

Aan: Programmacommissie politieke partijen landelijke verkiezingen

Onderwerp: Inbreng RailGood voor verkiezingsprogramma Tweede Kamer 2023

Langbroek, 18 augustus 2023

Geachte leden van de programmacommissie,



Laat spoorgoederenvervoer groeien, dan sparen we ons klimaat en milieu én kan onze economie bloeien

Ondernemersorganisatie RailGood brengt graag de volgende thema's voor het verkiezingsprogramma van uw partij onder uw aandacht.

Nederland is een belangrijke toegangspoort tot Europa voor het mondiale handelsvervoer over zee. Ons land heeft een toppositie in logistiek en transport en is een vestigingsplaats voor diverse economische topsectoren. Logistiek en transport, zeehavens, productie en handel zijn belangrijke pijlers van onze economie. Transport is onmisbaar voor onze toeleveringsketens van goederen en dus onze economie. Het vrije verkeer van goederen en personen over de binnengrenzen is een fundamentele vrijheid van de Europese Unie en haar interne markt. Borging van de concurrerende en duurzame bereikbaarheid van Nederland is essentieel om ons verdienvermogen op peil te houden.

Spoorgoederenvervoer draagt bij aan een brede welvaartsontwikkeling door de Nederlandse zeehavens, (multimodale) terminals en productie- en handelsbedrijven efficiënt en duurzaam te verbinden met Europa en ook China. Goederenvervoer met de trein is verreweg de meest klimaat- en milieuvriendelijke vervoerswijze (zie figuur). Bovendien is het veilig. Omdat de rolweerstand van wielen op het spoor drie keer lager is dan op de weg, is vervoer per spoor altijd energie-efficiënter. Volgens het Duitse Umweltbundesamt verbruikt een goederentrein per vervoerde ton goederen per kilometer 5,33 keer minder energie dan een vrachtwagen. Goederentreinen rijden grotendeels al op groene stroom. Verschuiving van goederenvervoer van de weg naar het spoor, **modal shift**, vermindert de CO2-uitstoot en helpt het stikstofdossier op te lossen. Meer goederenvervoer per spoor leidt ook tot minder files, met alle positieve effecten van dien. Ook helpt het de Europese schaarste aan vrachtwagenchauffeurs op te lossen: 1 machinist in plaats van 40 tot 50 chauffeurs.

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 goederenvervoerswijze in 2020 (Umweltbundesamt.de)

Om te verduurzamen, kiest de EU met de Green Deal en de strategie voor duurzame en slimme mobiliteit voor een forse verhoging van het aandeel van het goederenvervoer per spoor in een efficiënt multimodaal vervoersysteem. Tegen 2050 wil de EU het goederenvervoer per spoor in de gemeenschappelijke markt verdubbelen. Dit betekent feitelijk dat het intermodaal vervoer (containers, opleggers en wissellaadbakken) zijn volume moet weten te verdrievoudigen. Het intermodaal vervoer per spoor groeide in de afgelopen 20 jaar fors, zowel in volume als aandeel. Dit momentum moet verder worden ontwikkeld om een blijvende verschuiving naar meer intermodaal vervoer, modal shift, te

realiseren. Met de vaker optredende lage waterstanden in de rivieren, is het spoorgoederenvervoer ook meer nodig om de productie- en handelsbedrijven langs de Europese rivieren van goederen te voorzien.

Groei van spoorgoederenvervoer en modal shift zijn alleen mogelijk als de spoorgoederensector in staat wordt gesteld om te ondernemen en concurreren en ook te groeien op het spoor, waardoor productie- en handelsbedrijven worden verleid om hun goederen meer per trein te (laten) vervoeren.

Het duurzame en veilige spoorgoederenvervoer verdient meer inzet van het nieuwe kabinet. Het nieuwe kabinet dient een **inhaalslag** te maken met de uitvoering van de Europese strategie voor het (intermodale) spoorgoederenvervoer én met investeringen om de Nederlandse achterlandspoorlijnen en emplacementen te laten voldoen aan de Europese eisen voor de *Single European Railway Area*. Om het aandeel van het spoor in het goederentransport te verhogen, moet de focus daarbij liggen op het verbeteren van het concurrentievermogen van het (intermodale) spoorgoederenvervoer. Daarnaast is een toekomstvaste aanpak hard noodzakelijk om groei van zowel goederen- als personenvervoer op het Nederlandse spoor te realiseren. Dit in samenhang en gesynchroniseerd met onze buurlanden.

