



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

Het nieuwe kabinet staat in de gesprekken en onderhandelingen voor strategische keuzes die Nederland structureel zullen veranderen. Deze keuzes hebben te maken met grote uitdagingen waar we in Nederland voor staan, zoals het vinden van geschikte woningbouwlocaties, de klimaatopgave, de transitie naar een meer circulaire economie en de zorg voor een veilige, gezonde en leefbare omgeving. Een goed functionerend spoorstelsel voor personen- én goederenvervoer levert een grote bijdrage aan het oplossen van de opgaven waar we voor staan.

Spoorgoederenvervoer is belangrijk voor Nederland

Nederland is een land van transport en logistiek. Het zit in ons DNA, onder andere door onze strategische ligging direct aan open zee, met goede verbindingen over weg, water en spoor en door buis tussen onze grote mainports en het Europese achterland. Voor veel landen en bedrijven is Nederland dé toegangspoort tot Europa en de rest van de wereld. Het spoor wordt hierin belangrijker omdat het de meest duurzame en een zeer veilige vorm van goederentransport is. Eén goederentrein kan een volume transporteren dat gelijk staat aan meer dan 50 vrachtwagens.

Dankzij het goederenvervoer kunnen winkels, webshops en groothandels bevoorrad worden, kunnen we onze elektriciteit opwekken en kunnen we onze bedrijven en industrie draaiende houden. Het goederenvervoer is de bloedsomloop van onze maatschappij en een voorwaarde voor onze welvaart. Het goederenvervoer per spoor is hierin een onmisbare schakel.

Het potentieel van het spoorgoederenvervoer moet en kan tegelijkertijd veel beter worden benut. Alleen zo kunnen we in ons land aan de groeiende vraag naar goederen voldoen, het goederenvervoersysteem veerkrachtig houden en tevens ruimte en oplossingen creëren voor het accommoderen van de grote transitie waar we in Nederland en het nieuwe kabinet met elkaar voor staan.

Concrete voorstellen en prioriteiten voor het regeerakkoord en de beleidsagenda IenW

Om het potentieel van het spoorgoederenvervoer veel beter te kunnen benutten, is aanvullend beleid en bijpassende focus en daadkracht dringend noodzakelijk. Daarvoor willen we u de volgende aanreiken:

- 1) **Zet de gebruikers van het spoor op 1 door te investeren in concurrerende spoorinfrastructuur en te zorgen voor een gelijk en eerlijk speelveld tussen vervoerwijzen en met omliggende landen.** Hiertoe is het noodzakelijk om:
 - a) Met stip op 1, de **spoorinfrastructuur op orde** te brengen door werk te maken van het achterstallig onderhoud en vernieuwing van het spoor, in het bijzonder van de Rotterdamse Havenspoorlijn en Betuweroute. Een goed functionerende Betuweroute voorkomt ook onnodig omleidverkeer over de drukke Brabantroute. Borg de financiële middelen om de achterstanden in onderhoud en vernieuwing van de spoorgoedereninfrastructuur weg te werken, breng deze op duurzaamheidswaarde en houd deze ook daarop in stand. Laatste is op het gemengde spoornet al sinds jaar en dag de standaardnorm. Een concurrerend spoorgoederenvervoer is alleen mogelijk als de spoorinfrastructuur op orde is.
 - b) Tweede hoogste prioriteit is om de **tarieven van de infraheffingen voor het gebruik van het Nederlandse spoor** in de pas te laten lopen met omliggende landen en met het wegtransport en de binnenvaart. Om verladende productie- en handelsbedrijven te verleiden meer gebruik te maken van het spoor en te stoppen met het transport van hun lading te verschuiven van het spoor naar de weg (reverse modal shift), moeten de kosten van het spoorgoederenvervoer in Nederland snel naar beneden worden gebracht. Dat kan door de infraheffingen voor het opstellen en rangeren fors te verlagen en terug te brengen naar het tariefniveau van voor 2023. Ook het afzien van het opleggen van de extra heffing (spoortax) op het rijden van goederentreinen is een effectieve maatregel. Dit voorkomt dat het spoorgoederenvervoer in Nederland via de infraheffingen uit de markt wordt geprijsd. Ook maakt dit de uitgangspositie van het spoorgoederenvervoer in Nederland direct beter en eerlijker t.o.v. wegtransport en binnenvaart en omliggende landen.
 - c) **Herijk de huidige implementatie van het digitale Europese spoorbeveiligingssysteem ERTMS grondig** alvorens verder te gaan met een brede stapsgewijze landelijke uitrol. De huidige aanpak

