

Ministerie Infrastructuur en Milieu
t.a.v. mevrouw H. van Dongen en de heer P. Hondebrink
Internetconsultatie
Postbus 20901
2500 EX Den Haag
Nederland

Betreft: consultatiereactie RailGood op voorgenomen wijziging van het Besluit implementatie richtlijn 2012/34/EU tot instelling van één Europese spoorwegruiimte voor de vergoeding gebruik hoofdspoorweginfrastructuur

Maarn, 29 december 2016

Geachte mevrouw Van Dongen en heer Hondebrink,

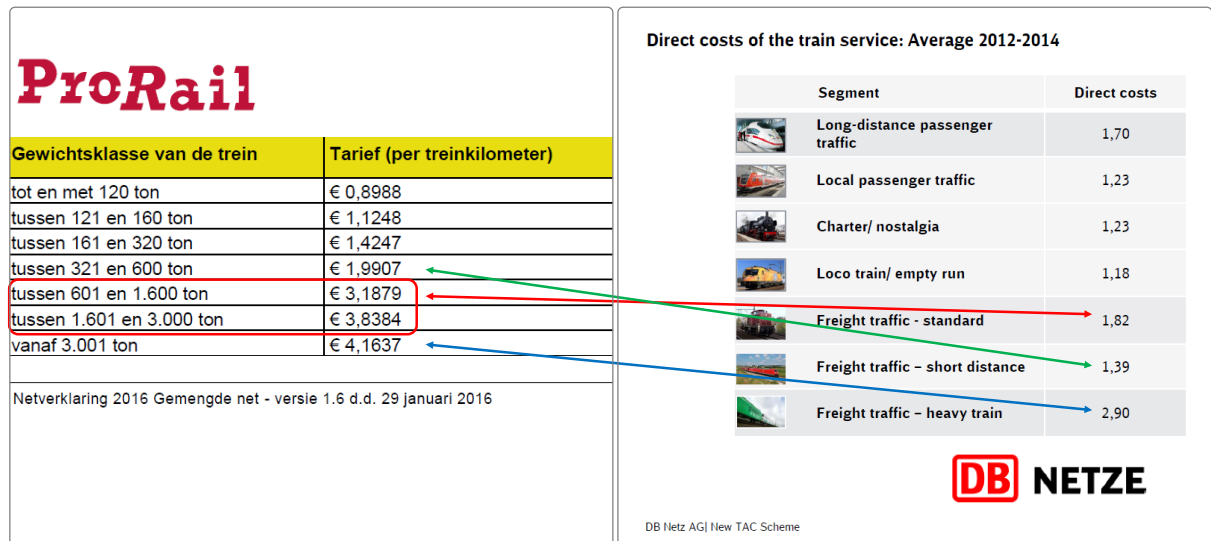
Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (hierna I&M) is voornemens vanaf 2019 aanvullende heffingen, kortingen en aftrek in te voeren ter dekking van de door ProRail gemaakte kosten. Daarnaast is I&M voornemens prijsprikkels ter bevordering van een betere benutting van de hoofdspoorweginfrastructuur en inpassing in de leefomgeving (vergoeding gebruik hoofdspoorweginfrastructuur) in te voeren. Daartoe heeft I&M in december 2016 de voorgenomen wijziging van het *Besluit implementatie richtlijn 2012/34/EU tot instelling van één Europese spoorwegruiimte* ter consultatie voorgelegd aan belanghebbenden.

RailGood is namens Rotterdam Rail Feeding, LTE Netherlands, Locon Benelux, TX Logistiek, en DistriRail gemandateerd om de consultatiereactie aan I&M te geven.

