

Minister van Infrastructuur en Waterstaat
Mevrouw C. van Nieuwenhuizen-Wijbenga
Postbus 20901
2500 EX Den Haag
Nederland

Betreft: reactie RailGood internetconsultatie wet vrachtwagenheffing

Maarn, 5 juli 2019

Geachte Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga,

Hierbij ontvangt u de reactie van RailGood, namens de spoorgoederenvervoersondernemingen Rotterdam Rail Feeding, LTE Netherlands, Captrain Netherlands, Lineas, SBB Cargo International, Rail Force One, Kombirail Europe, Rail Transport Services, Shunter Tractie, Raillogix, Distri Rail en Partner in Rail, op de internetconsultatie van het wetsvoorstel voor de vrachtwagenheffing. Dit conform het Regeerakkoord Vertrouwen in de toekomst van 10 oktober 2017: *“In navolging van omringende landen wordt zo spoedig mogelijk een kilometerheffing voor vrachtverkeer (“Maut”) ingevoerd. Het daarvoor te introduceren registratie- en betalingssysteem wordt gelijk aan dat in de buurlanden, zodat voor vrachtauto’s geen extra apparatuur benodigd is. De inkomsten uit de heffing zullen in overleg met de sector worden teruggesluisd naar de vervoerssector door verlaging van de motorrijtuigenbelasting op vrachtauto’s en gelden voor innovatie in en verduurzaming”*.

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (hierna I&W) bereidt, in navolging van onze buurlanden, een wetsvoorstel voor vrachtwagenheffing voor. Dit wetsvoorstel biedt de grondslag voor een heffing voor vrachtwagens.

Binnenlandse en buitenlandse houders van vrachtwagens moeten per kilometer een heffing gaan betalen voor het gebruik van de Nederlandse autosnelwegen (de A-wegen) en een aantal andere wegen (met name N-wegen). De heffing beperkt zich tot die N-wegen waarop naar verwachting uitwijkend vrachtverkeer van substantiële omvang zou ontstaan, als de heffing alleen op autosnelwegen zou gelden. De hoogte wordt bepaald door milieueigenschappen en gewichtsklasse van de vrachtwagen. I&W is voornemens de netto-inkomsten te gebruiken voor belastingverlaging en innovatie en verduurzaming van de vervoerssector. Hiermee wordt invulling gegeven aan het regeerakkoord.

