

## Ondanks extra subsidie op peperdure infraheffing verschuift lading van spoor naar weg

Sinds 1 januari 2023 zijn de infraheffingen voor het gebruik van de opstel- en rangeersporen van ProRail buitensporig verhoogd. Dit ondanks een subsidie van 25% op deze infraheffingen, die de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat op de valreep van 2022 publiceerde om deze exorbitante lastenverzwaring voor het spoorgoederenvervoer deels te verlagen. Op 24 januari 2023 schreef de staatssecretaris in een brief aan de Tweede Kamer dat ze gezocht heeft naar mogelijkheden om nog iets extra te doen. Dat resulteert in een reservering van 2 miljoen euro extra om de logistieke partijen tegemoet te komen die te maken krijgen met de grootste kostenstijging door deze infraheffingen. De precieze invulling van deze aanvullende, maar wel erg schrale regeling is onbekend en nog onderhevig aan een uitvoerings- en staatssteuntoets. De staatssecretaris schreef dit ook al in haar brief van 13 januari aan de Tweede Kamer. In dezelfde brief meldde zij ook dat ze uit een budget van 12 miljoen euro in haar begroting voor 2023 voor een stimuleringsregeling van het spoorgoederenvervoer, 10 miljoen euro onttrekt voor extra infrastructurele maatregelen om hinder voor omwonenden te verminderen van omgeleide treinen over de spoorlijnen van en naar Duitsland via Venlo en Oldenzaal doordat de Betuweroute via grensovergang Zevenaar deels fors minder of niet gebruikt kan worden wegens geïntensiverde bouwwerkzaamheden aan het derde spoor tussen Emmerich en Oberhausen van november 2024 t/m mei 2026. Natuurlijk is dit fijn voor bewoners langs deze omleidroutes. Tegelijkertijd is het uitermate wrang dat budget niet meer beschikbaar is voor stimulering van het goederenvervoer per spoor, dat juist in 2023 heel hard nodig is om de infraheffingen voor het opstellen en rangeren in 2023 terug te brengen naar het niveau van 2022. Het spoorgoederenvervoer heeft de financiële draagkracht niet om de inmiddels peperdure infraheffingen voor het opstellen en rangeren te absorberen. Hoewel klimaatbescherming voor veel verladers belangrijk is, blijft de prijs het doorslaggevende argument. Verladers worden zo zeker niet verleid om meer lading via het spoor te vervoeren. Ergo, lading verschuift reeds van het spoor naar de weg omdat verladers het spoorvervoer nu te duur vinden. Verschuiving van lading van het spoor naar de weg is slecht voor het klimaat, leidt tot meer uitstoot van stikstof en is niet goed voor de verkeersveiligheid en congestie op het wegennet. Een concurrerend spoorgoederenvervoer is ook noodzakelijk voor de bereikbaarheid en het verdienvermogen van onze havens, terminals, productie- en handelsbedrijven. RailGood verzoekt het kabinet om in lijn met zijn modal shift aanpak te handelen door in 2023 en ook daarna terug te keren naar de ProRail tarieven voor de opstel- en rangeersporen van 2022, die zijn gebaseerd op de directe kosten van ProRail.