Hieronder maakt RailGood puntsgewijs zijn zienswijze kenbaar op de voorgenomen wijziging van het *Besluit implementatie richtlijn 2012/34/EU tot instelling van één Europese spoorwegruiimte*:

- 1) Allereerst maakt RailGood hierbij een in de Nederlandse railgoederenketen breed gedeelde zorg aan I&M kenbaar: onderhavige wetgeving biedt aan I&M en ProRail diverse handvatten om te stapelen met kostenverhogende instrumenten ten nadele van de concurrentiepositie van het Nederlandse railgoederenvervoer in de vooral internationale en hoog competitieve goederenvervoermarkt. Het betreft instrumenten die in rekening worden gebracht bovenop de vergoeding minimum toegangspakket (heet nu nog gebruiksvergoeding).

Met de vergoeding minimum toegangspakket (hierna VMT) moeten de kosten van ProRail die rechtstreeks voortvloeien uit de uitvoering van de treindienst wettelijk geheel worden gedekt door de vervoerders. Met de nu voorliggende berekeningen van ProRail, wordt daarbij een kostenniveau voor het railgoederenvervoer gehanteerd dat aanzienlijk hoger is dan in Duitsland, België en Frankrijk. Het verbaast RailGood ten zeerste dat de kosten van ProRail die rechtstreeks voortvloeien uit de uitvoering van de treindienst in de voorgestelde uitwerking fors hoger zijn dan in Duitsland (zie figuur 1).



Figuur 1: vergelijking kosten infrabeheer van ProRail versus DB Netze die rechtstreeks voortvloeien uit de uitvoering van de treindienst

Daarbij is het zeker niet zo dat in Nederland een betere kwaliteit van diensten en dienstverlening aan de railgoederenvervoerders wordt geleverd. Andere kostenvoordelen zijn er in Nederland evenmin. Ergo: ondanks dat in afgelopen decennium de Betuweroute in gebruik is genomen, worden de railgoederenvervoerders en hun klanten in Nederland – dat een relatief korte afstanden in de spoorketen is – geconfronteerd met:

- substantieel hoge kosten die het Nederlandse eilandenrijk aan treinbeïnvloedingssystemen met zich meebrengt (dure multi-systeem locomotieven en verkeerstechnische beperkingen in routing),
- aanvullende hoge kosten van de landelijke uitrol van ERTMS op termijn,
- relatief veel infrastructuurstoringen van het Nederlandse spoor,
- kostbare beperkingen in infrastructuur en regelgeving op de landsgrenzen (in tegenstelling tot Duitsland),
- een matige kwaliteit van de goederentreinpaden op veel routes op het gemengde net met veel omrijdkilometers en logistieke suboptimalisaties. Goederenpaden kunnen door ProRail om diverse redenen niet over de kortste en/of meest kostengunstige route worden aangeboden. Achterliggende oorzaken zijn het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur waarin reizigersverkeer prioriteit heeft ten opzichte van goederenverkeer, alsmede geluidsregelgeving, spooronderhoudsroosters, afspraken over geluid en basissetcapaciteit. Dit betreft capaciteitsrestricties die vaak niet gestroomlijnd zijn door de overheid.

De voorgenomen wetgeving voorziet niet in kaders en prikkels voor efficiënt railinfrastructuurbeheer. Verladers en vervoerders worden in Nederland slecht beschermd tegen de hoge kosten van de Nederlandse infrastructuur en het beheer daarvan. I&M en ProRail houden bij keuzes inzake infrastructuuroutillage, kosten van beheer van railinfrastructuur en bijbehorende diensten (die beiden veelal op het reizigersvervoer zijn geënt) geen of onvoldoende rekening met wat de goederenmarkt kan en wenst te betalen daarvoor. Dit terwijl de railgoederenvervoerders een beduidend deel van deze kosten wel moeten dragen en al jaren aanzienlijk mee gebruiksvergoeding dan reizigersvervoerders moeten betalen. RailGood verzoekt I&M een instrument toe te voegen aan de wetgeving dat

I&M en ProRail prikkelt in afstemming met het segment railgoederenvervoer te komen tot een kostenniveau dat de railgoederenmarkt kan en wenst te dragen.

