

Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat
Mevrouw drs. V. Heijnen
vivianne.heijnen@minienw.nl
Ministerie Infrastructuur en Waterstaat
Postbus 20901
2500 EX Den Haag
Nederland

Kopie aan: Vaste Kamercommissie Infrastructuur en Waterstaat Tweede Kamer, cie.iw@tweedekamer.nl

Betreft: brief met drie urgente prioriteiten voor bijstelling van het spoorgoederenbeleid voor modal shift

Langbroek, 31 mei 2023

Geachte staatssecretaris Heijnen,

RailGood stuurt deze openbare brief namens Captrain, Hupac, Lineas, Main Trail Logistics, Mthode Rail Solutions, Rotterdam Rail Feeding, SBB Cargo International, Rail Force One, Raillogix, Rail Transport Services, Railport Brabant/BTT Multimodal Group en Alstom Traction.

Het coalitieakkoord wil de verplaatsing van goederenvervoer van de weg naar het spoor stimuleren. In de Tweede Kamer meldde u op 7 juni 2022 te blijven inzetten op het maatregelenpakket spoorgoederenvervoer van 19 juni 2018. Centraal daarin staat de verbetering van de concurrentiepositie van het spoorgoederenvervoer door het kostenniveau van dit vervoer ten opzichte van andere vervoerwijzen en omliggende landen te verbeteren. Dit om het toenemend goederenvervoer over de weg te beperken en verladers te verleiden meer gebruik te maken van het spoor. In het Beleidsprogramma van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (lenW) uit 2022, dat de uitwerking is van het coalitieakkoord, is de modal shift aanpak tweeledig. Enerzijds het stimuleren van de keuze voor spoor (en ook binnenvaart en buisleiding) voor het vervoer van goederen. Anderzijds het wegnemen van obstakels voor het uitvoeren van modal shift.

Recent onderzoek van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM)¹, in opdracht van het ministerie van lenW, concludeert dat spoorgoederenvervoer per vervoerde ladington per kilometer aanmerkelijk minder externe marginale kosten veroorzaakt dan het wegtransport en de binnenvaart. Als daarbovenop de marginale infrastructuurkosten voor de overheid worden opgeteld, kent spoorgoederenvervoer eveneens de laagste totale marginale kosten voor de overheid. Het KiM stelt dat op de korte termijn beleidsinzet op modal shift naar het spoor daarom effectief kan zijn.

Inmiddels is er een subsidieregeling voor verladers voor modal shift van weg naar water of spoor voor de periode 2023-2026². RailGood is er content mee dat dit kabinet extra budget voor ook ProRail beschikbaar stelt voor het wegwerken van achterstallig onderhoud en uitgestelde vernieuwing van de spoor(goederen)infra. Daartegenover staat dat het huidige beleid van lenW voor de infraheffingen, de implementatie van ERTMS en het niet investeren in concurrerende infrastructuur voor het

¹ [Verandering in externe kosten en infrastructuurkosten van het goederenvervoer door modal shift](#), KiM, 2023

² Onder bepaalde voorwaarden is er voor verplaatsing van bestaande goederenstromen van containers en bulktransporten van weg naar spoor € 20 subsidie per in Nederland verplaatste container.

spoorgoederenvervoer, de verplaatsing van het goederenvervoer van de weg naar het spoor (modal shift) niet stimuleert, noch obstakels voor modal shift wegneemt. Het spoorgoederenvervoer in Nederland wordt hierdoor duurder voor verladers ten opzichte van andere vervoerwijzen, maar ook ten opzichte van concurrerende logistieke ketens via havens en landinwaartse multimodale terminals in omliggende landen.