van de ERTMS uitrol is aan het verworden tot een bodemloze put voor de Nederlandse belastingbetaler. De spoorgoederenvervoerders in Nederland, die in tegenstelling tot de spoorvervoerders in het OV niet volledig worden gecompenseerd door de Nederlandse overheid voor de invoering van ERTMS, dreigen te worden opgescheept met een onrendabele top van bijna € 300 miljoen richting 2032/2033. Onzeker is of de door de Nederlandse regering in 2019 gekozen nieuwe en niet beproefde versie van ERTMS na 2030 nog toekomstvast is, nu de EU de vervanging van GSM-R (2G) voor FRMCS (5G/6G) rond 2030 aan het voorbereiden is. Het risico is niet beheerst dat de totale vloot aan treinen/locomotieven die in Nederland wordt ingezet dan opnieuw omgebouwd dan wel vervangen moet worden. Ook de betrouwbaarheid van het vervoersysteem ERTMS is verre van gegarandeerd. Fundamentele risico's zijn niet onder controle.

Ondersteuning van de spoorgoederenvervoerders is noodzakelijk tijdens de stapsgewijze en langjarige vervanging van het nationale spoorbeveiligingssysteem ATB door ERTMS. Dit voorkomt dat de concurrentiepositie van het spoorgoederenvervoer in Nederland verslechtert. Zo'n ondersteuning stimuleert tegelijkertijd de overstap van oudere diesellocomotieven naar duurzame hybride goederenlocomotieven die voor de Europese markt beschikbaar komen.

Voor de landelijke uitrol van ERTMS vanaf 2030 is het **voorzien van gehele spoorcorridors van ERTMS** (dus zonder deeltrajecten met ATB in de spoorinfrastructuur) wenselijk voor alle gebruikers van het spoor. Dit zowel vanuit oogpunt van betaalbaarheid als betrouwbaarheid van het vervoersysteem, als voor de door de EU verplichte interoperabiliteit van het Nederlandse spoor.

- d) **Investeer in opwaardering van de achterlandspoorlijnen voor de Nederlandse havens en terminals door deze geschikt te maken voor goederentreinen met een lengte van 740 meter.** Dit als onderdeel van het efficiënte en concurrerende Europees spoornet conform de TEN-T voorschriften. Dit is goed voor modal shift van weg naar spoor omdat de efficiëntie van vervoer per spoor door langere treinen stijgt. Deze opwaardering van de Nederlandse achterlandspoorlijnen is ook noodzakelijk voor een betrouwbare afwikkeling van reizigerstreinen bij verstoringen van het treinverkeer.
 - e) **Stuur op concurrerende en voldoende spoorcapaciteit voor goederenvervoer** via de regelgeving (AMvB) voor capaciteitsverdeling op het spoor.
 - f) **Investeer in voldoende spoorcapaciteit en elektrificatie van sporen op de Maasvlakte.**
- 2) **Neem nationale regie op de ruimtelijke ordening, infrastructuur en transport, woningbouw en energietransitie. Vertaal dit naar een integrale en haalbare visie en strategie voor een toekomstvast spoornet met heldere kaders voor de leefomgeving en verminderde omgevingshinder en zorg voor een doelmatige verdeling van schaarse spoorcapaciteit en ruimte.** Dit ook in relatie tot het Europees klimaat- en mobiliteitsbeleid (inclusief dubbel gebruik voor civiele en militaire mobiliteit), de energietransitie en de woningbouwopgave. In deze integrale visie en strategie voor het toekomstvaste spoornet moeten vervoer van reizigers (binnenlands en internationaal) én goederen integraal worden benaderd met oplossingsrichtingen voor de aanpak van knelpunten. Speel hiervoor ook voldoende financiering vrij om de integrale en toekomstvaste strategie daadwerkelijk te kunnen uitvoeren.
- 3) Tot slot vraagt RailGood aandacht voor het **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 kabinet en de kennis(borging) en vaardigheden bij het ministerie doelgericht te versterken.

Wie voor economie, klimaat én milieu kiest, kiest voor het mogelijk maken van fors meer goederenvervoer per spoor. Spoorgoederen spoort.

Ondernemersorganisatie RailGood wenst u als nieuwe minister van Infrastructuur en Waterstaat heel veel succes en plezier toe. Wij willen als transportondernemingen in het spoorgoederenvervoer in ieder geval graag onze bijdrage leveren om bovenstaande met elkaar te realiseren.

Met HOOP, LEF EN TROTS!