

Noodklok voor het Nederlandse spoorgoederenvervoer

(7 december 2022) De door ProRail aangekondigde forse prijsstijging voor het gebruik van het spoor dreigt de spoorgoederensector ernstig te verzwakken. Dit terwijl een verschuiving van het vervoer van de weg naar het spoor hard nodig is om het overvolle wegennet te ontlasten en het klimaat en de natuur te beschermen. Met de nieuwe tarieven gebeurt het tegenovergestelde: lading van het spoor gaat naar de weg of verschuift naar havens buiten Nederland. Dat is slecht voor de bereikbaarheid, het verdienvermogen, het klimaat en leidt tot meer uitstoot van stikstof.

Belangenorganisaties uit het bedrijfsleven en vertegenwoordigers van de Nederlandse zeehavens roepen de leden van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat op het niet zo ver te laten komen. Wij dringen er bij u met klem op aan om de bewindspersoon te verzoeken een samenhangend beleid te voeren voor het spoorgoederenvervoer dat bijdraagt aan het klimaat, de bereikbaarheid van onze havens, terminals, productie- en handelsbedrijven én het verdienvermogen van Nederland. Een eerste cruciale stap is dat de aankondigde prijsstijging van tafel gaat.

Wat is er aan de hand?

ProRail introduceert per 1 januari a.s. een nieuwe tariefstructuur voor het gebruik van het spoor. In de nieuwe structuur wordt de te betalen gebruiksvergoeding voor het rijden van een trein verlaagd, maar tegelijkertijd wordt de gebruiksvergoeding voor het parkeren en rangeren buitensporig verhoogd. Opstellen en rangeren van goederentreinen en goederenwagons is noodzakelijk in Nederland als begin- en eindpunt van drie van Europa's belangrijkste goederencorridors. De verhoging van de gebruiksvergoedingen voor het opstellen en rangeren overtreft ruimschoots de prijsverlaging van de gebruiksvergoeding voor het rijden van treinen op het Nederlandse spoor. Het Nederlandse spoorgoederenvervoer gaat er per saldo fors op achteruit, met een ordergrootte van € 15 miljoen euro per jaar (prijspeil 2022). **Dat wil zeggen een tariefsverhoging van ruim 70% mits de Europese Commissie een voorgenomen subsidie goedkeurt (anders is de tariefsverhoging 130%)**. Omdat de bedrijfsrendementen van de spoorgoederenvervoerders beperkt zijn en deze extra lasten commercieel niet kunnen worden doorberekend aan de klanten, die voldoende keuze hebben met andere vervoerwijzen, terminals en havens, ontbreekt het aan financiële draagkracht bij de spoorgoederenvervoerders om juist deze opgelegde extra lasten te absorberen. Onder normale omstandigheden speelt dit al, dus laat staan in deze tijd van hoge inflatie en sterk gestegen energiekosten. Zie de prijsvoorbeelden op de volgende pagina.

Hoe kan het anders?

Nog is het niet te laat, want Minister Harbers heeft op 18 oktober 2022 de Tweede Kamer laten weten dat de staatssecretaris de Tweede Kamer voor het einde van dit jaar zal informeren over de beleidsagenda voor het spoorgoederenvervoer. In deze beleidsagenda kan vervolgens, nadat de extreme prijsstijging van tafel is, de basis worden gelegd voor een samenhangend beleid voor het spoorgoederenvervoer. Een beleid dat de concurrentiepositie ten opzichte van het wegtransport versterkt in plaats van verslechtert. Een beleid dat het verdienvermogen van Nederland versterkt doordat er weer meer evenwicht komt tussen Nederland, België en Duitsland als het gaat om de heffingen die betaald moeten worden door het spoorgoederenvervoer. Met onder meer gerichte maatregelen om langere goederentreinen tot 740 meter mogelijk te maken met daarbij een scherp oog voor het leefklimaat van omwonenden langs het spoor. Een beleid dat tegemoet komt aan de motie Schonis/Ziengs/Amhaouch die uw Kamer op 24 november 2020 heeft aangenomen. Evenals de motie Minhas/Van der Molen van 28 september 2022 en de motie Minhas/Van Ginneke/Van der Molen, (Tweede Kamer, vergaderjaar 2022–2023, 36 200 XII, nr. 48) die op 6 december 2022 is aangenomen.