Willen we de grote opgaven voor duurzame groei van onze economie en onze mobiliteit, logistiek en transport aankunnen, dan vraagt dat van het nieuwe kabinet om knopen door te hakken én in samenwerking met de sector daadkracht te tonen om volgende speerpunten te realiseren:

- 1) **Basis op orde met betrouwbare en beschikbare spoorinfrastructuur voor goederenvervoer:**
Het nieuwe kabinet moet structureel voldoende budget beschikbaar stellen voor goed onderhoud en tijdige vernieuwing van de spoorinfrastructuur voor het goederenvervoer, zeker ook in Europa's grootste haven Rotterdam. Het is nodig dat de aansturing, monitoring en managementbeoordeling van ProRail door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat fors verbetert inzake de kernprestaties richting het spoorgoederenvervoer en de uitvoering van het spoorgoederenvervoersbeleid. RailGood pleit hierbij voor managementcontracten met de directie van ProRail. Versterking van het onafhankelijk en gekwalificeerd toezicht op de betrouwbaarheid en beschikbaarheid van de spoorweginfrastructuur is nodig. Het is nodig dat het nieuwe kabinet regelt dat decentraal bevoegd gezag doelmatige milieu- en veiligheidseisen aan ProRail stelt, met landelijke rechtsgelijkheid.
- 2) **Verantwoorde implementatie van ERTMS voor het spoorgoederenvervoer en modal shift:**
In 2019 heeft de Nederlandse regering besloten om het huidige analoge beveiligingssysteem voor het treinverkeer ATB te gaan vervangen door het digitale ERTMS (European Rail Traffic Management System). **RailGood roept het nieuwe kabinet met klem op om de huidige invoering van ERTMS grondig te herijken en hierop fundamenteel bij te sturen.** Een herijking is nodig om majeure kostenoverschrijdingen (nu al een miljard euro) voor de Rijksoverheid te voorkomen, evenals een voor het spoorgoederenvervoer niet te absorberen onrendabele top van € 200 miljoen (prijspeil 2023). Laatstebeteekent dat het spoorgoederenvervoer in Nederland de markt wordt uitgedruisd, hetgeen leidt tot een 'omgekeerde modal shift'. Dit houdt in dat goederenvervoer verschuift van het spoor naar de weg (in plaats van andersom) en logistiek en verdienvermogen zich verplaatst naar het buitenland¹.

Conform de doelen van de EU voor de invoering van ERTMS is het noodzakelijk dat het nieuwe kabinet borgt dat:

- a) de miljardeninvestering in ERTMS het Nederlandse spoornet ook daadwerkelijk technisch en operationeel standaardiseert en harmoniseert met Duitsland (interoperabiliteit). Het nieuwe kabinet moet er in samenwerking met de Duitse regering voor zorgen dat locomotieven en treinen wat betreft ERTMS zowel in Nederland als Duitsland zijn toegelaten, zonder extra toelatingskosten en -tijd;
- b) het ERTMS-systeem betrouwbaar genoeg is voor commerciële vervoerexploitatie;

¹ De onrendabele top voor het spoorgoederenvervoer vloeit voort uit de specifieke keuze van de Nederlandse regering in de Programmabeslissing ERTMS (2019) om de infrastructuur te voorzien van alleen ERTMS en tegelijkertijd niet gehele spoorroutes te voorzien van ERTMS. Daardoor dienen (bijna) alle locomotieven / treinen voor ERTMS geschikt te worden gemaakt en tegelijkertijd ook nog te zijn voorzien van ATB om te kunnen rijden in Nederland. Duitsland daarentegen kiest in de Rijn-Alpen-spoorcorridor een andere aanpak waarbij de infrastructuur naast het huidige beveiligingssysteem ook wordt voorzien van ERTMS, waardoor niet alle locomotieven / treinen geschikt te hoeven worden gemaakt voor ERTMS dan wel vervangen.

