

Internetconsultatie – Gebruiksvergoeding Spoor

Door: Rogier Spoel – Beleidsadviseur Luchtvracht en Spoorvervoer
r.spoel@evo.nl – 06-25010898



Geachte mevrouw van Dongen,

Middels dit schrijven maakt evofenedex graag gebruik van mogelijk om te reageren over het besluit ter herziening van ‘Vergoeding gebruik hoofdspoorweginfrastructuur. Evofenedex behartigt de logistieke belangen van meer dan 15.000 ondernemingen die goederen te vervoeren hebben. Onze leden zijn in alle modaliteiten actief, zo ook in het spoorgoederenvervoer. Onze leden vertegenwoordigen uiteindelijk de lading aan boord van de treinstellen. Derhalve maken deze ondernemingen de afweging om al dan niet hun goederen via het spoor te vervoeren. Het instellen van aanvullende heffingen in het spoorvervoer heeft invloed op deze afweging.

Desalniettemin begrijpen wij de noodzaak van het instellen van de aanvullende heffingen mits deze het spoorgoederenvervoer concurrerende, flexibeler en aantrekkelijker maken. Tevens is het van belang dat dit besluit het creëren van een gelijk Europees speelveld nastreeft, aangezien het grootste deel van het spoorgoederenvervoer in Nederland internationaal is.

Wij hebben echter nog wel een aantal op- en aanmerkingen die wij middels deze brief aan u kenbaar willen maken.

Extra heffing – ‘what the market can bear test’

Evofenedex is voornamelijk niet overtuigd hoe een extra heffing kan bijdragen aan het aantrekkelijker maken van spoorgoederenvervoer en hoe hiermee een gelijk speelveld op EU niveau wordt gerealiseerd. Immers, de extra heffing wordt gebruikt om de volledige dekking van de door de beheerder gemaakte kosten te krijgen, maar in de onderbouwing ontbreekt wat voor prestatie de beheerder extra zal leveren. Het instellen van de extra heffing lijkt nu op eenzijdige lastenverzwaring aan de kant van de gebruiker en zal niet leiden tot een verdere toename in het gebruik van het spoorgoederenvervoer door verladers.

Het uitvoeren van de ‘what the market can bear test’ brengt de nodige vragen en onzekerheden met zich mee. Immers, bij een dergelijke test kan men niet alleen de modaliteit spoor in ogenschouw nemen, maar moet men zich ook bewust zijn van de ontwikkelingen bij andere modaliteiten. Een verlader maakt vaak afwegingen tussen verschillende modaliteiten bij het transport van goederen. Deze modaliteiten zijn communicerende vaten, ontwikkelingen in één modaliteit hebben effect op de andere modaliteit. Bovendien staat spoorgoederenvervoer niet op zichzelf en zit hier ook vaak een voor- en na traject aan vast waar rekening mee moet worden gehouden. Ook het indelen in verschillende marktsegmenten is een zeer ingewikkelde opgave. Onduidelijk op dit moment is of segmentering plaats zou vinden op productgroep, gewicht of bijvoorbeeld volume.

Voorts wordt aangegeven in de nota van toelichting dat het toepassen van de extra heffing nieuw is en in de enige twee andere Europese landen waar op dit moment de extra heffing toegepast (zullen gaan) worden (Duitsland en Italië) dat op een andere manier gebeurt dan in Nederland. Het nastreven van het doel van een gelijk Europees speelveld ontbreekt op dit vlak. Niet alleen wordt het door een meerderheid van de Europese landen niet toegepast, ook wordt het in de twee landen waar het wel toegepast zal worden op een andere manier gedaan. Daarom geeft u zelf ook aan in de nota dat het niet mogelijk is de administratieve lasten van deze extra heffing nader te duiden.

Milieuheffing

Ten aanzien van de milieuheffing wordt er gewezen op het gebruik van dieseltractie over geëlektrificeerd spoor. Om de leidende positie van het spoor als duurzaam transportmiddel te borgen is het uitgangspunt waar in elektrische tractie kan worden voorzien dit ook moet worden gebruikt. Echter, het gebruik van dieseltractie komt voort uit het voor en na traject waarbij dieseltractie de enige vorm van tractie is. Niet voor niets is de milieuheffing niet van toepassing op emplacementen en rangeerterreinen en niet-geëlektrificeerd spoor. Spooransluitingen op bedrijventerreinen zijn vaak niet geëlektrificeerd vanuit veiligheidsoverwegingen. Om van terminal naar terminal te rijden zou er in dit geval dan ook een extra loc-wissel moeten plaatsvinden die tot extra kosten leidt en de concurrentiepositie van het spoor schaadt. Effect hiervan kan zijn dat vracht zich verplaatst naar de

weg en binnenvaart, waar de uitdagingen met betrekking tot uitstoot van schadelijk stoffen nog groter is dan op het spoor.