Willen we de grote opgaven aan kunnen voor duurzame groei van onze economie, die draaiende wordt gehouden door duurzame logistiek en transport, dan is een consequente en samenhangende beleidsaanpak noodzakelijk, waarbij in een goede samenwerking met de spoorgoederensector daadkracht wordt getoond om verladers daadwerkelijk te verleiden het vervoer van hun spullen te verplaatsen van de weg naar het spoor. Dat kan alleen met een concurrerend spoorgoederenvervoer en dat te faciliteren op het Nederlandse spoorwegennet. RailGood roept daartoe op om het korte en middellange termijn beleid van lenW aan te passen om de volgende drie knelpunten te elimineren:

- 1) Prijs met infraheffingen het spoorgoederenvervoer in Nederland niet de markt uit.
- 2) Laat de Nederlandse invoering van ERTMS geen obstakel voor modal shift worden.
- 3) Investeer in 740 meter routes voor modal shift, in een goede samenwerking met Duitsland.

Hieronder worden deze nader beschreven.

1. Prijs met infraheffingen het spoorgoederenvervoer niet de markt uit

De infraheffingen voor het rijden van treinen lopen sinds dit jaar in de pas met omliggende landen, maar de infraheffingen voor het opstellen en rangeren van treinen stegen en stijgen in Nederland excessief voor de periode 2023 t/m 2025. In 2024 en 2025 stijgen per saldo de kosten van de Nederlandse infraheffingen voor de spoorgoederenvervoerders verder. Oorzaak is de jaarlijks aflopende subsidie op de infraheffingen voor het opstellen en rangeren. Er dreigt een kostenverhoging van € 5 tot 7 miljoen in 2024 t.o.v. 2023 en vervolgens nog eens € 4 miljoen in 2025 t.o.v. 2024.

De recent aangekondigde verhoging van de infraheffingen op 1 januari 2024 met maar liefst 10,5% verergert dit. Dit terwijl ProRail voor 2023 de infraheffingen al met 12% verhoogde, daar waar de Duitse spoorbeheerder DB Netze de infraheffingen met 2,3% verhoogde.

Voldoende betaalbare opstelcapaciteit voor goederentreinen is overigens cruciaal voor een stabiel en concurrerend productiemodel van de spoorgoederenvervoersketen. Opstelcapaciteit dient als 'brug' tussen de flexibiliteit van terminals en de vraag gestuurde markt van het goederenvervoer enerzijds en anderzijds de aanbod gestuurde dienstregelingen van de reizigerstreinen. Dit effect wordt nog eens versterkt in geval van storingen en andere stremmingen van de infrastructuur.

Verder hebben wij van ProRail vernomen dat lenW voornemens is de extra heffing voor het rijden van treinen op het Nederlandse spoor te verhogen vanaf 2025. Sinds 2018 is al bekend bij lenW dat het spoorgoederenvervoer deze extra heffing niet kan dragen. Dat is wel de Europees wettelijke eis aan deze extra heffing. Dit is een economische *mark-up* op de minimum infraheffingen voor het rijden van treinen, zolang de markt deze kan dragen. Niet voor niets was er tussen 2019 en 2022 een subsidie voor het stimuleren van het goederenvervoer per spoor om onder andere deze extra heffing te compenseren (hetgeen eigenlijk zinloos rondpompen van belastinggeld is).

De slechte beschikbaarheid en de betrouwbaarheid van de spoorgoedereninfrastructuur, zeker in de Rotterdamse haven (waar ongeveer driekwart van het spoorgoederenvervoer start of eindigt), rechtvaardigen sowieso geen tariefsverhogingen van de infraheffingen. Zo is momenteel Europa's grootste haven voor de zoveelste keer dagen achter elkaar niet tot slecht bereikbaar voor goederentreinen doordat ProRail wederom faalt om de sporen, nu in Barendrecht, die de logistieke levenslijnen zijn van de klanten van het spoorgoederenvervoer beschikbaar te stellen om goederentreinen overheen te laten rijden. De goederenvervoerders zijn en worden wederom opgezadeld met een enorme vermogensschade die niet te verhalen is bij ProRail. Verladers verliezen zo steeds weer het vertrouwen in de vervoerwijze spoor. Aangetekend moet ook worden dat de reizigerstreinensporen wel in dienst zijn bij Barendrecht. Opmerkelijk.