In dat verband is ook relevant dat Nederland uitsluitend voor het railgoederenvervoer een land-dekkende kilometerheffing en parkeerheffingen kent. Daarmee wordt spoor op voorhand op een beduidende concurrentie-achterstand ten opzichte van weg en water.

Buurlanden hanteren wel een integraal prijsbeleid voor het gebruik van de infrastructuur. Nederland niet. Duitsland en België kennen reeds een kilometerheffing voor het vrachtwegverkeer en heffen buiten de Akte van Mannheim wateren eveneens gebruiksgelden.

RailGood verzoekt aan I&M om in het vervolgproces met de hoogste prioriteit rekening te houden met de invloed van de gebruiksvergoedingstarieven op de bedrijfseconomische en commerciële gezondheid van het Nederlandse railgoederenvervoer. Daarbij moet beter en eerlijker gestuurd worden op de gelijkheid van het marktspeelveld die direct de synchro-modale bereikbaarheid beïnvloedt van de Nederlandse havens, terminals en industrie en het Europese achterland. RailGood verzoekt I&M het 'prijsbeleid' van de Rijksoverheid te evalueren en herijken op doelgerichtheid, efficiëntie en gelijkheid aan marktspeelveld tussen modaliteiten en internationale transportketens alvorens nieuwe kostenverhogende instrumenten in te (laten) zetten in de beprijzing van het gebruik van het Nederlandse spoor.

- 2) Deze nieuwe wetgeving bepaalt de doelen en de kaders voor een gestapelde systematiek voor de meerjarige bepaling van de hoogte van de gebruiksvergoedingen voor de Nederlandse hoofdspoorwegen. Het is goed dat in ieder geval een deel van de Nederlandse wetgeving wordt herzien en geactualiseerd na een decennium van continue en grote stijgingen van de gebruiksvergoedingen voor het railgoederenvervoer in Nederland.

In het vierde kwartaal van 2016 hebben ProRail, I&M en de spoorvervoerders in vier sessies overlegd over de uitwerking van het voorgenomen besluit. RailGood stelt vast dat een belangrijk deel van de input van RailGood in het voorgelegde besluit is verwerkt, te weten:

- a) dit besluit borgt dat er meerjarige duidelijkheid komt over de tariefontwikkeling van de vergoeding minimum toegangspakket, aanvullende heffingen, kortingen en aftrek ter dekking van de door ProRail gemaakte kosten alsmede prijsprikkels ter bevordering van een betere benutting van de spoorweginfrastructuur en inpassing in de leefomgeving.
 - b) dit besluit verplicht ProRail en de Minister van I&M om vooraf een analyse en inschatting te maken van de invloed van de hoogte van de gebruiksvergoedingstarieven op de concurrentiepositie en de financiële gezondheid van het railgoederenvervoer in Nederland.
 - c) dit besluit maakt een verregaande harmonisatie met de Duitse systematiek en tarieven voor de Trassen (treinpaden) en prestatieregelingen mogelijk. Dit is zeer wenselijk in de railgoederenmarkt die voor ruim 85% de Nederlands/Duitse grens passeert. Bovendien kan Nederland hiermee tegemoet komen aan artikel 62 lid 10 van de spoorwegwet: ProRail werkt samen met buitenlandse infrastructuurbeheerders met het oog op de invoering van efficiënte heffingsregelingen, het coördineren van heffingen en het heffen van rechten voor de exploitatie van treindiensten die de landsgrenzen overschrijden, met inachtneming van artikel 37 van richtlijn 2012/34/EU.
- 3) I&M wenst de systematiek ook te herzien omdat met de huidige systematiek besparingen door ProRail op beheer, onderhoud en vernieuwing (BOV) deels weg dreigen te lekken naar verlaging van de gebruiksvergoedingen en daarmee minder bijdragen om het tekort op de Rijksbegroting te reduceren. Het voorgenomen besluit speelt hierop met de aanvullende

heffingen in. Dit biedt de mogelijkheid tot aanzienlijk meer tariefstabiliteit dan nu het geval is. Dat is een pre.