Ondanks de twee recente extra subsidies ter compensatie van de buitensporig verhoogde infraheffingen, waarbij ook onnodig ingewikkeld belastinggeld wordt rondgepompt, zijn de infraheffingen voor het opstellen en rangeren voor de meeste goederentreinen met 250% tot 470% gestegen in 2023 ten opzichte van 2022. Zonder subsidie was dat 370% tot 660%. De staatssecretaris schrijft ook dat ze niet alle zorgen van het spoorgoederenvervoer kan wegnemen, maar meent het "maximaal mogelijke gedaan te hebben om de nood zo goed mogelijk te lenigen". Laatste is opmerkelijk. Ten eerste bepaalt de staatssecretaris de hoogte van het budget dat ProRail jaarlijks moet innen via de infraheffingen voor het rijden, rangeren en opstellen van treinen. Opstellen en rangeren van goederentreinen en wagons is onontkoombaar in Nederland dat met zijn grote haven-industriële complexen het begin- en eindpunt is van drie van Europa's belangrijkste goederencorridors. De staatssecretaris kiest er daarbij beleidsmatig ook voor dat ProRail in 2023-2025 de infraheffingen voor de opstel- en rangeersporen niet meer baseert op zijn directe kosten, de wettelijke minimumeis van de EU, maar op zijn integrale kosten of in 2023 een groot deel daarvan. De integrale kosten zijn vele malen hoger dan de directe kosten. De beleidsmatige en juridische ruimte is er voor de staatssecretaris om, net als in de afgelopen 12 jaar en ook in omliggende landen, alleen de directe kosten via de infraheffing te belasten aan de gebruikers van de opstel- en rangeersporen. Ten tweede liet de staatssecretaris het in 2022 gebeuren dat ProRail de infraheffingen voor 2023 met maar liefst 12% inflatiecorrectie verhoogde. In Europa ongekend hoog. De Duitse spoorbeheerder DB Netze deed dat met 2,3%.

Spoorgoederenvervoer is tot slot de enige vervoerwijze over het land die infraheffingen betaalt voor opstellen (parkeren) en rangeren. Het marktspeelveld is door het in Nederland gevoerde infraheffingenbeleid fors verstoord ten nadele van het spoorgoederenvervoer. Niet alleen ten opzichte van het wegtransport en de binnenvaart, maar ook ten opzichte van omliggende landen. De tarieven van nationale Duitse spoorbeheerder zijn 2 tot 12,5 keer lager dan die van ProRail, na aftrek van de subsidie in 2023. Het Belgische Infrabel brengt nog lagere infraheffingen voor de opstel- en rangeersporen in rekening. Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) concludeerde in december 2020 al dat bij het spoorgoederenvervoer de dekking van de infrastructuur- en externe kosten uit belastingen en heffingen hoger is dan bij het goederenvervoer over de weg en via de binnenvaart. De infraheffing van het spoorvervoer ligt meer in de buurt van de marginale dan van de gemiddelde infrastructuurkosten. Bij de binnenvaart en het wegvervoer is het verschil tussen de gemiddelde en marginale kosten enerzijds en anderzijds de belastingen en heffingen groter dan bij spoor, aldus het KiM. RailGood vindt dat de regering nu snel een eerlijk marktspeelveld voor alle vervoerwijzen moet borgen met het beleid voor de infraheffingen en ook externe kosten.

*Over ondernemersorganisatie RailGood:*

*RailGood levert het management van de externe betrekkingen aan ondernemingen in de bedrijfstak spoorgoederenvervoer 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](mailto:info@railgood.nl) 🌐 [www.railgood.nl](http://www.railgood.nl)*