In België en Duitsland³ zijn de infraheffingen voor het opstellen en rangeren fors lager, terwijl de infraheffingen voor het rijden van treinen daar ongeveer gelijk is. Ook het marktspeelveld tussen het spoorgoederenvervoer en het wegtransport en de binnenvaart wordt met de huidige infraheffingen verder verstoord ten nadele van het spoorgoederenvervoer.

Het is een teken aan de wand dat belangrijke klanten van het spoorgoederenvervoer in Nederland inmiddels uitwijken naar havens en terminals in omliggende landen. Goederenvervoer verschuift van het spoor naar de weg. Diverse goederentreindiensten zijn inmiddels opgeheven (waaronder Rotterdam – Coevorden en Moerdijk – Geleen) en in frequentie verminderd. Opstelsporen voor reservesets van wagons, die nodig zijn om verstoringen voor de verladings in het internationale spoorstelsel te kunnen absorberen, zijn terug gegeven aan ProRail omdat het bedrijfseconomisch niet meer rendeert. Gevolg is een lagere leverbetrouwbaarheid en uitval van intermodale treinen op de internationale verbindingen. Klanten verliezen de leadtimes die ze gewend zijn. Dit leidt ook tot omzetverlies in het spoorgoederenvervoer. Opstellen hoeft niet gratis te zijn, maar de prijs moet wel redelijk zijn (maandelijks nu 14 duizend euro per opstelspoor, dat niet in de directe nabijheid van de terminals en spooransluitingen met bedrijven ligt, is niet redelijk en kan de markt niet dragen).

Als we verladings willen verleiden meer en vaker gebruik te maken van het spoor voor het vervoer van hun spullen in plaats van over de weg, dan moet snel een begin worden gemaakt met het realiseren van een eerlijk marktspeelveld en moeten de kosten van het gebruik van het Nederlandse spoor zeker niet omhoog. RailGood roept u op om volgende maatregelen te treffen:

- 1) Een prijsstop op de infraheffingen in te voeren door:
 - a) geen inflatiecorrectieverhogingen door te laten voeren door ProRail in 2024 en 2025,
 - b) de extra heffingen voor het rijden van goederentreinen op het Nederlandse spoor af te schaffen.
- 2) De forse prijsstijging per 1 januari 2023 voor het gebruik van de opstel- en rangeersporen in Nederland moet ongedaan worden gemaakt. Dit in lijn met de [open brief van 7 december 2022](#) waarin RailGood samen met andere partijen uit de spoorgoederensector de noodklok voor het Nederlandse spoorgoederenvervoer luidde.

Dit als eerste concrete stap van een samenhangend beleid voor het spoorgoederenvervoer dat bijdraagt aan het klimaat, de bereikbaarheid van onze havens, terminals, productie- en handelsbedrijven én het verdienvermogen van Nederland.

2. Laat de Nederlandse invoering van ERTMS geen obstakel voor modal shift worden

De huidige invoering van ERTMS in Nederland op delen van het gemengde net betekent komende 10 jaar (de 'overgangsfase') een onrendabele top van ongeveer € 270 miljoen⁴ voor de spoorgoederenvervoerders in Nederland. In tegenstelling tot reizigersvervoerders krijgen de spoorgoederenvervoerders de onrendabele top van de Nederlandse invoering van ERTMS niet gecompenseerd. De hoogste prioriteit ligt in de komende jaren bij de noodzakelijkerwijs voor ERTMS te retrofitten en te vervangen locomotieven die komende 10 tot 15 jaar nog niet zijn afgeschreven. Met een 'nieuw voor oud'-regeling zou meteen een nog verdere vergroening van de vloot kunnen worden mee gerealiseerd. Een compensatie per gereden kilometer in Nederland over spoorroutes met (deels) ERTMS Level 2 Baseline 3, is eveneens een nuttige maatregel om te voorkomen dat goederenvervoer per spoor door ERTMS only in Nederland duurder wordt voor verladings.

