

Status: DEFINITIEF

# Benchmark infrakosten NL BE DE

HbR –ProRail

28-01-2026

**ProRail**

---



# Inhoudsopgave

## Inhoudsopgave

---



**1)** Aanleiding, scope en scenario's



**2)** Tarieven en subsidies in kaart



**3)** Integrale infrakosten van diverse scenario's onderzocht



**4)** Vergelijking van tarieven NL, BE, DE op basis van weergave OFL-rapport



**5)** Conclusies en vervolg



# Aanleiding

# Aanleiding, scope en scenario's

---

Aanleiding van deze benchmark is de behoefte van het Havenbedrijf Rotterdam om inzicht te krijgen in de Infrakosten voor het vervoer per trein naar specifieke bestemmingen in het achterland vanuit Rotterdam in vergelijking met de havens van Antwerpen en Hamburg naar aanleiding van de teruglopende container aantallen. In gezamenlijke afstemming tussen de directie van ProRail en Havenbedrijf Rotterdam is besloten hier verder onderzoek naar te doen.

Onderdeel van de scope van deze benchmark van de infrakosten zijn 1) de opstelkosten, 2) de kosten voor het treinpad en 3) de kosten voor gebruik van de tractie- en energievoorziening. Kosten voor locomotieven en personeel is hier geen onderdeel van.

In samenspraak met het havenbedrijf zijn verschillende scenario's onderzocht. Zo zijn er 6 scenario's afgestemd, waarbij de infrakosten vanuit de 3 havens zijn onderzocht:

1. Containertrein van 690 meter van 1200 ton naar Duisburg (Ruhrgebied)
2. Containertrein van 690 meter van 1200 ton naar Frankfurt Oderbrucke (Oost-Duitsland)
3. Containertrein van 690 meter van 1200 ton naar München Riem (Zuid-Duitsland)
4. Chemietrein van 380 meter van 2200 ton naar Halle Saale
5. Chemietrein van 380 meter van 2200 ton naar Ludwigshafen
6. Ertstrein van 690 meter van 5500 ton naar Dillingen (Saar)



Tarieven en subsidies in kaart gebracht

# Tarieven Nederland

## Dienst Treinpad

Vergoeding per treinkilometer		
Gewichtsklassen	Methodiek 2023-2025 (prijspeil 2025)	Methodiek 2026-2029 (prijspeil 2025)
0 – 120 ton	€ 0,44	€ 0,59
121 – 160 ton	€ 0,54	€ 0,74
161 – 320 ton	€ 0,69	€ 0,94
321 – 600 ton	€ 0,96	€ 1,31
601 – 1.600 ton	€ 1,55	€ 2,22
1.601 – 3.000 ton	€ 1,86	€ 2,22
> 3.201 ton	€ 2,02	€ 2,75

## Dienst opstellen

Formule = $y$ *per min + $x$ *per min per spoorlengte (m)	y	x	y	x
	Methodiek 2023-2025 (prijspeil 2025)		Methodiek 2026-2029 (prijspeil 2025)	
Overall muv Kijfhoek	€ 0,044440	€ 0,0004307		
Kijfhoek	€ 0,049010	€ 0,0006821		
Overall			€ 0,0357700	€ 0,0001712

## Dienst tractie-energievoorziening

Vergoeding per kWh		
	Methodiek 2023-2025 (prijspeil 2025)	Methodiek 2026-2029 (prijspeil 2025)
Overall	€ 0,0227200	€ 0,0319000

## Subsidies en compensaties

Subsidies		
	2025	2026
Opstellen per minuut	22,00%	

Compensaties		
	Netverklaring 2025	Netverklaring 2026
Opstellen	Compensatie eerste 60 min	Compensatie eerste 60 min

# Tarieven Duitsland (1/2)

## Dienst treinpad (incl. Fahrplankosten)

Vergoeding per treinkilometer		
Segment	Netverklaring 2025 (prijspeil 2025)	Netverklaring 2026 (prijspeil 2025)
Standaard	€ 3,73	€ 4,03
Zeer zwaar	€ 5,36	€ 5,67
Gevaarlijke stoffen	€ 4,66	€ 5,03
Lokaal goederenvervoer	€ 2,12	€ 2,38
Locomotief	€ 2,12	€ 2,38
Standaard Z-Flex	€ 3,53	€ 3,83
Standaard R-Flex	€ 3,53	€ 3,83

