



Koester de goederentrein, belast deze niet de markt uit!

Vanaf 2023 krijgt het spoorgoederenvervoer in Nederland een in Europa ongekende en buitensporige verhoging van de infraheffingen voor het gebruik van de opstel- en rangeersporen opgelegd. Onder normale omstandigheden zet dit het spoorgoederenvervoer al op forse concurrentieachterstand. Maar juist nu, in de energiecrisis met historisch hoge prijzen voor elektriciteit treffen deze peperdure infraheffingen voor het gebruik van de opstel- en rangeersporen het spoorgoederenvervoer in Nederland extreem hard. Het merendeel van de goederentreinen rijdt elektrisch. De elektriciteitsprijs is fors meer gestegen dan die van diesel. Door per 1 januari 2023 de infraheffingen in Nederland buitensporig te verhogen, wordt door overheidsbeleid de vrachtwagen extra aantrekkelijk gemaakt ten opzichte van de trein voor veel opdracht gevende verladings. Het verplaatsen van lading van het spoor naar de weg wordt zo gestimuleerd en lading en banen lekken weg naar omringende landen. Hogere kosten en minder omzet leidt tot verschroming van het spoorgoederenvervoer in Nederland. Dat is slecht voor de bereikbaarheid van onze havens, terminals, maakindustrie en handelsbedrijven en dus ook voor ons verdienvermogen. Deze buitensporige lastenverzwaring voor het gebruik van de Nederlandse opstel- en rangeersporen staat haaks op het coalitieakkoord en de EU Green Deal die inzetten op stimulering van het verplaatsen van goederen van de weg naar het spoor. RailGood dringt er bij de Tweede Kamer met klem op aan om de regering te verzoeken om ProRail opdracht te geven om de buitensporige verhoging van de infraheffingen voor de opstel- en rangeersporen terug te draaien voor 1 januari 2023 en de huidige tarifiering komende jaren te continueren.

Waarom goederenvervoer per spoor zo belangrijk is

Elk jaar worden er meer en meer goederen in Europa en over de wereld vervoerd. Onze wereldeconomie functioneert tegenwoordig dankzij gestandaardiseerde containers en transportketens die heel Europa en de hele wereld overspannen. Bedrijven en consumenten zijn gewend aan de luxe van betrouwbare en snelle levering van hun spullen.

Van alle vormen van transport verbruikt de goederentrein veruit de minste energie. Goederentreinen zijn door de lage rolweerstand vijf keer energiezuiniger dan vrachtwagens. Staal op staal rolt nu eenmaal beter dan rubber op asfalt. Een goederentrein vervangt 40 vrachtwagens tot 65 vrachtwagens, die anders onnodig brandstof verbruiken. Goederenvervoer over het spoor helpt het overvolle wegennet te ontlasten en is veilig. Per vervoerde ton goederen per kilometer is zowel de uitstoot van broeikasgassen als van stikstof fors lager. Een concurrerend spoorgoederenvervoer is van wezenlijk belang voor verduurzaming van transport en logistiek.

Juist nu we ons met zijn allen midden in een graverende energiecrisis, een stikstofcrisis en een sluipende klimaatcrisis bevinden, is meer goederenvervoer per spoor één van de kansen om onze uitweg te vinden uit deze crises. Tijdens de Covid-pandemie in 2019-2020, tijdens laagwaterperioden in rivieren en in de huidige energiecrisis blijkt het spoorgoederenvervoer steeds weer van vitaal belang om Europa te voorzien van de meest elementaire goederen. Havens en bedrijven hebben er baat bij op verschillende wijzen (multimodaal) te zijn ontsloten. Met spoorgoederenvervoer zijn de Nederlandse havens, terminals en bedrijven met hun afnemers en leveranciers in heel Europa verbonden, maar ook met China en via de zeehavens met de rest van de wereld. Daarmee draagt het spoorgoederenvervoer rechtstreeks bij aan het verdienvermogen van Nederland op de korte en lange termijn. Een concurrerend spoorgoederenvervoer is van wezenlijk belang voor ons vestigingsklimaat.

Kortom: de goederentrein is om te koesteren.

