoer ook de reële kans om als enige vervoerwijze op lange termijn volledig zero-emissie transport te kunnen aanbieden.

Spoorgoederenvervoer verbindt de Nederlandse zeehavens met hun achterland en is voor handels- en productiebedrijven in Nederland een belangrijke schakel binnen de logistiek. Nederland beschikt reeds over een land dekkend spoorwegennet dat onze economische motoren via meerdere grensovergangen met het Europese spoorwegennet verbindt. Drie [Europese Rail Freight Corridors](#) (Rhine - Alpine, North Sea - Baltic en North Sea - Mediterranean) hebben hun begin- en eindpunt in Nederland en ontsluiten heel Europa. De Betuweroute is daarin een belangrijke schakel, maar niet de enige. Ook de achterlandspoorlijnen via de grensovergangen Venlo, Oldenzaal en Roosendaal zijn onmisbaar.

Om producten en grondstoffen van meer handels- en productiebedrijven te laten verschuiven van weg naar spoor (modal shift), is een versterking van de concurrentiepositie van het spoorgoederenvervoer noodzakelijk met voldoende spoorcapaciteit voor groei op een concurrerende en goed ingepaste spoorweginfrastructuur. Dat vraagt om een doelgerichte, consistente en daadkrachtige aanpak van beleid, financiering en wet- en regelgeving in Nederland, die tevens goed is afgestemd op omliggende landen.

[RailGood](#), de ondernemersorganisatie van de spoorgoederenvervoerders en intermodale operatoren in Nederland, roept daarom op om komende kabinetsperiode de volgende prioriteiten te stellen en hierop te [acteren](#):

- 1) Europa's grootste haven Rotterdam en het spoorgoederenvervoer hebben een betrouwbare en beschikbare spoorweginfrastructuur nodig om concurrerend te kunnen zijn en om modal shift van weg naar spoor te realiseren. Dat kan alleen als de spoorweginfrastructuur voor het goederenvervoer structureel goed wordt onderhouden en tijdig wordt vernieuwd. Noodzakelijk daarvoor is:
 - a) voldoende budget voor beheer, onderhoud en vernieuwing van de (goederen)spoorweg-infrastructuur,
 - b) eigenaarschap bij en verantwoording door de raad van bestuur van ProRail inzake goed spoorbeheer voor óók het goederenvervoer (consequenties verbinden aan falen),
 - c) versterking van de aansturing en monitoring van ProRail door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat inzake de beleidsuitvoering en kernprestaties jegens het spoorgoederenvervoer,
 - d) tijdig en goed toezicht door de Inspectie Leefomgeving en Transport op de kwaliteit en het onderhoud van de spoorweginfrastructuur en op het continue verbetermanagement van de bedrijfsvoering van ProRail hiervoor.
- 2) De realisatie van een gelijk marktspeelveld (level playing field) tussen het spoorgoederenvervoer, het wegtransport en de binnenvaart wat betreft de infraheffingen, zodat de vervoerwijzen een gelijke uitgangspositie hebben om met elkaar te concurreren. Nu betaalt het spoorgoederenvervoer, de vervoerwijze met verreweg de laagste externe kosten, in Nederland een kilometerheffing en een parkeerheffing en de vrachtwagen niet. De binnenvaart is door de Akte van Mannheim uit 1868 sinds jaar en dag vrijgesteld van infraheffingen c.q. belastingen die met de scheepvaart samenhangen. Verder is het voor een eerlijke concurrentie tussen Nederlandse en Duitse logistieke ketens relevant dat de infraheffingen voor het gebruik van het Nederlandse spoor niet hoger zijn dan in Duitsland.
- 3) Volledige compensatie van de onrendabele top van de ombouw, opwaardering en vervanging van locomotieven die noodzakelijk is door de [programmabeslissing ERTMS](#) (European Rail Traffic Management System) van kabinet Rutte III uit mei 2019. ERTMS levert geen baten op voor de goederenvervoerders en hun klanten, maar wel hoge kosten. De spoorgoederenvervoersmarkt kan deze niet dragen. Tevens worden de kosten van de spoorweginfrastructuur verplaatst naar de locomotieven/tractievoertuigen. Overigens zijn er ook aanwijzingen dat de relatief korte technische levensduur van ERTMS-componenten ook de kosten van het beheer, onderhoud en vernieuwing van het spoor dreigen te gaan verhogen. Om te borgen dat locomotieven met ERTMS zowel op het Nederlandse als Duitse spoorwegennet kunnen rijden zonder extra nationale toelatingseisen inzake ERTMS (interoperabiliteit), moet de