## Legenda goederenvervoer Duitsland

Standaard	Alle overige treinen die niet in onderstaande segmenten vallen
Zeer zwaar	Treinen zwaarder dan 3000 ton.
Gevaarlijke stoffen	Alleen gevaarlijke goederen, > 75 km of > 370 m lang, max. 3000 ton.
Lokaal goederenvervoer	Max. 75 km, max. 370 m treinlengte, max. 3000 ton. Ook voor vervoer van gevaarlijke stoffen onder deze grenzen.
Locomotief	Alleen locomotief, geen wagons.
Z-Flex	Tijd flexibiliteit van $\pm 120$ minuten op vertrektijd, aankomsttijd en alle stops (alleen in dienstregeling).
R-Flex	Flexibiliteit in zowel route als tijd ( $\pm 120$ minuten op vertrektijd, aankomsttijd en flexibele routekeuze tussen begin- en eindpunt).

## Subsidies

### Subsidie per treinkilometer

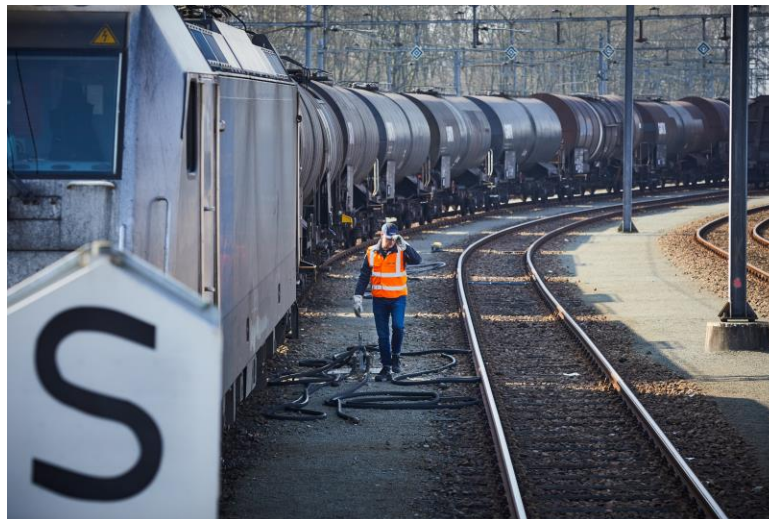
	Netverklaring 2025	Netverklaring 2026
Treinpad	32,5%	36,8%

## Tarieven Duitsland (2/2)

### Dienst opstellen\*

#### Prijs per benuttingsuur

Netverklaring 2025 (prijspeil 2025)	Netverklaring 2025 (prijspeil 2025)	Netverklaring 2026 (prijspeil 2025)
Opstellen I (dienstonderdelen volledig automatisch)	€ 4,97	€ 5,47
Opstellen II (dienstonderdelen deels automatisch)	€ 2,22	€ 2,44
Opstellen III (dienstonderdelen niet automatisch)	€ 1,44	€ 1,58



### Dienst tractie energievoorziening

#### Vergoeding per kWh

	NV 2025 (prijspeil 2025)	NV 2026 (obv getallen 2025; nieuwe getallen nnb)
Tot 2500 u per jaar spoorgebruik (hoogspanning)	€ 0,0851000	€ 0,0851000
Vanaf 2500 uur per jaar spoorgebruik (hoogspanning)	€ 0,0056000	€ 0,0056000

\*In 2025 geldt er een minimum tarief voor opstellen van € 50,-; in 2026 geldt dit niet meer.

# Tarieven België

## Dienst Treinpad

Vergoeding per treinkilometer	Netverklaring 2025 (prijspeil 2025)	Netverklaring 2026 (prijspeil 2025)
Overall	€ 2,0764350	€ 2,142772

## Dienst tractie energievoorziening

Vergoeding per kWh	Vergoeding per kWh	
	Netverklaring 2025 (prijspeil 2025)	Netverklaring 2026 (prijspeil 2025)
Overall	€ 0,0166893	€ 0,01722248

## Dienst opstellen en rangeren

Formule = y*per min + x*per min per spoorlengte (m)	Netverklaring 2025 (prijspeil 2025)	Netverklaring 2026 (prijspeil 2025)
Overall	€ 0,00	€ 0,00

## Subsidies

Subsidie per treinkilometer	Netverklaring 2025 (prijspeil 2025)	Netverklaring 2026 (prijspeil 2025)
Goederenvervoer	€ 1,2	€ 1,2*