- c) bij ingebruikname van ERTMS-spoorlijnen er voldoende locomotieven met ERTMS met toelating in Nederland beschikbaar zijn;
- d) ERTMS betaalbaar is voor de gebruikers van het spoor, dus ook de spoorgoederenvervoerders en hun klanten. Net als voor de reizigersvervoerders met vervoerconcessie al het geval is, is het hiertoe noodzakelijk dat het nieuwe kabinet extra financiële middelen beschikbaar stelt om de onrendabele top voor het spoorgoederenvervoer in Nederland geheel te compenseren. Het is daarbij doelmatig om aan deze compensatie de voorwaarde te stellen dat de in aanmerking komende locomotieven ook in Nederland worden ingezet om onze havens, terminals en productie- en handelsbedrijven te bedienen. Een versnelde uitrol van ERTMS op gehele achterlandroutes in Nederland, dus zonder deeltrajecten met het huidige nationale beveiligingssysteem ATB, kan op lange termijn het (kosten)voordeel bieden dat nieuwe internationale locomotieven niet meer hoeven te zijn voorzien van ATB.

3) Gelijk marktspeelveld tussen vervoerswijzen en met omliggende landen:

Het nieuwe kabinet moet met de heffingen voor het gebruik van de Nederlandse infrastructuur een gelijk marktspeelveld realiseren voor het spoorgoederenvervoer. De sinds 2023 buitensporige verhoogde infraheffingen voor het gebruik van de opstel- en rangeerspooren moet geheel worden terug gedraaid. Dit om het concurrentievermogen van het spoorgoederenvervoer in Nederland dat door deze forse kostenverhoging van het gebruik van het Nederlandse spoor fors is verzwakt, ook in de concurrentie met logistieke ketens via buitenlandse havens en terminals, al in de nieuwe kabinetsperiode daadkrachtig weer te versterken.

Bij de implementatie van het Europese Fit-for-55-programma, dat is geënt op de beginselen 'de vervuiler betaalt' en 'de gebruiker betaalt', is het doelmatig dat het nieuwe kabinet regelt dat het gebruik van duurzame alternatieven (groene elektriciteit en groene brandstof) in plaats van fossiele energiedragers met financiële prikkels wordt bevorderd. Bij het bepalen van de nieuwe belastingen en accijnzen is het nodig om de verwachte prijsstijgingen vanwege de invoering van het Europese emissiehandelssysteem (ETS) mee te nemen. De draagkracht en concurrentiepositie van het Nederlandse bedrijfsleven ten opzichte van andere EU-lidstaten moet daarbij goed worden bewaakt.

Reducties van de gebruiksvergoedingen voor het spoorgoederenvervoer en financiële prikkels om verladende productie- en handelsbedrijven en logistieke dienstverleners te verleiden om meer gebruik te maken van spoor, zoals een klimaatbonus bij veel gebruik van het spoor, zijn nuttig zolang de beginselen 'de vervuiler betaalt' en 'de gebruiker betaalt' nog niet zijn ingevoerd in een eerlijk marktspeelveld.

4) Borgen van voldoende spoorcapaciteit voor goederenvervoer, nu en in de toekomst:

Het Nederlandse spoornet is één van de drukst bereden spoornetten ter wereld en gaat komend decennium steeds vaker tegen de grenzen van de fysieke en 'milieu'-capaciteit aanlopen. Daarnaast voldoet het Nederlandse spoor grotendeels nog niet aan de Europese eisen. Dit belemmert het concurrentievermogen van het (grotendeels internationale) spoorgoederenvervoer in Nederland. Drie belangrijke Europese spoorgoederencorridors hebben hun begin- en eindpunt in Nederland. De Betuweroute is daarbij een belangrijke schakel, maar niet de enige. Ook de achterlandspoorlijnen via de grenzen bij Venlo, Oldenzaal en Roosendaal zijn onmisbaar.

