

Vaste Commissie Infrastructuur en Waterstaat
Tweede Kamer der Staten-Generaal
cie.iw@tweedekamer.nl
Postbus 20018
2500 EA Den Haag

Kenmerk: RG/CieIW/20220422

Datum: 22 april 2022

Onderwerp: **Investerings in spoorweginfrastructuur noodzakelijk voor 740 meter treinlengte**

Geachte leden van de Tweede Kamer,



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

Met deze brief vragen ondernemersorganisatie [RailGood](#) en de daarbij aangesloten spoorgoederentransport-ondernemingen BTT Rail Port Brabant, Captrain, Hupac Group, Lineas, Mthode Rail Solutions, Rail Force One, Raillogix, Rotterdam Rail Feeding en SBB Cargo International aan u als leden van de Tweede Kamer der Staten-Generaal om het kabinet aan te sporen om de investeringen in de opwaardering van het Nederlandse spoorwegennet voor goederentreinen van 740 meter treinlengte te versnellen en verhogen. Daarnaast vragen wij u ook om aan het kabinet te verzoeken om met de Duitse Bondsregering overeen te komen dat de Nederlandse en Duitse investeringsprogramma's voor het faciliteren van 740 meter treinlengte worden gesynchroniseerd. Dit om consequent een daadkrachtige en toekomstvaste internationale aanpak te kiezen die goed aansluit op de Europese goederenvervoersmarkt en tevens tijdig voldoet aan de Europese infrastructuureisen. Wij vragen u ook om de concrete voortgang structureel te bewaken, omdat afgelopen jaren bleek dat daadkracht niet vanzelfsprekend is en internationale synchronisatie en harmonisering in de praktijk broos is.

Nederland is een distributieland en een belangrijke vestigingslocatie voor verschillende topsectoren. Logistiek en transport, zeehavens, industrie en internationale handel vormen belangrijke pijlers van onze economie. Nederland moet doelgericht voldoende investeren in zijn (spoorweg)infrastructuur om onze topospositie te behouden.

740 meter is de voorgeschreven standaard treinlengte voor goederentreinen in Europa. EU Verordening 1315/2013 voor de ontwikkeling van het trans-Europese transportnetwerk (TEN-T netwerk) schrijft in artikel 39 over de infrastructuureisen onder lid 2.a.ii voor dat de goederenspoorlijnen van het Europese kernnetwerk moeten voldoen aan de mogelijkheid om treinen met een lengte van 740 meter te laten rijden. Dit uiterlijk 31 december 2030. De voordelen van lange treinen liggen voor de hand. Vervoer is efficiënter door een lager energieverbruik per tonkilometer en door een productiviteitsverhoging per trein door extra wagons. Deze efficiëntie is hard nodig om stijgende andere kosten, door onder andere de noodgedwongen ombouw en vervanging van locomotieven door de uitrol van ERTMS Level 2 Baseline 3 in Nederland en fors stijgende Nederlandse infraheffingen voor het gebruik van de opstel- en rangerenspooren, nog enigszins te kunnen absorberen. Er hoeven minder treinen te rijden voor hetzelfde vervoervolume, dat groeit. De vervoerscapaciteit van het spoorwegennet wordt vergroot en het spoorwegennet wordt beter benut. Eén goederentrein met een lengte van 740 meter kan zo'n 52 vrachtwagens vervangen. 740 meter treinlengte is cruciaal om de concurrentiepositie van het spoorgoederenvervoer structureel te versterken en verladingsplaatsen te verplaatsen van de weg naar het spoor.

Goederenvervoer per spoor stoot per tonkilometer nu reeds 5 tot 18 keer minder schadelijke stoffen uit dan transport over de weg (zie onderstaande figuur). Goederenvervoer per spoor is ook veel veiliger dan vervoer over de weg. Zonder een substantiële groei van het aandeel spoorgoederenvervoer in de transportketen zijn de Nederlandse havens, multimodale knooppunten, industrie en handelsbedrijven niet duurzaam en efficiënt bereikbaar te houden. Goederenvervoer per spoor is onmisbaar om transport te verduurzamen. Wie voor klimaat, economie én milieu kiest, kiest voor het mogelijk maken van fors meer goederenvervoer per spoor.

