

Invoering vrachtwagenheffing per 2026 is stap voorwaarts voor vergroening transport en level playing field, maar stimuleren modal shift vraagt veel meer van kabinet Rutte IV

De Tweede Kamer heeft 22 maart 2022 ingestemd met het wetsvoorstel over de invoering van de vrachtwagenheffing. Vanaf 2026 wordt in Nederland op de snelwegen een kilometerprijs in rekening gebracht. De opbrengst hiervan wordt deels teruggegeven aan de transportsector om te investeren in een schone vrachtwagens. De Tweede Kamer riep ook het kabinet op in de periode tot 2026 om te zorgen voor een tijdige stimuleringsregeling voor de aanschaf van schone vrachtwagens. Relevant om klimaatneutraal transport te helpen realiseren. Maar het conform coalitieakkoord en zeker conform de EU Green Deal stimuleren van verplaatsen van goederenvervoer over de weg naar het spoor vraagt om veel meer van kabinet Rutte IV, zowel qua concrete strategie, daadkracht als budget.

Deze kilometerheffing is volgens het principe 'de gebruiker betaalt'. Nu nog differentiëren om ook het principe 'de vervuiler betaalt' (Fit for 55). En ook belangrijk: borging van level playing field tussen modaliteiten.

Goederenvervoer per spoor betaalt al sinds 2006 een kilometerheffing. In de eerste jaren een bescheiden heffing, maar sinds 2012 een forse heffing. Het goederenvervoer per spoor is daarmee op forse concurrentie-achterstand gezet ten opzichte van de binnenvaart, die helemaal vrij is gesteld van infraheffingen en belastingen op brandstof (Akte van Mannheim), en de vrachtwagen (die in Nederland onbeperkt kan rijden voor een eurovignet, motorrijtuigenbelasting en belasting zware motorrijtuigen. Bij elkaar ongeveer € 3.250 per jaar. In Duitsland betaalt de vrachtwagen wel een kilometerheffing (Maut), gemiddeld bijna € 0,18 per kilometer. Met 42 opleggers op een goederentrein is dat € 7,50 per treinequivalent kilometer. De Nederlandse regering zorgt goed voor het vrachtvervoer over weg en water en perst het spoorgoederenvervoer uit.

Goederentreinen betalen daarboven op ook nog infraheffingen in Nederland voor het opstellen en rangeren van goederentreinen. Tot eind 2022 brengt ProRail zijn direct met de treindienst samenhangende kosten van het spoorbeheer in rekening. Vanaf 1.1.2023 worden dat de integrale kosten van het spoorbeheer (dat efficiënter kan). Dat betekent dat de infraheffingen voor opstellen en rangeren gaan stijgen met 50% (voor korte treinen, losse locs) en met 550% voor lange treinen. Laatste staat haaks op het Europese en regeringsbeleid is om 740 meter treinlengte te stimuleren. Ook worden treinen die langer zijn en door meer lengte boven de 1600 ton treingewicht wegen in Nederland gestraft met een extra infraheffing. In Duitsland niet, in Zwitserland krijgen ze zelfs een 'korting'. Meer containers en trailers op een trein is immers transportefficiënter (goedkoper voor verladers en duurzamer) en zorgt voor een betere benutting van de spoorinfrastructuur.

Daarnaast zijn de coalitiepartijen in kabinet Rutte IV vergeten budget te regelen voor upgrades van het spoornet in Nederland om 740 meter treinlengte mogelijk te maken, hetgeen een Europese verplichting is om uiterlijk per 2030 aan te voldoen. Volgens ProRail komt men een half miljard euro tekort. Dat komt mede omdat in het investeringsprogramma PHS (Programma Hoogfrequent OV per Spoor) er zo is geïnvesteerd in spoor dat de Nederlandse Staatsspoorwegen hier baat bij heeft en er geen rekening is gehouden dat het spoornet voor goederenvervoer voor 740 meter treinlengte geschikt moet zijn.

Ook voor de compensatie van de onrendabele top van de implementatie van ERTMS ter grootte van een paar honderd miljoen euro tot aan 2031 heeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat geen budget beschikbaar. Spoorgoederenvervoer wordt met dit Nederlands overheidsbeleid uit de markt geprijsd. We willen er meer van, maar zo krijgen we er minder van. Transport moet renderen, rendeert het niet dan komt er ook geen modal shift.

Tot slot vraagt het op orde krijgen van de spoorweginfrastructuur de hoogste prioriteit in de komende vier jaar en gevoel voor urgentie. Daarbij moet niet alleen voldoende budget voor onderhoud en vernieuwing van het spoor beschikbaar worden gesteld, maar moet ook de basis op orde bij spoorbeheerder ProRail. Ook moet er fors meer moeten worden geïnvesteerd in doelgerichte uitbreiding van een interoperabel en goed ingepast spoorwegennet, met voldoende en concurrerende capaciteit om het goederenvervoer en personenvervoer op het spoor te kunnen laten groeien. Met pappen en nathouden gaan we de groeiambities als spoorsector niet kunnen realiseren.