# Vergelijking van tarieven en subsidies in NL, DE en BE ten behoeve van benchmark

## Dienst treinpad

Gebruiksvergoeding per treinkilometer						
Segment	2025			2026		
	NL	DE	BE	NL	DE	BE
Container (1200 ton)	€ 1,55	€ 3,73	€ 2,08	€ 2,22	€ 4,03	€ 2,14
Chemie (2200 ton)	€ 1,86	€ 4,66	€ 2,08	€ 2,22	€ 5,03	€ 2,14
Erts (5500 ton)	€ 2,02	€ 5,36	€ 2,08	€ 2,75	€ 5,67	€ 2,14

Subsidie per treinkilometer						
Segment	2025			2026		
	NL	DE	BE	NL	DE	BE
Container (1200 ton)	€ 0,00	€ 1,21	€ 1,20	€ 0,00	€ 1,31	€ 1,20*
Chemie (2200 ton)	€ 0,00	€ 1,51	€ 1,20	€ 0,00	€ 1,63	€ 1,20*
Erts (5500 ton)	€ 0,00	€ 1,74	€ 1,20	€ 0,00	€ 1,84	€ 1,20*

Netto tarief per treinkilometer						
Segment	2025			2026		
	NL	DE	BE	NL	DE	BE
Container (1200 ton)	€ 1,55	€ 2,52	€ 0,88	€ 2,22	€ 2,72	€ 0,94
Chemie (2200 ton)	€ 1,86	€ 3,15	€ 0,88	€ 2,22	€ 3,40	€ 0,94
Erts (5500 ton)	€ 2,02	€ 3,62	€ 0,88	€ 2,75	€ 3,83	€ 0,94

## Dienst opstellen

Gebruiksvergoeding per uur						
Segment	2025			2026		
	NL	DE	BE	NL	DE	BE
Lange trein (790m spoor)	€ 23,08	€ 4,97 Min €50	€ 0,00	€ 10,26	€ 5,47	€ 0,00
Korte trein (610m spoor)	€ 18,43	€ 4,97 Min €50	€ 0,00	€ 8,41	€ 5,47	€ 0,00

Subsidie per uur						
Segment	2025			2026		
	NL	DE	BE	NL	DE	BE
Lange trein (790m spoor)	€ 5,08	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
Korte trein (610m spoor)	€ 4,05	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00

Netto tarief per uur						
Segment	2025			2026		
	NL	DE	BE	NL	DE	BE
Lange trein (790m spoor)	€ 18,00	€ 4,97	€ 0,00	€ 10,26	€ 5,47	€ 0,00
Korte trein (610m spoor)	€ 14,38	€ 4,97	€ 0,00	€ 8,41	€ 5,47	€ 0,00

## Dienst tractie en energie

Gebruiksvergoeding per kWh						
Segment	2025			2026		
	NL	DE	BE	NL	DE	BE
Alle segmenten (> 2500 benuttingsuren per jaar)	€ 0,023	€ 0,006	€ 0,017	€ 0,032	€ 0,006	€ 0,017

\*De verlenging van de subsidie tot 2030, onder dezelfde voorwaarden als tot en met 2025, is momenteel in afwachting van een koninklijk besluit en publicatie in de wet.

# Integrale infrakosten van diverse scenario's onderzocht

# Aannames ten behoeve van de uitvoering van de benchmark

---

## Treinsamenstelling per scenario

- In overleg met enkele vervoerders is per type vervoer bepaald wat de meest waarschijnlijke samenstelling (lengte en gewicht) van goederentreinen is. De te onderzoeken scenario's zijn eveneens in samenspraak met vervoerders en het Havenbedrijf Rotterdam (HbR) vastgesteld.
- Voor het opstellen van treinen is uitgegaan van een gemiddelde tijdsduur van 6,33 uur die treinen in Nederland stilstaan om vertrek gereed te worden gemaakt. Dit komt voort uit de gemiddelde opsteltijd op Maasvlakte-West. In dit onderzoek is met de aanname gerekend dat deze opsteltijd op alle emplacementen en voor de diverse scenario's (container, chemie en erts) dezelfde opsteltijd geldt.
- Als referentie locomotief is gekozen voor de Siemens Vectron 193, aangezien dit momenteel de meest gebruikte locomotief is bij goederenvervoerders.