Kosten spoorgoederenvervoer in Nederland schieten omhoog in een verstoord marktspeelveld

Het kostenniveau van het spoorgoederenvervoer is ten opzichte van het wegtransport helaas in snel tempo fors aan het verslechteren door:

- Fors hogere prijzen van elektriciteit door de energiecrisis. De prijs van diesel steeg ook flink, maar veel minder dan van elektriciteit. Het merendeel van de goederentreinen rijdt elektrisch, zeker over de langere afstanden.
- Buitensporig verhoogde infraheffingen voor de opstel- en rangeersporen in Nederland vanaf 1 januari 2023.

Met de stijging van de energiekosten heeft vrijwel iedereen te maken. Om het prijsverschil tussen elektriciteit en diesel te reduceren, helpt het natuurlijk wel als de regering in Europees verband regelt dat groene stroom (die vaak regionaal wordt opgewekt en verbruikt) wordt losgekoppeld van de gasprijs. Een nuttige nationale maatregel is een tijdelijke forse verlaging van de BTW en de energiebelasting op groene stroom. Dat zijn maatregelen die voor meer sectoren positief uitwerken en de omschakeling van zwarte en grijze stroom naar groene stroom extra stimuleren.



Weliswaar halveert ProRail de kilometerheffing op het spoor vanaf 1 januari 2023, maar daar staat tegenover dat de tijdelijke subsidieregeling ‘stimulering goederenvervoer per spoor’ uit 2019 dan stop wordt gezet. De verhoging van de infraheffingen voor het opstellen (parkeren), rangeren en sorteren van goederentreinen overtreft ruimschoots de prijsverlaging van de gebruiksvergoeding voor het rijden van treinen op het Nederlandse spoor (de kilometerheffing). Het Nederlandse spoorgoederenvervoer gaat er per saldo fors op achteruit, ordegrrootte € 15 miljoen euro per jaar (prijspeil 2022) tussen 2023 en 2025. Dat is veel geld in de hoogst competitieve transportsector met zijn kleine winstmarges. In de bijlage staan de tariefswijzigingen van de infraheffingen voor het rijden van treinen en die voor de opstel- en rangeersporen in 2023 ten opzichte van 2022.

De buitensporige verhoging van de infraheffingen voor de opstel- en rangeersporen in Nederland vanaf 2023 is ongekend in Europa. Bovendien is het spoorgoederenvervoer de enige vervoerwijze die een dergelijke excessieve lastenverzwaring krijgt opgelegd door de rijksoverheid, via de nationale spoorbeheerder ProRail. Opstellen en rangeren van goederentreinen en goederenwagons is noodzakelijk in Nederland als begin- en eindpunt van drie van Europa's belangrijkste goederencorridors.

Met deze buitensporige verhoging van de Nederlandse infraheffingen voor de opstel- en rangeersporen wordt het marktspeelveld voor het spoorgoederenvervoer in Nederland op twee manieren enorm verstoord:

- Nederland gaat met zijn infraheffingen voor de opstel- en rangeersporen enorm uit de pas lopen met omringende landen. De nationale Duitse spoorbeheerder DB Netze verhoogt de tarieven in 2023 met slechts 2,1% tot 2,5% (gemiddeld 2,3%). De tarieven van DB Netze zijn 2 tot 17 keer lager dan die van ProRail in 2023. Het Belgische Infrabel heeft lagere infraheffingen voor de opstel- en rangeersporen dan DB Netze.
- Het wegtransport en de binnenvaart hebben niet te maken met dergelijke kostenstijgingen overheidswege. Het eurovignet wordt bijvoorbeeld al jaren niet verhoogd met de inflatiecorrectie. De binnenvaart is door de Akte van Mannheim zelfs helemaal vrijgesteld van infraheffingen en belastingen.