Kortom: de regering moet snel werk maken van het stimuleren van het verplaatsen van lading van de weg naar het spoor (modal shift). Wordt niet fors bijgestuurd op bovenstaande, met boter bij de vis (€€€), dan gaat komende vier jaar geen verplaatsing van goederenvervoer van de weg naar het spoor worden gestimuleerd en gaat Nederland in gebreke blijven zijn bijdrage te leveren aan de EU Green Deal en zeker ook niet voldoen aan de Europese TEN-T voorschriften. Time over om politiek te duiken, hoogste tijd kleur te bekennen en bij alle mooie ambities financiering te regelen en daadkracht ten toon te spreiden.

Introducing truck levies in the Netherlands by 2026 is a step forward for greening transport and a level playing field, but stimulating modal shift requires much more from the Rutte IV cabinet

On March 22, 2022, Dutch Parliament approved the legislation on the introduction of the truck kilometer charge. From 2026, a kilometer price will be charged on the highways in the Netherlands. The proceeds of this are partly returned to the transport sector to invest in clean trucks. Parliament also called on the cabinet in the period up to 2026 to ensure a timely incentive scheme for the purchase of 'clean' trucks. Relevant to help realize climate neutral transport.

This kilometer charge is in accordance with the 'user pays' principle. Now we need to differentiate to also implement the 'polluter pays' principle (Fit for 55). Also important: safeguarding a level playing field between modalities.

Rail freight transport has been paying a kilometer infra charge since 2006. A modest levy in the first years, but a hefty levy since 2012. Rail freight transport is thus placed at a significant competitive disadvantage compared to inland shipping, which is completely exempt from infrastructure levies and taxes on fuel (the Mannheim Act), and the truck (which can drive unlimited in the Netherlands for a Eurovignette, motor vehicle tax, etc.) and tax on heavy motor vehicles. A total of about € 3,250 per year. In Germany, the truck does pay a kilometer charge (Maut), an average of almost € 0.18 per kilometer. With 42 trailers on a freight train, that is € 7.50 per train equivalent kilometer. The Dutch government takes good care of freight transport by road and water and squeezes out rail freight transport.

In addition, freight trains also pay infra charges in the Netherlands for the parking and shunting of freight trains. Until the end of 2022, ProRail is charging its rail infra management costs directly related to the train service. From 1.1.2023 this will become the integral costs of rail infra management (which can be done more efficiently). This means that the infrastructure charges for parking and shunting of freight trains will increase by 50% (for short trains, locomotives) and by 550% for long trains. The latter is at odds with European and government policy to encourage 740 meters of train length. Trains that are longer and weigh more than 1,600 tons of train weight in the Netherlands are also penalized in the Netherlands with an extra infrastructure charge. Not in Germany, in Switzerland they even get a 'discount'. After all, more containers and trailers on a train is more transport efficient (cheaper for shippers and more sustainable) and ensures better use of the rail infrastructure.

In addition, the coalition parties of Cabinet Rutte IV forgot to arrange a budget for upgrades of the rail network in the Netherlands to enable a train length of 740 meters, which is a European TEN-T obligation to comply with by 2030 at the latest. According to ProRail, there is a shortfall of half a billion euros. This is partly because in the PHS (Program High Frequent Passenger Services) investment program so much has been invested in railway network that the Dutch State Railways NS will benefit from this, and it has not been considered that the railway network for freight transport must be suitable for a 740-meter train length.

The Dutch Ministry of Infrastructure and Water Management also has no budget available to compensate for the unprofitable top of the implementation of ERTMS amounting to a few hundred million euros until 2031. Rail freight transport is being priced out of the market with this Dutch government policy. We want more of it, but that's how we get less of it. Transport must render, if it does not, there will be no modal shift.

Finally, getting the railway infrastructure in order, whereby not only sufficient budget goes to maintenance and renewal of the railway network, but also the basics in order at rail infra manager ProRail continues to demand all priority and sense of urgency in the coming four years. Significantly more investment is also needed in the targeted expansion of an interoperable and spatially well-integrated railway network with sufficient and competitive capacity to enable rail freight and passenger transport to grow. We will not be able to achieve the growth ambitions as a railway sector by sticking plasters and finger-in-the-dike policy.

In short: the Dutch government must act quickly and decisively to encourage the shift of freight from road to rail (modal shift). If no major adjustments in Dutch national Government's policy are made to the above, with payment on delivery (€-€-€), then in the next four years shift of freight transport from road to rail will not be stimulated and the Netherlands will fail to make its contribution to the EU Green Deal and certainly not comply with the European TEN-T obligations. Time over for stopping diving for Dutch politics, it's high time to show color and arrange financing for all the great ambitions and show decisiveness.