## Opstelkosten

- In Nederland zijn de opstel tarieven uniform voor alle opstel sporen en zijn de tarieven inclusief de voorzieningen die worden aangeboden.
- In Duitsland en België verschillen de tarieven per opstelspoor, afhankelijk van de aangeboden diensten. Er worden geen additionele diensten meegenomen in deze benchmark.
- Specifiek voor de containertreinen is het aannemelijk dat deze van het emplacement Maasvlakte-West vertrekken. De gemiddelde spoorlengte op dit emplacement is afgerond 790 meter. De gemiddelde spoorlengte van emplacement Botlek, de meest aannemelijke plek voor vertrekt van chemietreinen in Rotterdam is afgerond 610 meter.
- In Nederland worden in 2025 en 2026 de eerste 60 minuten van het opsteltarief gecompenseerd. Om deze reden wordt er met een uur minder opsteltijd gerekend t.o.v. de andere landen.
- In Duitsland geldt een minimum bedrag voor opstellen van 50 euro per keer.

## Ritkosten en afbakening

- De benchmark is uitgevoerd op basis van de kosten van een rit tussen het meest aannemelijke emplacement per stad, passend bij het betreffende type vervoer.
- De first- en last-mile zijn in dit onderzoek niet meegenomen.

## Actualiteit en toekomstige wijzigingen

- Het overzicht betreft de actuele situatie. Eventuele toekomstige subsidies kunnen leiden tot aanpassingen in de kostenstructuur.
- De verlenging van de subsidie tot 2030, onder dezelfde voorwaarden als tot en met 2025, is momenteel in afwachting van een koninklijk besluit en publicatie in de wet.

## Energiegebruik:

- Er is gerekend met het normgebruik per scenario, het daadwerkelijk gebruik kan hiervan afwijken. De getallen zijn opgehaald bij Cire (voor Nederland), Trassenfinder (voor Duitsland) en InfraBel (voor België).
- Het energieverbruik voor de 5.500 ton Ertstrein naar Dillingen is voor de Duitse trajectdelen geen verbruik van bekend. Hiervoor is op basis van de Belgische formule (Verbruik = 3,5 kWh per km + 11 kWh per TKM) voor het berekenen van verbruik een schatting gedaan.

# Integrale infrakostenvergelijking van de verschillende scenario's

	Bestemming	Vertrekpunt	Afstand (km)	Netto kosten treinpad (€)		Netto kosten opstellen (€)		Netto kosten energievoorziening (infra) (€)		Totale kosten (€)		Totale kosten per km (€)		Duurder dan goedkoopste obv totale kosten (%)	
				2025	2026	2025	2026	2025	2026	2025	2026	2025	2026	2025	2026
Containertrein	Duisburg (Ruhrgebied)	Rotterdam	234	€ 435	€ 544	€ 146	€ 84	€ 56	€ 77	€ 637	€ 706	€ 2,72	€ 3,02	20%	32%
		Hamburg	361	€ 909	€ 919	€ 100	€ 69	€ 24	€ 24	€ 1.033	€ 1.013	€ 2,86	€ 2,81	94%	89%
		Antwerpen via NL	233	€ 409	€ 508	€ 50	€ 35	€ 74	€ 98	€ 532	€ 641	€ 2,28	€ 2,75	0%	20%
		Antwerpen via Montzenroute	277	€ 433	€ 447	€ 50	€ 35	€ 52	€ 53	€ 535	€ 535	€ 1,93	€ 1,93	0%	0%
	Frankfurt Oder (Grens Polen-Duitsland)	Rotterdam	928	€ 2.070	€ 2.275	€ 146	€ 84	€ 163	€ 209	€ 2.379	€ 2.568	€ 2,56	€ 2,77	120%	141%
		Hamburg	379	€ 954	€ 965	€ 100	€ 69	€ 29	€ 29	€ 1.084	€ 1.064	€ 2,86	€ 2,81	0%	0%
		Antwerpen via NL	844	€ 1.947	€ 2.064	€ 50	€ 35	€ 119	€ 144	€ 2.116	€ 2.243	€ 2,51	€ 2,66	95%	111%
	München (Zuid-Duitsland)	Antwerpen via Montzenroute	887	€ 1.969	€ 2.001	€ 50	€ 35	€ 97	€ 63	€ 2.116	€ 2.098	€ 2,39	€ 2,37	95%	97%
		Rotterdam	912	€ 2.111	€ 2.261	€ 127	€ 100	€ 129	€ 159	€ 2.367	€ 2.520	€ 2,60	€ 2,76	14%	18%
		Hamburg	812	€ 2.044	€ 2.068	€ 63	€ 100	€ 61	€ 61	€ 2.168	€ 2.229	€ 2,67	€ 2,75	5%	5%
Antwerpen via NL		887	€ 2.055	€ 2.208	€ 31	€ 50	€ 123	€ 154	€ 2.209	€ 2.412	€ 2,49	€ 2,72	7%	13%	
Chemietrein	Halle Saale (Chemie driehoek)	Antwerpen via Montzenroute	877	€ 1.944	€ 1.975	€ 31	€ 50	€ 96	€ 102	€ 2.072	€ 2.127	€ 2,36	€ 2,43	0%	0%
		Rotterdam	690	€ 1.985	€ 2.064	€ 121	€ 79	€ 110	€ 134	€ 2.215	€ 2.278	€ 3,21	€ 3,30	91%	100%
		Hamburg	327	€ 1.029	€ 1.040	€ 100	€ 69	€ 30	€ 30	€ 1.158	€ 1.139	€ 3,54	€ 3,48	0%	0%
		Antwerpen via NL	724	€ 2.040	€ 2.108	€ 50	€ 35	€ 156	€ 195	€ 2.246	€ 2.337	€ 3,10	€ 3,23	94%	105%
	Ludwigshafen	Antwerpen via Montzenroute	768	€ 2.050	€ 2.079	€ 50	€ 35	€ 126	€ 128	€ 2.226	€ 2.241	€ 2,90	€ 2,92	92%	97%
		Rotterdam	534	€ 1.507	€ 1.569	€ 127	€ 79	€ 96	€ 121	€ 1.730	€ 1.768	€ 3,24	€ 3,31	26%	28%
		Hamburg	684	€ 2.152	€ 2.174	€ 63	€ 69	€ 60	€ 60	€ 2.275	€ 2.304	€ 3,33	€ 3,37	65%	66%
		Antwerpen via NL	516	€ 1.386	€ 1.447	€ 50	€ 35	€ 156	€ 176	€ 1.592	€ 1.657	€ 3,09	€ 3,21	16%	20%
		Antwerpen via Montzenroute	506	€ 1.226	€ 1.246	€ 50	€ 35	€ 102	€ 104	€ 1.378	€ 1.384	€ 2,72	€ 2,74	0%	0%
		Rotterdam	584	€ 1.859	€ 1.960	€ 127	€ 100	€ 273	€ 323	€ 2.259	€ 2.383	€ 3,87	€ 4,08	31%	37%
Erts	Dillingen	Hamburg	674	€ 2.439	€ 2.415	€ 63	€ 100	€ 242	€ 242	€ 2.743	€ 2.757	€ 4,07	€ 4,09	59%	58%
		Antwerpen via NL	518	€ 1.580	€ 1.670	€ 31	€ 50	€ 334	€ 408	€ 1.946	€ 2.128	€ 3,76	€ 4,11	13%	22%
		Antwerpen via Montzenroute	508	€ 1.397	€ 1.392	€ 31	€ 50	€ 294	€ 299	€ 1.722	€ 1.742	€ 3,39	€ 3,43	0%	0%