Kortom, u helpt de sector door de bewindspersoon op te roepen tot:

- Terug te keren naar de ProRail tarieven van 2022 die gebaseerd zijn op de directe kosten van ProRail en daarmee niet strijdig zijn met de modal shift aanpak van het kabinet. Indien het intrekken van de kostenverhoging niet mogelijk is op korte termijn, is volledige compensatie hiervan noodzaak;

Bijlage: gevolgen van de nieuwe ProRail tarieven met ingang van 1 januari 2023

- Een heldere visie op te stellen over de toekomst van het spoorgoederenvervoer in Nederland, waarbij overwegingen op het vlak van bereikbaarheid, concurrentievermogen en klimaat integraal worden meegewogen;
- De bereikbaarheid van de Nederlandse havendelta en haven industriële-complexen voor spoorgoederenvervoer te waarborgen en toekomstbestendig te maken.

Prijseffect tarieven ProRail 2023 t.o.v. 2022 * (in miljoen €)	2022	2023	Vershil
Treinpad	28	18	-10
Extra heffing	3,5	1	-2,5
TEV en EVA **	4	4	0
Opstellen en rangeren	6	32	26
Totaal	41,5	55	13,5
Mogelijke subsidie opstellen en rangeren ***	n.v.t.	-14	-14
Totaal na subsidie opstellen en rangeren	41,5	41	-0,5
Subsidie stimuleren SGV ****	-17,6	n.v.t.	17,6
Totaal na subsidie opstellen en subsidie stimuleren SGV	23,9	41	17,1 + 71,5%

(bron: DB Cargo Nederland, RailGood)

* simulatie o.b.v. volume 2019 en tarieven 2022 (op basis prijspeil 2022) versus tarieven 2023 (waarin verwerkt +12% indexering tarieven door ProRail)

** TEV = tractie energie voorziening, EVA = energie verzamel applicatie

*** subsidie onder voorbehoud van goedkeuring door EU Commissie

**** subsidie maatregelenpakket spoorgoederenvervoer (SGV) maakte onderdeel uit van een groter pakket aan maatregelen om de concurrentiepositie van het SGV te verbeteren (zie ook: Tweede Kamer, vergaderjaar 2019-2020, 29 984, nr. 889).

Meer informatie?