Een bedreiging is dat heffing/vergoeding op heffing op heffing/prikkel gestapeld wordt en dat het product spoor hierdoor uit te markt geprijsd kan worden. Dit bovenop de zorg dat I&M de goederenvervoerders komend decennium mogelijk ook nog met extra ERTMS kosten opzadelt. Wij roepen hierbij I&M met klem op continu goed oog te hebben voor het indammen en terugbrengen van extra kosten van haar beleid voor het railgoederensysteem.

- 4) Extra heffingen mogen volgens de Europese wetgeving (richtlijn 2012/34/artikel 32) niet uitsluiten dat van de infrastructures gebruik wordt gemaakt door marktsegmenten die op zijn minst de rechtstreeks uit de exploitatie van de spoor- wegdiensten voortvloeiende kosten kunnen dekken, plus een rendement dat de markt kan verdragen. Om dit voor te zijn is ProRail verplicht om in geval van een eventuele extra heffing vooraf de *'what the market can bear test'* uit te voeren. RailGood betwijfelt of ProRail voldoende commerciële en financiële expertise en intelligence van de goederenmarkt heeft om de prijselasticiteit en financiële impact op goederenvervoerders vast te stellen bij vraaguitval, modal shift en wegdek naar andere landen door extra heffingen. Het voorgenomen besluit borgt niet dat vooraf met voldoende zekerheid wordt vastgesteld dat de goederenmarkt/goederenmarkt-segmenten de heffing niet kunnen of wensen te dragen.
- 5) Artikel 11h geeft de Autoriteit Consument en Markt (hierna ACM) de bevoegdheid om voor vaststelling door de Minister van I&M de lijst van marktsegmenten en het relatieve deel van de kosten dat zij kunnen dragen, goed te keuren. RailGood heeft ernstige twijfel of de ACM op deze manier gedegen, transparant en betrouwbaar kan toetsen of een extra heffing door een marktsegment gedragen kan worden. Het is de vraag of de ACM in de praktijk ook daadwerkelijk de beschikking heeft over de totale vergoeding voor gebruik hoofdspoorweg-infrastructuur, lees het eindbedrag onder de streep, dat ieder segment uiteindelijk moet gaan betalen. RailGood verzoekt I&M dit goed te borgen in deze nieuwe wetgeving.
- 6) RailGood wijst I&M in verlengde van voorgaande punten erop dat verdere verhoging van de Nederlandse tarieven ten opzichte van de tarieven in 2017 zal leiden tot beduidende vraaguitval en de gezondheid van de railgoederenvervoerders ernstig zal aantasten. Een beduidende vraaguitval zal eveneens leiden tot beduidend minder inkomsten uit de gebruiksvergoedingen spoor. Tegelijkertijd zal dit leiden tot meer vrachtwegvervoer, structurele negatieve toegevoegde waarde-effecten in de Nederlandse havens, (synchromodale) inland terminal ports/terminals en industrie en daarbovenop hogere externe kosten.

De gebruiksvergoedingen onder de streep mogen in Nederland niet hoger dan de onderkant in omringende landen worden, die overigens beduidend hogere gebruiksvergoedingen kennen dan Frankrijk en Scandinavië. Landen als België, Italië en Zwitserland voeren daarbij een actief modal shift beleid ten gunste van spoor. Nederland niet. Zoals gezegd kennen omringende landen ook kilometerheffingen voor andere modaliteiten. De Maut in Duitsland staat gelijk aan euro 2,5 tot euro 8 per treinkilometer, gerekend in truckequivalenten per goederentrein.

Kortom: er is een nationaal belang dat de tarieven worden geoptimaliseerd met en gestabiliseerd op de onderkant van maximaal de Duitse tarieven.