³ De Duitse spoorbeheerder DB Netze hanteert tarieven voor het opstellen en rangeren van goederentreinen die een factor 2 tot 5 lager zijn. De Belgische spoorbeheerder Infrabel hanteert fors lagere tarieven dan DB Netze.

⁴ O.b.v. het onderzoeksrapport van Bridgecraft (Implementatie van ERTMS in het spoorgoederenvervoer, toepassing van een economisch model voor het beoordelen van de impact van ERTMS op het spoorgoederenvervoer in Nederland en evaluatie van oplossingsrichtingen om die impact te beperken), pagina 4, 5, 56 en 65, gecorrigeerd voor het prijspeil (+1,3% voor 2022 en +12% voor 2023).

In het [maatregelenpakket spoorgoederenvervoer](#) van 19 juni 2018 is door de staatssecretaris van lenW toegezegd dat “in de overgangsfase van de invoering van ERTMS op het gemengde net⁵ de concurrentiepositie van het spoorgoederenvervoer niet verslechtert. De draagkracht van de spoorgoederenvervoerders voor de kosten tijdens de overgangsfase moet bewaakt worden”. Ook is toegezegd dat “om de kosten voor vervoerders in de overgangsfase verder te beperken lenW wil bijdragen aan initiële kosten (zoals onttrekking van materieel voor de ombouw, opleiding van personeel en ondersteuning van inkoop)”.

Hiervan is onvoldoende terecht gekomen. Met als gevolg dat in de periode 2026-2033 het spoorgoederenvervoer door de Nederlandse invoering van ERTMS only op delen van het gemengde net fors duurder dreigt te worden. Dit is slecht voor het level playing field voor het spoorgoederenvervoer ten opzichte van andere vervoerwijzen en ook omliggende landen.

RailGood roept u op om de toezeggingen uit het maatregelenpakket spoorgoederenvervoer na te komen. Dit obstakel voor modal shift én ook voor een economisch gezonde bedrijfsvoering van de spoorgoederenvervoerders in Nederland moet worden weggenomen door de onrendabele top van de invoering van ERTMS volledig te compenseren aan de spoorgoederenvervoerders voor de in Nederland gereden kilometers. Parallel daaraan is het doelmatig om een interoperabiliteitsverdrag met uw Duitse collega te sluiten zodat Nederland en Duitsland een technisch interoperabel ERTMS systeem⁶ realiseren met geharmoniseerde operationele processen en regelgeving. Voor de hand liggend is hiermee te beginnen met de spoorlijnen Maasvlakte-Kijfhoek-Brabantroute-Venlo-Viersen en Maasvlakte-Betuweroute-Emmerich-Oberhausen. Op deze spoorlijnen wordt in Duitsland ook voor 2031 ERTMS ingevoerd.

3. Investeer in 740 meter routes voor modal shift, in een goede samenwerking met Duitsland

Het rijden van goederentreinen met een lengte van 740 meter zorgt ervoor dat de eenheidskosten van transport dalen voor verladings, de transportcapaciteit van het spoor beter wordt benut en het klimaat en milieu beter worden beschermd. 740 meter routes komen sinds 2020 echter maar niet van de grond in Nederland. In het maatregelenpakket spoorgoederenvervoer is toegezegd om “op middellange termijn (2020-2022) te investeren in voorzieningen op emplacementen en in proces-, wacht- en passeersporen om treinen met deze lengte beter in de dienstregeling in te passen”. In de begroting van lenW is tot op heden echter nauwelijks budget gealloceerd voor de [noodzakelijke investeringen](#) in opwaardering van een te overzien aantal proces-, wacht- en passeersporen van de achterlandverbindingen tussen de Nederlandse havens en binnenlandse (intermodale) railterminals en hun achterland om 740 meter lange treinen regulier te faciliteren.