BOZ
JR

evofenedex
G v E

Deltalinqs
J B

RailGood
HV

DB Cargo Nederland N.V.
J R

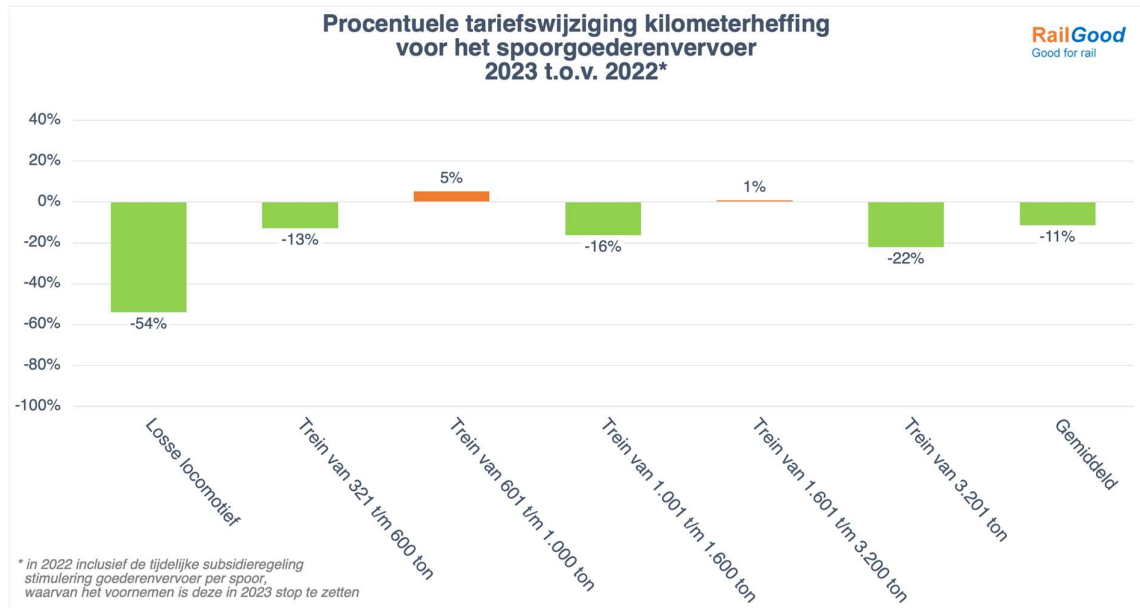
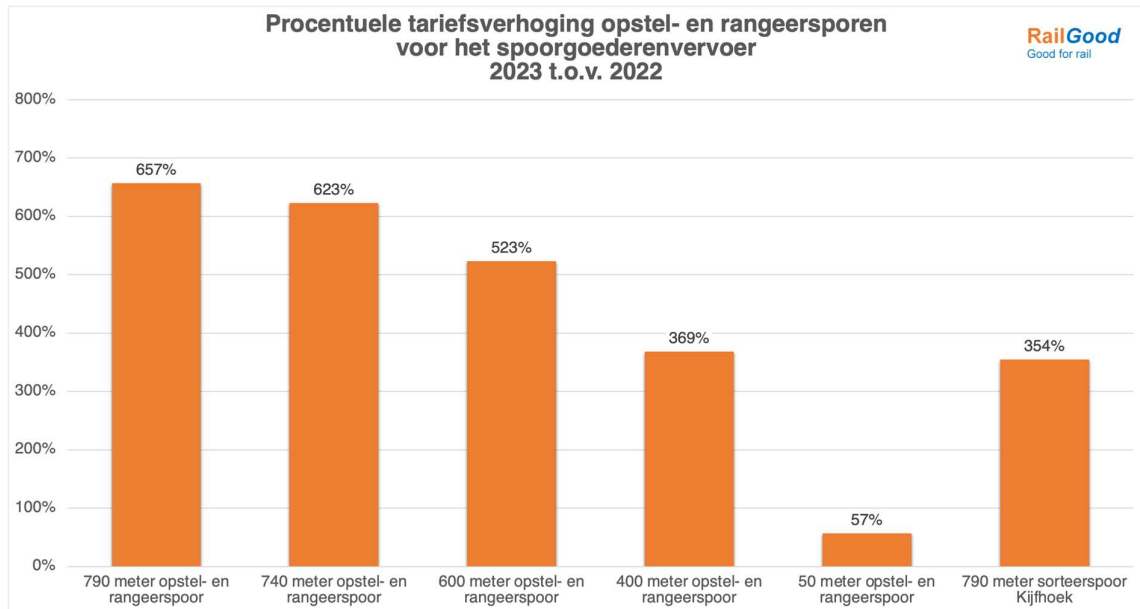
Bijlage: gevolgen van de nieuwe ProRail tarieven met ingang van 1 januari 2023

Vergelijking tariefstijgingen spoorgoederenvervoer Nederland met België en Duitsland (bron: DB Cargo Nederland, RailGood)

	Nederland	België	Duitsland
Opstellen, rangeren	47% t/m 683%	0%	2,1% tot 2,5%
Treinpaden	-22 t/m +5%	8,79%	2,3%

Prijsvoorbeelden (bron: DB Cargo Nederland, RailGood)

Emplacement	Lengte spoor	Jaarprijs 2022	Jaarprijs 2023	Vershil
Kijfhoek: 'bonte treinen' met wagons van verschillende bedrijven	748 meter	60.964 €	264.494 €	203.530 € (+334%)
Maasvlakte: 'shuttles' met containers en trailers	778 meter	23.970 €	179.515 €	155.545 € (+649%)



Bijlage: gevolgen van de nieuwe ProRail tarieven met ingang van 1 januari 2023

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 spoorgoederenvervoer in Nederland: tariefswijzigingen 2023 t.o.v. 2022				
Soort trein	Procentuele tariefswijziging	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
Wagenladingtrein	-16% tot +5%	170	-€ 48,50	€ 12,70
Kolen- en ertstrein	-22% tot -16%	170	-€ 93,86	-€ 48,50