Nederlandse regering alsnog een verdrag hierover met Duitsland sluiten. Interoperabiliteit met Duitsland is cruciaal omdat 85% van de goederentreinen de Nederlands-Duitse grens passeert. Ook moet worden geborgd dat met ERTMS de landsgrenzen rijdend en zonder transitieproblemen kunnen worden gepasseerd.

- 4) Borging van voldoende Nederlands en EU budget om zo snel mogelijk te investeren in opwaardering van de Nederlandse achterlandspoorlijnen, inclusief de emplacementsporen voor goederenvervoer en de wachsporen, conform de [Europese TEN-T voorschriften](#): 740 meter treinlengte faciliteren, elektrificatie, aslasten van ten minste 22,5 ton en een lijnsnelheid van ten minste 100 km/u. Deze maatregelen verbeteren de concurrentiepositie van het spoorgoederenvervoer. Met meer 740 meter lange goederentreinen wordt meer volume in de bestaande spoorcapaciteit (treinpaden) gerealiseerd en stijgt de transportefficiëntie.
- 5) Borging van voldoende en concurrerende spoorcapaciteit voor het goederenvervoer op het Nederlandse spoorwegennet, die goed aansluit op de spoorwegcapaciteit in omliggende landen, nu en in de toekomst:
 - a) Het nieuwe kabinet moet bij de modernisering van de spoorwegwet borgen dat spoorgoederenvervoer in de lagere wetgeving voor capaciteitsverdeling op het spoor een fair aandeel van de spoorcapaciteit krijgt. De kwaliteit en frequentie van de goederentreinpaden moet, ook bij capaciteitskrapte, 24/7 dusdanig zijn dat goed kan worden geconcurrerd met de vrachtwagen.
 - b) Gegeven de krapte aan capaciteit op het Nederlandse spoornet en de spanning tussen op middellange en lange termijn intensiverend treinverkeer op het gemengde net en de steeds verder oprukkende woningbouw langs het spoor, moet het volgende kabinet gedecideerd gaan investeren in het spoornet van de toekomst. Dit op basis van de [Marktvisie Ambitiënetwerk Spoorgoederenvervoer](#) met concurrerende en goed ingepaste achterlandspoorlijnen én Toekomstbeeld Openbaar Vervoer. Daarvoor is een uitvoeringsplan met voldoende investeringsbudget nodig. Spoorlijnen waarover dikke stromen goederen worden afgewikkeld, moeten in de toekomst - net als de snelwegen - meer buiten de stedelijke gebieden om worden aangelegd. Een Noordtak en een Zuidtak van de Betuweroute maken structurele groei van goederen- en reizigersvervoer per spoor mogelijk, voorkomen massieve investeringen in het gemengde net in de Randstad en Noord-Brabant, bieden mogelijkheden voor reizigers-medegebruik, verminderen de omgevingseffecten van intensiverend treinverkeer over het gemengde net substantieel en bieden de mogelijkheid binnen (ver)stedelijk(t) gebied meer woningen te realiseren. Op korte en middellange termijn moet het nieuwe kabinet investeren in trillingsarme spoorweginfrastructuur en goed spooronderhoud alsmede stimulering van trillings- en geluidswerende maatregelen aan woningen langs het spoor om de omgevingseffecten als gevolg van intensiverend reizigers- en goederenverkeer op het spoor te beheersen. Boven het spoor bouwen op Basisnetroutes moet worden verboden.
 - c) Realisatie van een toekomstvast Basisnet met voldoende spoorcapaciteit om veilig en efficiënt gevaarlijke stoffen over het spoor te vervoeren en de zeehavens en (petro)chemische industrie in heel Nederland concurrerend bereikbaar te houden. Tevens moet worden geborgd dat op de Basisnetroutes altijd voldoende goederentreinpaden worden aangeboden door spoorbeheerder (en capaciteitsverdeler) ProRail. Verder moet zo spoedig mogelijk het belemmerende spoor-beveiligingssysteem ATB NG, waarvoor nauwelijks goederenlocomotieven beschikbaar zijn, worden vervangen door ERTMS zodat deze spoorlijnen ook maximaal benut kunnen worden.
 - d) Redelijke, voor het goederenvervoer efficiënte én tevens voor ProRail en goederenvervoerders werkbare eisen aan emplacementen waarop met gevaarlijke stoffen gerangeerd wordt, moeten worden vastgelegd in een ministeriële regeling volgens de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo)/Omgevingswet. Tevens moet voldoende budget beschikbaar worden gesteld om de emplacementen zo spoedig mogelijk uniform op een afgesproken niveau te krijgen. Dit zonder dat deze (eenmalige) kosten direct op het goederenvervoer per spoor drukken, om de ongelijkheid tussen vervoerwijzen niet verder te laten toenemen.