Derhalve pleit evofenedex ervoor dat de milieuheffing niet van toepassing is indien er een extra locwissel nodig is tussen begin- en eindpunt op een traject dat dan deels is geëlektrificeerd. Daarnaast geven wij ter overweging mee in te zetten op transitie van conventionele diesel op het spoor naar biobrandstoffen in de vorm van renewable diesel en zodoende uitstoot drastisch te verlagen.

Bonus- en malusregeling geluidsreductie

Geluid en trillingen door spoorvervoer zijn de belangrijkste overlastgevers voor omwonenden van het spoor. Het terugdringen hiervan is een belangrijke opgave voor de gehele sector, ook om het draagvlak voor spoorgoederenvervoer te vergroten. De bonusregeling voorziet in een positieve stimulans om de transitie naar stillere treinstellen te maken.

De malusregeling daarentegen roept de vraagtekens op en zijn niet in lijn met de Europese ontwikkelingen. Gesteld wordt dat de malus-regeling inwerking treedt als de PHS doelstelling niet wordt gehaald, of per 31 december 2021 alle het materiaal stil is of dat de Europese commissie niet of later dan 31 december 2021 besluit tot uitfaseren van lawaaiige spoorwagens.

Zoals reeds eerder gesteld is het gros van het Nederlandse spoorgoederenvervoer internationaal. Het instellen van eenzijdige Nederlandse regels op dit vlak zonder rekening te houden met de ontwikkeling in de Europese Unie zijn ongewenst. Immers, het materieel dat wordt toegepast op het Nederlandse spoorwegennet is niet altijd eigendom van een Nederlandse onderneming. Derhalve creëert dit een ongelijk speelveld, omdat in het land van herkomst een dergelijke bonus-regeling niet van toepassing is en de eigenaar van het materieel geen aanspraak kan doen op de Nederlandse bonus-regeling. Onduidelijk is hoe men de 100% wil bereiken als een deel van het spoormaterieel niet uit Nederland afkomstig is.

Nederland loopt met de instelling van de malusregeling vooruit op de muziek, aangezien de discussie over uitfasering op EU-niveau wordt afgehandeld en daar nog geen besluit over is genomen.

Nederland loopt het risico een extra nationale kop op EU regelgeving dit plaatsen, dat is in dit kader ongewenst. Om niet zelf een ongelijk speelveld te creëren is ons voorstel om gelijke tred te houden met de Europese ontwikkeling. Indien de Europese commissie uiteindelijk besluit om niet over te gaan tot uitfaseren, pas dan ligt er wat ons betreft de mogelijkheid om de andere criteria eventueel inwerking te laten treden.

Prestatieregelingen

Onder het kader prestatieregelingen wordt aangegeven dat de prestatieregelingen het gebruik van de Betuweroute voor het vervoer van gevaarlijke stoffen moet stimuleren. Het optimaal benutten van de Betuweroute bij het vervoer van gevaarlijke stoffen zou ook betekenen dat benutting van het conventionele net daarvoor kan worden ontmoedigd.

Het uitgangspunt hierbij is dat de Betuweroute optimaal benut kan worden. Daar is de komende jaren in ieder geval nog geen sprake van gezien de werkzaamheden in Nederland, maar vooral in Duitsland, aan uitbreiding van de Betuweroute middels het project 3^e spoor. Werkzaamheden in Duitsland hebben de nodige vertraging opgelopen, waardoor de werkzaamheden pas halverwege de jaren '20 zijn afgerond.

Derhalve kan deze prestatieregeling pas inwerking treden wanneer de werkzaamheden aan uitbreiding van het spoor volledig afgerond zijn, zodat de Betuweroute optimaal benut kan worden.

Conclusie

Voor de leden van evofenedex is het van belang dat het spoorgoederenvervoer in Nederland zich de komende jaren sterker gaat ontwikkelen als een aantrekkelijke, meer flexibele en duurzame transportmodaliteit om zo een gelijk speelveld tussen de verschillende transportmodaliteiten te creëren. Heffingen en investeringen die bijdragen aan dat doel kunnen op steun van onze organisatie rekenen. Echter, maatregelen die genomen worden om de financiële positie van het Rijk dan wel de spoorbeheerder te versterken door de gebruiker (meer) te laten betalen, zonder dat daar een prestatie tegenover staat draagt niet bij aan deze belangen.

Daarnaast zijn voor het spoorgoederenvervoer lessen die kunnen worden getrokken uit het verleden als het gaat om het streven naar een gelijk Europees speelveld binnen spoorgoederenvervoer. Elke maatregel die dat streven ondermijnt is ook ongewenst en werkt contraproductief. Derhalve vragen wij u een aantal van onze zorgen goed te bekijken en te heroverwegen.

Met vriendelijke groet,

Rogier Spoel MSc,
Beleidsadviseur Luchtvracht en Spoorvervoer
evofenedex