

Tweede Kamer der Staten-Generaal
T.a.v. Informateur mevrouw drs. M.I. Hamer
Bureau Woordvoering Kabinetsformatie
Postbus 20018
2500 EA DEN HAAG

Betreft: Faciliteer fors meer goederen duurzaam over het spoor

Maarn, 15 juni 2021

Geachte informateur/mevrouw Hamer,



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

Ondernemersorganisatie RailGood stuurt deze brief namens de spoorgoederenvervoerbedrijven Rotterdam Rail Feeding, LTE Netherlands, Captrain Netherlands, Lineas, SBB Cargo International, Rail Force One, Shunter Tractie, Rail Transport Services, Railport Brabant, Distri Rail, Hupac Intermodal en Raillogix.

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 concurrerend blijven om onze topositie te behouden. De vraag naar goederenvervoer in Nederland en de EU groeit, ook op het spoor. Het vervoer van containers en trailers per trein en van chemie en biofuels groeit sterk. 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. 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 (Umweltbundesamt.de)

Wie voor klimaat, economie én milieu kiest, kiest voor het mogelijk maken van fors meer goederenvervoer per spoor. Spoorgoederen spoort. 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. 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 én in samenwerking met de sector daadkracht te tonen om volgende te realiseren:

- 1) De spoorweginfrastructuur voor goederenvervoer moet betrouwbaar en beschikbaar zijn door deze tijdig en structureel goed te onderhouden en tijdig te vernieuwen. Naast voldoende budget voor tijdig en goed onderhoud en vernieuwing van het spoor, zeker ook in Europa's grootste zeehaven Rotterdam, moeten de aanbevelingen uit het onafhankelijk onderzoeksrapport 'Toevallig non-conform of voorspelbaar ongeschikt' van

Crisislab, dat 5 oktober 2020 naar de Tweede Kamer werd gestuurd (brief met kenmerk IENW/BSK-2020/193475), integraal en onverkort op korte termijn worden uitgevoerd. Eigenaarschap bij en verantwoording door de raad van bestuur van ProRail inzake goed beheer van de goederenspooren is cruciaal, net als de versterking van de aansturing en monitoring van ProRail door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat inzake de beleidsuitvoering en kernprestaties m.b.t. het spoorgoederenvervoer. Tijdig en goed toezicht door de Inspectie Leefomgeving en Transport moet beter worden geborgd op de kwaliteit en het onderhoud van de spoorweginfrastructuur alsmede het continue verbetermanagement van de bedrijfsvoering van ProRail. Het nieuwe kabinet moet toetsen of regionaal bevoegd gezag geen onredelijke eisen aan ProRail oplegt die het spoorgoederenvervoer en de belastingbetaler veel geld kosten. In hoeverre is hier sprake van rechtsgelijkheid?

- 2) Het European Rail Traffic Management System (ERTMS), dat komende 20 jaar wordt geïmplementeerd in Nederland en Duitsland, moet volledig worden geharmoniseerd (interoperabiliteit). Daarnaast moeten de spoorgoederenvervoerders volledig worden gecompenseerd voor de onrendabele top van de aanpassingen en vervanging van de locomotieven die de programmabeslissing ERTMS noodzakelijk maakt. NS en de regionale reizigersvervoerders worden door de overheid al geheel gecompenseerd voor de onrendabele top.
- 3) Voor de infraheffingen moet een gelijk marktspeelveld worden gerealiseerd tussen spoorgoederenvervoer, wegtransport en binnenvaart. Het nieuwe kabinet moet een einde maken aan de jarenlange benadeling van het spoorgoederenvervoer door de rijksoverheid met de infraheffingen van ProRail met daarbovenop een spoortax van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. De vrachtwagen en de binnenvaart kennen dergelijke heffingen/taxen niet in Nederland. Het spoorgoederenvervoer mag van de rijksoverheid verwachten om een eerlijke uitgangspositie in de goederenmarkt te krijgen volgens het rechtvaardigheidsprincipe.
- 4) Borgen van voldoende én concurrerende spoorcapaciteit voor het goederenvervoer, nu en in de toekomst:
 - a) De Nederlandse achterlandverbindingen per spoor moeten zo spoedig mogelijk worden opgewaardeerd om te voldoen aan de Europese eisen (de zogenaamde TEN-T voorschriften). Nederland moet snel meer werk maken van het realiseren van een met Europa geharmoniseerde spoorweginfrastructuur, i.i.g. op de achterlandverbindingen voor onze havens, terminals, industrie en handelsbedrijven. Met name investeringen in opwaarderingen van de spoorweginfrastructuur om 740 meter lange treinen te faciliteren, moeten hoge prioriteit krijgen in de komende kabinetsperiode. 740 meter treinlengte verlaagt de kosten van vervoer, is derhalve ook cruciaal voor modal shift van weg naar spoor. Het is goed voor klimaat en milieu én het draagt bij aan een efficiënte benutting van de spoorwegen.
 - b) Een fair aandeel in de spoorcapaciteit voor het goederenvervoer moet 24/7 op korte termijn worden geregeld in de wetgeving voor de capaciteitsverdeling op het spoor. 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 een belangrijke schakel, maar niet de enige. Ook de achterlandspoorlijnen via de grensovergangen bij Venlo, Oldenzaal en Roosendaal zijn onmisbaar.
 - c) De samenwerking tussen de Nederlandse en Duitse ministeries en beide spoorbeheerders moet fors en effectief worden geïntensiveerd om de negatieve effecten in Nederland te beheersen van de aanleg van het zwaar vertraagde Duitse derde spoor tussen Emmerich en Oberhausen, die de capaciteit van de Betuweroute nog zeker tot 2030 fors zal reduceren en omrijden via het gemengde net noodzakelijk maakt.
 - d) Het nieuwe kabinet moet een doortastend begin maken met de planstudies voor de Noordtak en de Zuidtak van de Betuweroute én fors investeren in het spoorwegennet van de toekomst met concurrerende en goed ingepaste achterlandspoorlijnen die uitstekend aansluiten op de spoornetten in omliggende landen.
- 5) Borgen van de integraliteit en slagvaardigheid bij het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en in de aansturing van ProRail. Daarvoor is het wenselijk om het gehele goederenvervoer- en zeehavenbeleid onder te brengen bij één bewindspersoon in het volgende kabinet.

Mede namens de ondernemingen in het spoorgoederenvervoer wens ik u veel succes bij uw belangrijke werk voor ons mooie land dat we met zijn allen welvarend, concurrerend en leefbaar willen houden.

Met vriendelijke groet,

Hans-Willem Vroon MSc
Directeur RailGood

RailGood
Hans-Willem Vroon
Amersfoortseweg 28 C
3951 LB MAARN
info@railgood.nl
M 0031 6 5289 5146
KvK-nummer: 62346326

www.railgood.nl
Good for rail