Verder is in het maatregelenpakket spoorgoederenvervoer aangekondigd dat de hiervoor genoemde “voordelen van 740 meter lange goederentreinen bij de herziening van het Besluit capaciteitsverdeling meegenomen worden”. Het verouderde Besluit capaciteitsverdeling, waarin bij schaarste aan spoorcapaciteit het reizigersverkeer prioriteit heeft boven het spoorgoederenvervoer, is afgelopen vijf jaar hierop niet herzien. Voorkomen moet worden dat door te veel van dit huidige Besluit (een AMvB) uit te gaan, er onnodig veel wachtporen met een lengte van 740 meter treinlengte moeten worden aangelegd. Dat is zowel voor het spoorgoederenvervoer als lenW ongunstig. Het te vaak aan de kant nemen van goederentreinen kost de spoorgoederenvervoerders tijd en geld en zet het spoorgoederenvervoer op concurrentieachterstand ten opzichte van het wegtransport. Onnodig veel wachtporen die moeten worden

⁵ Op het gemengde spoornet is gekozen voor een andere versie ERTMS dan op de Betuweroute. Daardoor moeten ook de goederenlocomotieven die reeds rijden onder ERTMS noodgedwongen worden opgewaardeerd. Door de keuze van ERTMS only en het langdurig blijven voortbestaan van ATB-eilanden op routes, moeten de overige goederenlocomotieven met ATB noodgedwongen worden uitgerust met ERTMS of worden vervangen.

⁶ Technisch interoperabel betekent daarbij dat locomotieven die geschikt zijn voor ERTMS in Nederland ook in Duitsland kunnen rijden op ERTMS-spoorlijnen, en andersom, en dat locomotieven zonder extra kosten en eisen wat betreft ERTMS zijn toegelaten in beide landen.

verlengd, en die nogal eens in de bebouwde kom liggen, vragen om meer investeringsbudget van lenW.

Ook is er geen (goede) samenwerking met Duitsland tot stand gekomen. Dit terwijl in de [Joint Declaration of Intent](#) tussen Nederland en Duitsland van 9 april 2019 is afgesproken dat “de start van 740 meter lange treinen op grensoverschrijdende routes wordt versneld door gebruik te maken van interoperabele gedigitaliseerde planningstools, stroomlijning van operationele procedures en profiteren van infrastructurele ontwikkelingen”.

RailGood doet hierbij de oproep om bij het elimineren van blokkades voor modal shift van weg naar spoor het faciliteren van 740 meter treinlengte op de routes tussen onze grote havens en railterminals en hun achterland topprioriteit te geven. Dat voorkomt ook dat Nederland niet tijdig voldoet aan de Europese TEN-T voorschriften.

Tot slot

Hiermee vertrouwt RailGood erop aan u een heldere oproep te hebben gedaan om tot gewijzigd beleid te komen om de verplaatsing van goederenvervoer van de weg naar het spoor te stimuleren en obstakels voor modal shift weg te nemen, waarop het coalitieakkoord inzet. Naast de al getroffen prima maatregel om de infra op orde te brengen met fors extra budget voor onderhoud en vernieuwing van de (goederen)spoorwegen, is het geven van beleidsmatige prioriteit aan in deze brief genoemde drie thema's en het beschikbaar stellen van extra budget daarvoor in de begroting van lenW absoluut noodzakelijk om modal shift van weg naar spoor te realiseren. Dit om transport en logistiek te verduurzamen. Het [Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid](#) concludeerde recent nog in onderzoek dat op de korte termijn beleidsinzet op modal shift naar het spoor effectief is voor de overheid.

De gevraagde extra beleidsinzet zou wat RailGood betreft ook een prima invulling zijn van de motie Minhas/Van Ginneken/Van der Molen (Tweede Kamer, vergaderjaar 2022–2023, 36 200 XII, nr. 48) van 1 december 2022, de motie Minhas/Van Ginneken Tweede Kamer, vergaderjaar 2022–2023, 36 200 XII, nr. 47) van 1 december 2022 en de motie Minhas/Van der Molen van 28 september 2022 (Tweede Kamer, vergaderjaar 2022–2023, 29 984, nr. 998).

Met interesse zien wij uw reactie tegemoet.

Met vriendelijke groet,

Hans-Willem Vroon
Directeur RailGood