Het spoorgoederenvervoer heeft zeker niet de financiële draagkracht om de grote kostenstijging van deze infraheffingen te absorberen. Hoewel klimaatbescherming voor veel verladers belangrijk is, blijft de prijs het doorslaggevend argument. Verladers worden zo zeker niet verleid om meer lading via het spoor te vervoeren. Ergo, verschuiving van ladingpakketten van het spoor naar de weg is reeds in gang gezet omdat veel verladers het spoorvervoer te duur vinden worden. Ondernemersorganisatie RailGood heeft de afgelopen paar jaar meermaals de aandacht bij de verantwoordelijken hiervoor gevraagd. Ook uit onderzoek¹ is bekend dat met name het intermodaal vervoer (van containers en opleggers), wagenladingvervoer en het korte afstandsvervoer erg prijsgevoelig zijn. Dit betreft het merendeel van het goederenvervoer over het spoor. Juist in deze marktsegmenten verschuift lading makkelijk van de weg naar het spoor (modal shift) en ook andersom (omgekeerde modal shift).

Ook de rentabiliteit van het spoorgoederenvervoer in Nederland staat door deze lastenverhoging ook fors onder druk. Dit ontmoedigt investeringen in het spoorgoederenvervoer in Nederland. Deze zijn hard nodig om de maatschappelijk zo gewenste modal shift en groei van het goederenvervoer per spoor te financieren.

Schrap direct de lastenverhoging van de infraheffingen voor de opstel- en rangeersporen!

RailGood dringt met klem de Tweede Kamer erop aan om de regering te verzoeken om een samenhangend beleid te voeren voor het spoorgoederenvervoer dat goed is voor het klimaat en milieu, de bereikbaarheid van onze havens, terminals, industrie en handelsbedrijven én dus ook het verdienvermogen van Nederland. Een eerste cruciale stap is dat de prijsstijging van de infraheffingen voor de opstel- en rangeersporen van tafel gaat. Een eenvoudige, zeer effectieve en snel in te voeren maatregel om het spoorgoederenvervoer te ontlasten, is de infraheffingen voor de opstel- en rangeersporen vanaf 2023 terug te brengen naar het tariefniveau van 2022, dat is gebaseerd op de directe kostenbasis van ProRail in plaats van de beleidsmatig nu gekozen integrale kostenbasis. Dat voorkomt ook het met weer een subsidie zinloos rondpompen van belastinggeld en het decompliceert. RailGood deed dit voorstel ook op 30 augustus 2022 in een brief aan de bewindspersonen van Infrastructuur en Waterstaat.

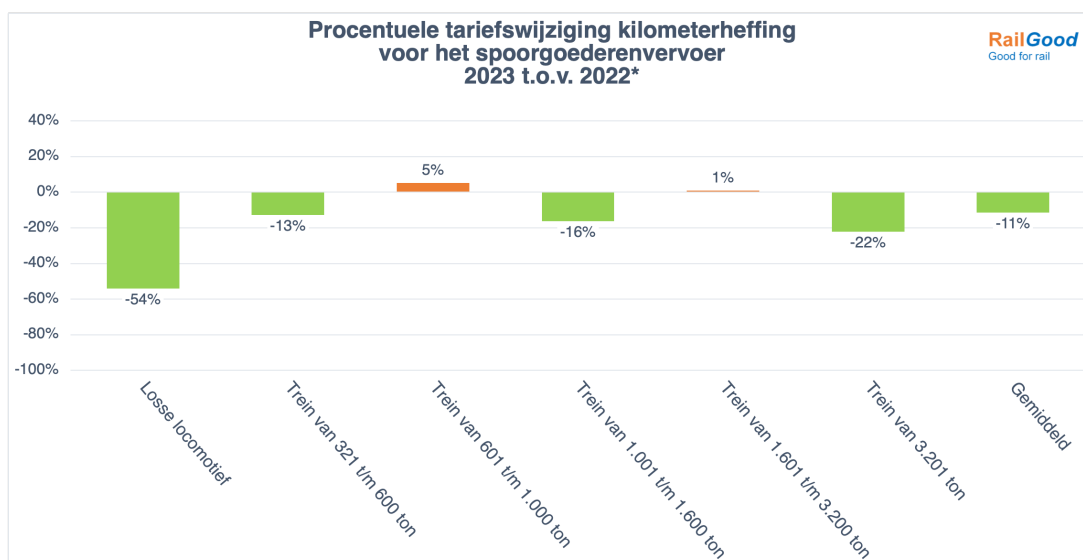
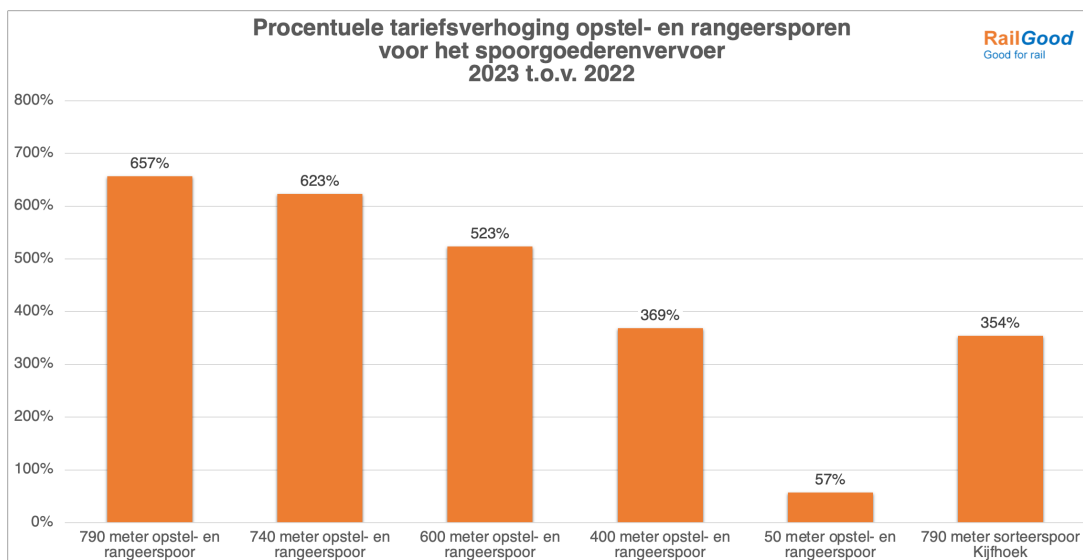
Over ondernemersorganisatie RailGood:

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

¹ Onafhankelijk Duits onderzoek van KCW (2018) naar de prijsgevoeligheid van spoorgoederenvervoer, dat het Bundesnetzagentur (de Duitse toezichthouder op de spoormarkt) hanteert voor de toetsing van gebruiksvergoedingen, geeft bijvoorbeeld aan dat intermodaal vervoer een prijselasticiteit voor de opdracht gevende verladers kent van -1,73. Dat betekent dat als de kostprijs voor de verladers van intermodaal vervoer per spoor toeneemt met 1%, dat de verladers dan 1,73% minder ladingvolume per spoor gaan vervoeren en hun lading op een andere wijze, vooral over de weg, gaan transporteren.

BIJLAGE



Infraheffingen voor opstel-, rangeer- en sorteersporen in Nederland: tariefsverhogingen 2023 t.o.v. 2022			
Soort spoor	Procentuele tariefsverhoging	Prijsstijging voor de huur van 1 maand van een spoor	Prijsstijging voor de huur van 1 jaar van een spoor
790 meter opstel- en rangeerspoor	657%	€ 13.169	€ 157.923
600 meter opstel- en rangeerspoor	523%	€ 12.343	€ 148.014
400 meter opstel- en rangeerspoor	369%	€ 10.029	€ 120.270
50 meter opstel- en rangeerspoor	57%	€ 6.724	€ 80.635
790 meter sorteerspoor Kijfhoek	354%	€ 18.083	€ 203.528

Kilometerheffing voor spoogoederenvervoer in Nederland: tariefwijzigingen 2023 t.o.v. 2022				
Soort trein	Procentuele tariefwijziging	Afstand per rit (km)	Meest gunstige wijziging in kosten treinpad per rit	Minst gunstige wijziging in kosten treinpad per rit
Feeding trein	-13% tot +5%	40	-€ 5,46	€ 2,99
Intermodale trein (containers, opleggers)	-16% tot +1%	170	-€ 48,50	€ 2,52
Bloktrein natte bulk	-16% tot +5%	170	-€ 48,50	€ 2,52
Wagenladingstrein	-16% tot +5%	170	-€ 48,50	€ 12,70
Kolen- en ertstrein	-22% tot -16%	170	-€ 93,86	-€ 48,50