- 7) Wat betreft de prijsprikkels merkt RailGood op dat I&M zich uitsluitend richt op bevordering van een betere benutting van de spoorweginfrastructuur en inpassing in de leefomgeving.

Prikkels voor optimalisatie/differentiatie tussen vergoeding en aangeboden kwaliteitsniveaus zijn ook gewenst. Dienstregelingsontwerp, IT, werkwijzen en service levels van ProRail zijn in het algemeen op het reizigerssegment geënt en daardoor onnodig duur voor de goederenmarkt. Wij verzoeken aan I&M het voorgenomen besluit hierop aan te vullen of aan te scherpen.

- 8) Wat betreft artikel 11a. Schaarsteheffing:
De goederenmarkt heeft weinig tot geen draagkracht om een schaarsteheffing te absorberen. Een schaarsteheffing dient bovendien gekoppeld te worden aan kortingen en/of tariefafslagen om op rustiger momenten of via rustiger routes te rijden. Een schaarsteheffing zou het railgoederenvervoer in combinatie met het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur, waarin reizigersverkeer prioriteit heeft ten opzichte van goederenverkeer, dubbel duperen.
- 9) Wat betreft artikel artikel 11b. Milieuheffing:
In de brief van de Staatssecretaris aan de Tweede Kamer van 29 juni 2016 over de herziening van de systematiek wordt niet gesproken over een milieuheffing vast op de vergoeding voor het minimumtoegangspakket indien een spoorwegonderneming voor goederenvervoer gebruik maakt van dieseltreinen op geëlektrificeerd spoor. RailGood wijst deze heffing ten zeerste af om de volgende redenen:
- a) Er is geen nut en noodzaak een dergelijk instrument nu en komende jaren te introduceren. De goederentrein is immers een zeer schone modaliteit ten opzichte van weg en water, ook met dieseltractie. Recent onderzoek van onder andere CE en het Duitse Umwelt Bundesamt (zie figuur 2) tonen dit aan.

Vergleich der durchschnittlichen Emissionen einzelner Verkehrsmittel im Güterverkehr - Bezugsjahr: 2014

| | | Lkw | Güterbahn | Binnenschiff |
|------------------------------|--------|-------|-----------------|--------------|
| Treibhausgase ¹ | g/tkm | 101 | 24 ² | 31 |
| Kohlenmonoxid | g/tkm | 0,125 | 0,019 | 0,077 |
| Flüchtige Kohlenwasserstoffe | g/tkm | 0,036 | 0,005 | 0,028 |
| Stickoxide | g/tkm | 0,344 | 0,063 | 0,433 |
| Feinstaub | g/tkm | 0,005 | 0,001 | 0,01 |
| Energieverbrauch | MJ/tkm | 1,4 | 0,3 | 0,44 |

g/tkm = Gramm pro Tonnenkilometer; MJ/tkm = Megajoule pro Tonnenkilometer

Emissionen aus Bereitstellung und Umwandlung der Energieträger in Strom, Benzin und Diesel sind berücksichtigt.

¹ CO₂, CH₄ und N₂O angegeben in CO₂-Äquivalenten

² Die in der Tabelle ausgewiesenen Emissionsfaktoren für die Bahn basieren auf Angaben zum durchschnittlichen Strom-Mix in Deutschland. Emissionsfaktoren, die auf unternehmens- oder sektorbezogenen Strombezügen basieren, weichen daher von den in der Tabelle dargestellten Werten ab.

Quelle: TREMOD 5.63

Umweltbundesamt 30.05.2016

Figuur 2: Emissies van modaliteiten in het goederenvervoer, Umwelt Bundesamt Duitsland

Op basis van Nederlands onderzoek: een diesel getrokken intermodale trein stoot circa 0,025 kilogram CO₂ per tonkilometer uit, een elektrisch getrokken intermodale trein circa 0,020 kilogram per tonkilometer, een truck circa 0,100 tot 0,297 kilogram per tonkilometer en een binnenvaartschip 0,055 (96 TEU) tot 0,042 (200 TEU) kilogram CO₂ per tonkilometer (www.CO2emissiefactoren.nl).