Zienswijze RailGood

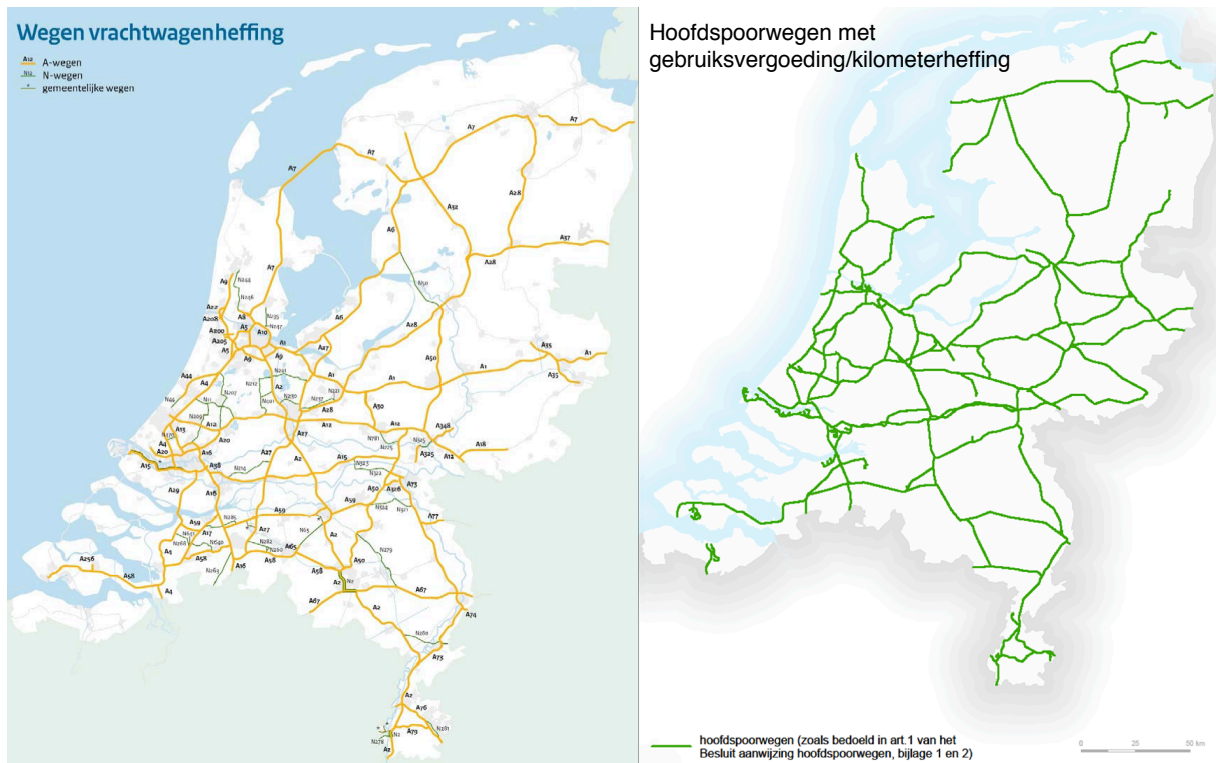
- 1) Allereerst merkt RailGood op dat de implementatie van een kilometerheffing voor het vrachtwegvervoer eindelijk een einde maakt aan het door de Rijksoverheid langjarig verstoorde level playing field tussen het goederenvervoer over het spoor en de weg. Sinds 2005 betaalt het spoorgoederenvervoer een kilometerheffing voor het gebruik van het spoor (treinpaden), evenals dat het gebruiksvergoedingen betaalt voor het gebruik van de bovenleiding en de opstel- en rangeersporen en hun faciliteiten. Vanaf 2020 betaalt het spoorgoederenvervoer zelf vanaf de eerste minuut een gebruiksheffing voor het opstellen (parkeren) van goederentreinen of wagons. Met de vrachtwagenkilometerheffing zet de Nederlandse regering een belangrijke stap naar een eerlijker en gelijkter marktspeelveld voor het goederenvervoer in Nederland in de concurrentie van het vrachtwegvervoer. In 2005/2006 schreef toenmalig Minister van Verkeer en Waterstaat C. Peijs aan de Tweede Kamer dat de gebruiksvergoeding op het spoor zou ingroeien naar Duitse niveau (inmiddels zit Nederland daar v.w.b. het goederenvervoer ruimschoots boven) en dat in 2013 een kilometerheffing voor het wegvervoer zou worden ingevoerd. Een decennium later is het eindelijk zo ver. Een belangrijke marktverstoring

RailGood
Hans-Willem Vroon
Amersfoortseweg 28 C
3951 LB MAARN
info@railgood.nl
M 0031 6 5289 5146
KvK-nummer: 62346326

www.railgood.nl
Good for rail

overheidswege wordt hiermee weggenomen vanaf 2023. Daarmee zijn wij als ondernemers in het spoorgoederenvervoer content. Hoe eerder, des te eerlijker de concurrentieomstandigheden.

- 2) RailGood constateert dat met dit wetsvoorstel de vrachtwagen op slechts een deel van het Nederlandse wegennet een kilometerheffing gaat betalen. Zie onderstaande figuur 1. Dat is opmerkelijk omdat op de hoofdspoorwegen in heel Nederland een kilometerheffing geldt. RailGood vraagt I&W op dit punt level playing field te waarborgen tussen spoorgoederenvervoer en vrachtwegvervoer. Het verzoek aan I&W is het level playing field tussen het spoorgoederenvervoer en het vrachtwegvervoer volledig gelijk te maken wat betreft heffingen voor gebruik van infrastructuur.