Inbreng Marktvisie Ambitienetwerk Spoorgoederen in Ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV

De spoorgoederensector heeft haar Ambitienetwerk spoorgoederen bepaald en haar input voor het Toekomstbeeld OV vertaald in drie essentiële punten van de spoorgoederensector voor het Toekomstbeeld OV:

1. Het netwerk ontsluit alle herkomsten/bestemmingen en voldoet aan de gewenste specificaties
2. Voldoende goederenpaden, vast en flexibel (In een aparte bijlage wordt dit uitgewerkt)
3. Netwerkinterventies tot 2040

Binnen de categorieën is de volgorde willekeurig.

Musthave
• Noordtak Betuweroute
Zeer gewenst
• Optimaliseren / uitbouwen knooppunten Kijfhoek en Venlo
• Zuidtak Betuwelijn
• Sophiaspoortunnel aanpassen
• Achteruitgang Aziëhavens Amsterdam
• Kanaalzone Gent – Terneuzen
Gewenst
• 3RX
• VeZA-boog
• Oostboog Veendam

Dit zijn de essentiële netwerkinterventies.

Voor een goed functionerende spoorgoederenvervoer vraagt de sector daarnaast aandacht voor het opwaarderen en uitbouw van:

1. de emplacementen in de Rotterdamse haven
2. diverse terminals in het land.



"Het gaat om capaciteit en om leefomgeving"

Figuur: Ambitienetwerk marktvisie spoorgoederenvervoer, 18 juni 2020

Tot slot is het goed als de positie van het spoorgoederenvervoer bestuurlijk en beleidsmatig wordt versterkt in samenhang met de (achterland)bereikbaarheid van onze havens, inland terminals, industrie en handelsbedrijven. Dat vraagt om een betere balans en meer expertise binnen het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Wenselijk daarbij zijn een directoraat-generaal goederenvervoer, een directoraat-generaal personenmobiliteit, een directoraat-generaal infrastructuur en een directoraat-generaal duurzaamheid & externe veiligheid. Omwille van integraliteit en slagvaardigheid is het zeer wenselijk om het gehele goederenvervoer- en zeehavenbeleid onder te brengen bij één bewindspersoon in het volgende kabinet.



Laat goederenvervoer over het spoor groeien, dan sparen we het klimaat én kan onze economie bloeien