- b) Een dergelijke milieuheffing is discriminatoir en onredelijk ten opzichte van andere modaliteiten. Als de rijksoverheid externe kosten verder wenst te internaliseren, moet dat op een evenwichtige, eerlijke en proportionele wijze gebeuren. Nu dreigt de modaliteit spoor wel te worden geconfronteerd met een milieuheffing via de kilometerheffing op het spoor, terwijl andere modaliteiten buiten schot blijven. Lading en verkeer zal weglekken naar de milieuvriendelijkere en onveiligere truck.
- c) Een dergelijke milieuheffing voor dieseltractie grijpt zeer fors in op de marktwerking in het Nederlandse railgoederenvervoer.
- d) Een dergelijke milieuheffing torpedeert de concurrentiepositie van het Nederlandse railgoederenvervoer.

Ten eerste is dieseltractie lang niet altijd een bewuste keuze van goederenvervoerders. Er zijn te weinig toegelaten locomotieven voor de Nederlandse markt beschikbaar. Dit brengt beperkte mogelijkheden qua inzet en afname bij leveranciers met zich mee, hetgeen voor een fors aantal goederenvervoerders in de maandelijkse leasekosten reeds nadelig is ten opzichte van met name Duitsland.

Ten tweede is dieseltractie, ook op geëlektrificeerd spoor, een onmisbare schakel in de spoorlogistieke keten. Goederenvervoerders hebben afgelopen decennium fors in goede en schone diesellocomotieven geïnvesteerd om havens, industrie en terminals fysiek en competitief te kunnen bedienen. Zonder concurrerende inzet van diesellocomotieven zullen de havens, industrie en terminals niet meer (concurrerend) bediend kunnen worden in de feeding over afstanden tussen de 10 en 200 km van en naar terminals en logistieke ontkoppelpunten vanwege het ontbreken van de bovenleiding bij begin, einde of onderweg.

Specifiek voor de Rotterdams en haven verzoeken wij u rekening te houden met de enorme negatieve impact van inzet van dit instrument op de multi-terminal bediening. Bijvoorbeeld op de bestaande logistieke bediening van RSC Rotterdam - ECT - Euromax - APMT - RSC Rotterdam. Technisch gezien kan er tussen RSC Rotterdam en ECT Maasvlakte gereden worden met elektrische tractie. In de praktijk betekent dit echter dat er dan diverse malen van locomotief gewisseld moet worden en dat de wagenset meerdere malen aan- en afgehaakt moeten worden. Dit is niet alleen kostbaar, maar ook tijd consumerend. Dit maakt deze voor de haven en het intermodaal vervoer relevante bedieningen bedrijfseconomisch en commercieel onhaalbaar. Rotterdam is met zijn vele deep sea terminals en nu nog relatief lage spoorvolumes die deze terminals genereren een duurdere zeehaven voor railgoederenvervoer dan Antwerpen, Zeebrugge, Hamburg en Bremen. Introductie van een dergelijke maatregel zal de concurrentiepositie van Rotterdam in het intermodaal vervoer van zeecontainers en continentale eenheden fors verslechteren. Daarbij is de kans nihil dat eventueel beoogde milieudoelstellingen worden bereikt, nog los van weglek van containers en lading naar de minder milieuvriendelijke truck.

- e) Op de emplacementen van ProRail is onvoldoende capaciteit en milieuruimte om de vele extra benodigde ontkoppelingen tussen last mile en line haul te kunnen faciliteren.