Figuur 1: kilometerheffing vrachtwegvervoer versus spoorvervoer

- 3) Gezien de hoge externe kosten van het vrachtwegvervoer die worden afgewenteld op mens, natuur en aarde, is het maatschappelijk-economisch zeer wenselijk dat de netto-inkomsten uit de vrachtwagenheffing ook te besteden aan effectieve maatregelen ter bevordering van modal shift van goederen van de weg naar het spoor. Juist maatregelen ter bevordering van modal shift van weg naar spoor dragen bij aan verduurzaming van de vervoerssector c.q. het goederenvervoer en aan gebruik van innovatieve intermodale en multimodale vervoersconcepten. Daarbij is de modal shift van weg naar spoor ook heel goed voor de veiligheid omdat spoorvervoer zeer veel veiliger is dan wegvervoer, zowel in termen van maatschappelijke veiligheid als verkeersslachtoffers op de weg die voorkomen worden. Er zijn diverse innovatieve concepten op de markt die het relatief eenvoudig maken om vrachtwagens, trailers en gestandaardiseerde laadeenheden op te trein te zetten. Ook de Rollende Landstrasse zou een enorme ontlasting van het Nederlandse wegennet kunnen betekenen. Het zou goed zijn een belangrijk deel van de vele trucks die nu over de A15, A58/A67, A1, A2, A4 en A28 rijden op afstanden boven de circa 150 à 200 km over het spoor te vervoeren. Dat scheelt niet alleen fors in uitstoot van schadelijke stoffen, maar ook aan congestiekosten en slijtage aan het wegennet. De beste bijdrage aan het beperken van toenemend goederenvervoer over de weg en het beperken van uitstoot die slecht is voor het klimaat, is dat vrachtwagens, trailers, containers en andere gestandaardiseerde ladingdragers

en lading op middellange en lange afstanden per trein worden vervoerd in plaats van over de overvolle wegennet. Dat bespaart veel externe kosten die goederenvervoer over de weg veroorzaakt en op de maatschappij en de wereld worden afgewenteld. Dergelijk beleid voeren landen als Zwitserland en Oostenrijk al jaren succesvol en resulteert daar al jaren in een enorme ontlasting van het milieu, de leefomgeving en het wegennet, terwijl de economie prima bereikbaar is en blijft. Goed voorbeeld moet, wat RailGood betreft, daadkrachtig worden gevolgd, wil het Kabinet succesvol significante stappen maken met het realiseren van de klimaatdoelstellingen en bereikbaar houden van Nederland zonder mega-investeringen in instandhouding en uitbreiding van het wegennet. Goederentreinen zijn vele malen schoner dan de vrachtwagens. Zie onderstaande figuur 2. Juist de Nederlandse rijksoverheid kan en moet een belangrijke rol spelen om ervoor te zorgen dat verladers en logistieke dienstverleners kiezen om goederen via het spoor vervoeren in plaats van over de weg.

Vergleich der Emissionen einzelner Verkehrsmittel im Güterverkehr - Bezugsjahr 2017

		3 Lkw	1 Güterbahn ¹	2 Binnenschiff
Treibhausgase ²	g/tkm	103	19	32
Kohlenmonoxid	g/tkm	0,076	0.013	0,070
Flüchtige Kohlenwasserstoffe ³	g/tkm	0,035	0,002	0,027
Stickoxide	g/tkm	0,217	0,037	0,413
Feinstaub ⁴	g/tkm	0,003	0,001	0,010

g/tkm = Gramm pro Tonnenkilometer

Quelle: TREMOD 5.82

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

Umweltbundesamt 13.11.2018

¹ 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.

² CO₂, CH₄ und N₂O angegeben in CO₂-Äquivalenten

³ ohne Methan

⁴ ohne Abrieb

Figuur 2: Emissies schadelijke stoffen per vervoerswijze

- 4) RailGood vraag hierbij aan I&W de haalbaarheid en effectiviteit van een instrument te onderzoeken om het voor- en natransport per vrachtwagen naar railterminals en railoverslagpunten in Nederland een significante reductie te geven op de kilometerheffing. Dit met minimalisering van administratieve lasten. Indien haalbaar en effectief, dan vraagt RailGood aan I&W om dit instrument ook te implementeren.

Tot slot

Hiermee vertrouw ik erop, mede namens Rotterdam Rail Feeding, LTE Netherlands, Captrain Netherlands, Lineas, SBB Cargo International, Rail Force One, Kombirail Europe, Rail Transport Services, Shunter Tractie, Raillogix, Distri Rail en Partner in Rail, een heldere en bruikbare consultatiereactie te hebben gegeven. Voor vragen of nadere afstemming staan RailGood en zijn achterban graag ter beschikking.

Met vriendelijke groet,

Hans-Willem Vroon, MSc
Directeur RailGood

RailGood
Hans-Willem Vroon
Amersfoortseweg 28 C
3951 LB MAARN
info@railgood.nl
M 0031 6 5289 5146
KvK-nummer: 62346326

www.railgood.nl
Good for rail