Het nieuwe kabinet moet knopen doorhakken om voldoende en concurrerende capaciteit op het Nederlandse spoornet voor (óók) het goederenvervoer te waarborgen door:

- a) in de Nederlandse wetgeving voor de capaciteitsverdeling op het spoor een fair aandeel, 24/7, in de spoorcapaciteit te regelen voor het goederenvervoer;
- b) te investeren in de noodzakelijke opwaardering van het Nederlandse spoornet om te voldoen aan de Europese eisen. Naast de al beschreven noodzaak tot een verantwoorde en versnelde uitrol van ERTMS op gehele achterlandspoorlijnen, hebben investeringen in opwaarderingen van het spoornet om 740 meter lange treinen te faciliteren de hoogste prioriteit. 740 meter treinlengte is goed voor de efficiëntie van vervoer. Het draagt bij aan modal shift en een efficiënte benutting van het spoor. Het is goed voor klimaat en milieu. Deze investeringen zijn ook ten bate van de kwaliteit van de uitvoering van de intensieve reizigerstreindienst. Cofinanciering door de EU ligt voor de hand zodra Nederland zelf ook investeert;

- c) intensivering van de samenwerking tussen de verantwoordelijke Nederlandse en Duitse ministeries en beide nationale spoorbeheerders voor:
- de soepele afwikkeling van het nog jaren durende regelmatige omleidbedrijf over het gemengde net wegens de Duitse capaciteitsuitbreiding van de Betuweroute (derde spoor),
 - synchronisatie van de investeringen in en harmonisering van het spoornet in beide landen,
 - realisatie van voor vervoerders efficiënte internationale werkprocessen en digitalisering;
- d) een doortastend begin te maken met planstudies voor de Noordtak en de Zuidtak van de Betuweroute. Samen met de vooral Belgisch-Duitse IJzeren Rijn (3RX) zijn dit investeringen in het spoornet van de toekomst in Nederland en Noordwest-Europa. Het spoornet van de toekomst kenmerkt zich door concurrerende en goed ingepaste achterlandspoorlijnen die goed aansluiten op de spoornetten in omliggende landen en waarop zowel personen- als goederenvervoer concurrerende diensten kunnen leveren aan de klanten en kunnen groeien. Natuurlijk vergt de aanleg ervan forse investeringen. Kansen op Europese cofinanciering moeten zeker worden benut. Tegenover deze investeringen staan echter structureel veel baten en voordelen voor de Nederlandse samenleving en economie en ook het klimaat. De bestaande spoorlijnen dwars door de steden en dorpen in de Randstad, Noord-Brabant, Gelderland en Overijssel worden ontlast. Omgevingshinder van intensiverend treinverkeer voor omwonenden langs het bestaande spoor wordt fors verminderd. Er ontstaat ruimte voor meer OV op het bestaande spoor en de RO in met name de Randstad worden vermeden. Het overvolle wegennet wordt ontlast met alle voordelen van dien. Fors meer vervoer per spoor betekent verduurzaming van logistiek en transport. Investeren in het spoornet van de toekomst is een win-win-win voor het klimaat, de leefbaarheid en de economie. Dit dient de brede welvaart in Nederland (en ook Europa) op lange termijn met een betere balans tussen welvaart en welzijn én met oog voor volgende generaties.

De ondernemingen in het spoorgoederenvervoer willen graag bijdragen aan het creëren van economische en maatschappelijke waarde door samen met de klanten en andere sectorpartijen in te zetten op duurzame economische groei. Daarbij is meer inzet van het nieuwe kabinet met een samenhangend en daadkrachtig regeringsbeleid nodig, met voldoende financiële middelen en focus. RailGood gaat graag in gesprek met u. Daarvoor kunt u met ondergetekende contact opnemen.

RailGood wenst u en uw partij veel succes met het opstellen van het verkiezingsprogramma.

Met vriendelijke groet,

Hans-Willem Vroon
Directeur RailGood

Over ondernemersorganisatie RailGood:

RailGood levert het management van de externe betrekkingen aan ondernemingen in de bedrijfstak railgoederenvervoer in Nederland. Dit gebeurt doelgericht, kostenbewust, onafhankelijk en in goede verbinding met de klanten. RailGood staat voor de ondernemersgeest op het spoor in Nederland.

Directeur: Hans-Willem Vroon, ☎ +31 (0)6 5289 5146 ✉ info@railgood.nl 🌐 www.railgood.nl