## Despite extra subsidies for very expensive Dutch infra charges, cargo is shifting from rail to road

Since 1 January 2023, the infra charges for the use of ProRail's stabling and shunting tracks have been increased excessively. This despite a subsidy of 25% on these infra charges, which the Dutch State Secretary for Infrastructure and Water Management published at the end of 2022 to partly reduce this exorbitant increase in the burden on rail freight transport. On 24 January 2023, the Dutch State Secretary wrote in a letter to Parliament that she has looked for opportunities to do something extra. This results in an additional reservation of 2 million euros to accommodate the logistics parties that are faced with the greatest cost increase due to these infra charges. The exact details of this additional, but meager scheme are unknown and are still subject to an implementation and state aid review. The Dutch State Secretary also wrote this in her letter of 13 January to Parliament. In the same letter, the State Secretary also reported that from a budget of 12 million euros in her budget for 2023 for a rail freight transport incentive scheme, it is withdrawing 10 million euros for extra infrastructural measures to reduce nuisance to local residents caused by diverted trains on the railway lines of and to Germany via Venlo and Bad Bentheim because the Betuwe Route via the Emmerich border crossing can only partly be used less or not at all due to intensified construction works on the third track (ABS 46/2) between Emmerich and Oberhausen from November 2024 to May 2026. This is of course good for residents along these diversion railway routes. At the same time, it is extremely bitter that the budget is no longer available for stimulating rail freight transport, which is very much needed in 2023 to bring the Dutch infra charges for stabling and shunting back to the 2022 level in 2023. Rail freight carriers have not the financial capacity to absorb the now very expensive infra charges for stabling and shunting. Although climate protection is important to many shippers, price remains the decisive argument. Shippers will certainly not be tempted to transport more cargo by rail. Ergo, cargo is already shifting from rail to road because shippers now find rail transport too expensive. Shifting cargo from rail to road is bad for the climate, leads to more nitrogen emissions and is not good for road safety and congestion on the road network. Competitive rail freight transport is also necessary for the accessibility and earning capacity of the North Sea ports, Dutch terminals and Dutch production and trading companies. RailGood requests the cabinet to act in line with its modal shift approach by returning to the ProRail tariffs for the sidings and sidings of 2022 in 2023 and beyond, which are based on ProRail's direct costs.

Despite the two recent extra subsidies to compensate for the excessively increased infra charges, which also pump around unnecessarily complicated tax money, the infra charges for stabling and shunting for most freight trains have increased by 250% to 470% in 2023 compared to 2022. Without subsidy it was 370% to 660%. The State Secretary also writes to Parliament that she cannot remove all the concerns of the rail freight transport sector but believes that she has "done the maximum possible to alleviate the need as much as possible". Last is remarkable. Firstly, the State Secretary determines the amount of the budget that rail infra manager ProRail must collect annually via the infra charges for the running, shunting, and stabling of trains. Stabling and shunting of freight trains and wagons is unavoidable in the Netherlands, which, with its large port-industrial complexes, is the start and end point of three of Europe's most important freight corridors. In terms of policy, the State Secretary also decided that in the period between 2023 and 2025 Dutch rail infra manager ProRail will no longer base the infra charges for the stabling and shunting tracks on its direct costs, the legal minimum requirement of the EU, but on its integral costs or a large part of them in 2023. The integral costs are many times higher than the direct costs. As in the past 12 years in the Netherlands, and still in neighboring countries, the Dutch State Secretary has the political and legal freedom to decide for only taxing the direct costs via the infra charges to the users of the stabling and shunting tracks. Secondly, the State Secretary allowed it to happen in 2022 that ProRail increased the infra charges for 2023 by no less than 12% inflation correction. This is unprecedentedly high in Europe. For comparison: the German rail infra manager DB Netze raised the infra charges with an inflation indexation of 2.3%.

Finally, rail freight transport is the only mode of transport in the Netherlands that must pay infra charges for stabling (parking) and shunting on public infrastructure of the state or the provinces. The level playing field has been seriously disrupted by the infra charges policy in the Netherlands to the detriment of rail freight transport. Not only in relation to road transport and inland shipping, but also in relation to neighboring countries. The rates of the national German rail infra manager are 2 to 12.5 times lower than those of ProRail, after deduction of the subsidy in 2023. Belgian Infrabel charges even lower infra charges for the stabling and shunting tracks. The Knowledge Institute for Mobility Policy (KiM) already concluded in December 2020 that the coverage of infrastructure and external costs from taxes and levies is higher for rail freight transport than for freight transport by road and inland shipping. The infra charge for rail transport is closer to the marginal than to the average infrastructure costs. In inland shipping and road transport, the difference between average and marginal costs on the one hand and taxes and levies on the other is greater than for rail, according to KiM. RailGood expects from Government to quickly guarantee a fair level playing field for all modes of transport with the policy for infra charges and external costs.

*Over ondernemersorganisatie RailGood:*

*RailGood levert het management van de externe betrekkingen aan ondernemingen in de bedrijfstak spoorgoederenvervoer 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](mailto:info@railgood.nl) 🌐 [www.railgood.nl](http://www.railgood.nl)*