Overzicht van de gemiddelde emissies in grammen per tonkilometer vracht van vervoerwijzen in het goederenvervoer in 2020						
Vervoerwijze	Broeikasgassen	Koolmonoxide	Vluchtige koolwaterstoffen	Stikstofoxide	Zwevende deeltjes	
Goederentrein	16	0,010	0,002	0,025	0,001	
Vrachtwagen	111	0,077	0,036	0,232	0,005	
Binnenschip	31	0,076	0,029	0,403	0,008	

Bron: Duitse Umweltbundesamt o.b.v. TREMOD 6,21, 11/2021
De emissie in gram per tonkilometer is inclusief de emissies van de levering en omzetting van energiebronnen in elektriciteit, diesel, vloeibaar gas en aardgas

Index spoor = 100%	Broeikasgassen	Koolmonoxide	Vluchtige koolwaterstoffen	Stikstofoxide	Zwevende deeltjes	
Goederentrein	100%	100%	100%	100%	100%	
Vrachtwagen	694%	770%	1800%	928%	500%	
Binnenschip	194%	760%	1450%	1612%	800%	

Figuur: Emissies van schadelijke stoffen per vervoerwijze in het goederenvervoer in 2020 (Umweltbundesamt.de)

De Nederlandse achterlandverbindingen zijn nu grotendeels niet geschikt om 740 meter treinlengte te faciliteren. Veel emplacementssporen en inhaalsporen hebben onvoldoende spoorlengte. Investeren in de opwaardering van het Nederlandse spoorwegennet voor goederentreinen van 740 meter treinlengte is maatschappelijk en economisch noodzakelijk. Door de weinig voortvarende aanpak in de afgelopen jaren van de Nederlandse regering en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, maken wij maken ons zorgen dat Nederland niet tijdig en volledig gaat voldoen aan de Europese infrastructuureis om treinen met een lengte van 740 meter te faciliteren. De maatschappelijke baten/kosten verhouding van infrastructurele maatregelen voor 740 meter treinlengte is zeer gunstig. In Duitsland is vijf jaar geleden al berekend door het Duitse ministerie van Infrastructuur dat de maatschappelijke baten van infrastructurele maatregelen voor 740 meter treinlengte 4,8 keer hoger zijn dan de kosten. De prioriteit dient te liggen bij de emplacementen en passeer- en buffersporen van de achterlandspoorlijnen tussen de Rotterdamse haven/inland railterminals in Tilburg, Moerdijk, Geleen en Venlo en de grensovergangen Venlo, Bad Bentheim (via de kortste routes) en Roosendaal.

In het maatregelenpakket spoorgoederenvervoer van 19 juni 2018 (brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat aan de Tweede Kamer, kenmerk IENW/BSK-2018/124486) had de Nederlandse regering voorgenomen om maatregelen te treffen om 740 meter treinlengte te faciliteren. De staatssecretaris kondigde destijds aan bereid te zijn om op middellange termijn (2020-2022) te investeren in voorzieningen op emplacementen en in proces-, wacht- en passeersporen om 740 meter lange treinen beter in de dienstregeling in te passen. Daar is weinig van terecht gekomen. Jarenlang is er onderzoek gedaan en vergaderd. Recent meldde ProRail dat er tot 2030 (en wat ons betreft eerder) € 600 miljoen noodzakelijk is om de achterlandverbindingen geschikt te maken voor 740 meter treinlengte en dat er slechts € 100 miljoen budget hiervoor beschikbaar is. Nederland kan daardoor niet voldoen aan de EU Verordening 1315/2013 om treinen met een lengte van 740 meter te faciliteren. Wij als goederentransportondernemers op het spoor willen graag zo snel mogelijk de Nederlandse havens, terminals en economie verbinden met het Europese achterland met 740 meter lange treinen. Dat lukt alleen als Nederland nu snel de handen uit de mouwen steekt om de spoorweginfrastructuur op te waarderen voor 740 meter treinlengte.

Om ook Europese cofinanciering (i.i.g. vanuit de Connecting Europe Facility, CEF) mogelijk te maken, moet tot slot worden geregeld dat de goederenspoorroute tussen Zuidwest-Nederland (inclusief de Rotterdamse haven) en grensovergang Oldenzaal/Bad Bentheim in de structureel groeiende North Sea - Baltic Corridor wordt toegevoegd aan het nu in revisie zijnde Europese TEN-T-kernnetwerk. Nederland moet voor spoorprojecten veel meer gaan gebruik maken van de CEF dan de slechts 1 procent van de € 16,5 miljard aan subsidies die de Europese Commissie verstrekte aan spoorprojecten tussen 2014 en 2020 (bron: CINEA database CEF 2014-2020, Data Analysis: Trains remain underfunded in Europe, investigate-europe.eu).

Wij vragen hiervoor uw politieke aandacht.

Mede namens de directies van BTT Rail Port Brabant, Captrain, Hupac Group, Lineas, Mthode Rail Solutions, Rail Force One, Raillogix, Rotterdam Rail Feeding en SBB Cargo International, met vriendelijke groet,

Hans-Willem Vroon
Directeur RailGood

Deze brief is alleen per e-mail verzonden