10) Wat betreft artikel 11c. Bonus en malus voor geluidsreductie goederenwagens:

Indien de spoorinfrastructuur minder wordt belast door het gebruik van kunststof remblokken moet dit ook daadwerkelijk leiden tot een beduidende tariefsverlaging van de gebruiksvergoeding onder de streep. Zodanig dat de markt dit gaat mee laten wegen in de keuze van welke remblok wordt gebruikt. De railgoederenvervoerders zijn veelal niet de eigenaren van de wagens. De huidige praktijk is dat veel klanten van de railgoederenvervoerders met de huidige regeling gebruik blijven maken van stalen

remblokken. Hierop hebben de railgoederenvervoerders meestal weinig of geen invloed.

11) Wat betreft artikel 11m. Reserveringsheffing bij niet-gebruik van toegewezen capaciteit:

- a) RailGood merkt wat betreft deze prijsprikkel op dat I&M zich uitsluitend richt op bevordering van een betere benutting van de spoorweginfrastructuur door de goederensector. Dat gebeurt op deze manier erg eenzijdig. Waarom is er vanuit gelijke behandeling geen prikkel om capaciteit voor beheer (onderhoudsrooster en incidentele onttrekkingen voor projecten) beter/goed te benutten?

RailGood stelt tevens vast dat de onderbenutting van het openbaar reizigersvervoer in de trein zit in plaats van in de treinpaden. In het verlengde hiervan: spoorboekjesloos rijden levert een hoge frequentie van reizigerstreinen op en daarmee een hoog capaciteitsbeslag. Hoeveel zitplaatsen en reizigers(kilometers) worden er echter gerealiseerd en neemt de bezettingsgraad van treinen en zitplaatsen toe? Hoe efficiënt wordt met de spoorinfrastructuurcapaciteit hierdoor omgegaan?

Om een gelijke behandeling tussen segmenten te garanderen verzoekt RailGood hierbij aan I&M om duidelijk te maken hoe gaat worden gestuurd op de benuttingsprestaties van het segment openbaar spoorreizigersvervoer en door ProRail zelf van beheer. In ieder geval in de toelichting bij het Besluit.

RailGood begrijpt daarbij het uitgangspunt van I&M dat dubbele sturing moet worden voorkomen. Doelstellingen die met andere wet- of regelgeving, of met de beheerconcessie of vervoerconcessies nagestreefd worden, moeten niet ook met prestatieregelingen nagestreefd worden. Of het wordt transparant en goed geregeld en gestuurd in de concessies of in prestatieregelingen.

- b) Indien er voor het (tijdig) annuleren van goederentreinpaden een reserveringsheffing wordt geïmplementeerd, moet dit wel goederenmarktconform plaatsvinden. De dynamische goederenmarkt vraagt om flexibiliteit. Hierbij past een heffing voor tijdige annuleringen niet. Verder moet een dergelijke regeling altijd gekoppeld zijn aan regelgeving dat de goederenpaden in een periode van minus twee uur tot maximaal plus 20 uur geldig zijn, net als in Duitsland en conform het voornemen in de Rhine Alpine Corridor voor 2018 en verder. Heffingen voor niet-gebruikte capaciteit (zonder annulering) zijn enkel aanvaardbaar indien deze in zijn totaliteit niet kostprijsverhogend uitwerken voor het railgoederenvervoer. Ook dient een juiste en transparante systematiek bij implementatie te worden gebruikt met als doel om de ingezette capaciteit te maximaliseren. RailGood vraagt hierbij aan I&M en ProRail om een lagere gebruiksvergoeding te vragen bij de verdeling van teruggenomen capaciteit. Dit voorkomt dat de prestatieregeling een verdienmodel wordt voor ProRail. RailGood verzoekt I&M de voorgenomen wijziging van het besluit op deze punten aan te passen.

12) RailGood vraagt I&M aandacht voor het gegeven dat ProRail tot op heden het instrument niet inzet of kan inzetten om voor gespecificeerde verkeersstromen regelingen in te voeren die voor alle gebruikers van de railinfrastructuur beschikbaar zijn en waarbij tijdelijke kortingen worden toegekend om de ontwikkeling van nieuwe spoordiensten te bevorderen. In omliggende landen en de Alpenlanden wordt dit instrument succesvol ingezet. Het is wenselijk dat dit in Nederland ook wordt ingevoerd.

13) Een grote bron van ongerustheid en zorg van RailGood en zijn achterban is de absolute hoogte van de tarieven in 2018, 2019 en verder. De 20 procent tariefsverhoging van de vergoeding minimum toegangspakket die het Lenteakkoord van 2012 met zich meebracht, heeft voor de goederenvervoerders duur uitgedaakt. Goederenvervoerders werden in 2016

geconfronteerd met een forse extra tariefstijging door een wijziging van de gewichtsklassen van treinen. Per saldo is in 2016 en 2017 de gebruiksvergoeding voor de goederenvervoerders met 5,3% respectievelijk 6,9% procent gestegen mits de individuele goederenvervoerder in aanmerking komt voor de compensatie van de bruto hogere tariefstijging via de prestatieregeling voor de juiste registratie van ook de niet-RID-wagens in het Wagen Lading Informatie Systeem. Komt een goederenvervoerder daarvoor niet in aanmerking, dan kost dat euro 0,21 per treinkilometer extra. Deze unieke Nederlandse regeling heeft bovendien inmiddels hoge administratieve lasten veroorzaakt bij de railgoederenvervoerders. Toen deze afspraak eind 2015 is gemaakt hebben betrokken partijen geanticipeerd op stabilisering van de gebruikstarieven vanaf 2018 op basis van de vigerende systematiek van ProRail. Dus zonder extra aanvullende heffingen, kortingen en aftrek ter dekking van de door ProRail gemaakte kosten alsmede prijsprikkels ter bevordering van een betere benutting van de spoorweginfrastructuur en inpassing in de leefomgeving. In de nota van toelichting wordt dit in paragraaf 2.1 in onze beleving bevestigd, namelijk: *'Als oplossing is gekozen voor het in absolute zin gelijk houden van de opbrengst uit de gebruiksvergoeding (de VMT en de extra heffing bij elkaar), zodat grote negatieve operationele gevolgen voor de spoorwegondernemingen als gevolg van extra besparingsmaatregelen voorkomen kunnen worden.'* Het kan en mag uiteraard niet de bedoeling zijn dat railgoederenvervoerders met dit voorgenomen besluit in 2019 en verder het risico lopen te worden geconfronteerd met een verdere verhoging van gebruiksvergoedingen. Nederland is in 2017 al duurder dan Duitsland voor het railgoederenvervoer (niet voor het reizigersvervoer). Mocht dit besluit in 2019 en verder alsnog tot hogere gebruiksvergoedingen leidt, dan zal RailGood de voorgenomen wijziging van het *Besluit implementatie richtlijn 2012/34/EU tot instelling van één Europese spoorwegruimte* alsnog afwijzen.

- 14) Indien hierboven opgesomde aandachts- en zorgpunten worden opgelost, ziet RailGood goede kans dat een duurzame oplossing voor het langjarige hoofdpijndossier gebruiksvergoeding systematiek spoor op korte termijn haalbaar is. Wij bieden het Ministerie van Infrastructuur en Milieu en ProRail aan om in nauwe samenwerking met ons in het eerste kwartaal van 2017 tot goede afspraken te komen.

Tot slot

Hiermee vertrouw ik erop, mede namens Rotterdam Rail Feeding, LTE Netherlands, Locon Benelux, TX Logistiek en DistriRail, een heldere en bruikbare consultatiereactie te hebben gegeven. Voor vragen of nadere afstemming staat RailGood graag ter beschikking. Aarzel in dat geval niet contact met mij op te nemen.

Met vriendelijke groet,

drs Hans-Willem Vroon
Managing partner RailGood