Laagste kosten Hoogste kosten

NB 1. De verlenging van de subsidie op treinpad in België tot 2030, onder dezelfde voorwaarden als tot en met 2025, is momenteel in afwachting van een koninklijk besluit en publicatie in de wet.

NB 2. In 2025 wordt er in Duitsland voor additionele diensten op een opstelreien per gebruikte additionele dienst een minimum bedrag van €50 euro gevraagd. In 2026 vervalt het minimale bedrag en wordt slechts het basis tarief ver additionele dienst gevraagd variërend van €0,03 tot €6,90 per uur. Deze additionele diensten worden hier buiten beschouwing gelaten in dit onderzoek.

# Vergelijking van scenario's zonder subsidies

*(alleen gebruiksvergoedingen infrabeheerders)*

# Integrale infrakostenvergelijking van de verschillende scenario's

	Bestemming	Vertrekpunt	Afstand (km)	Netto kosten treinpad (€)		Netto kosten opstellen (€)		Netto kosten energievoorziening (infra) (€)		Totale kosten (€)		Totale kosten per km (€)		Duurder dan goedkoopste obv totale kosten (%)		Duurder dan goedkoopste obv totale kosten (%)			
				2025	2026	2025	2026	2025	2026	2025	2026	2025	2026	2025	2026	2025	2026	2025	2026
				Met Subsidies waren deze percentages →															
Containtertrein	Duisburg (Ruhrgebied)	Rotterdam	234	€ 526	€ 656	€ 173	€ 84	€ 56	€ 77	€ 755	€ 817	€ 3,23	€ 3,49	17%	6%	20%	32%		
		Hamburg	361	€ 1.347	€ 1.455	€ 100	€ 69	€ 24	€ 24	€ 1.471	€ 1.549	€ 4,07	€ 4,29	129%	101%	94%	89%		
		Antwerpen via NL	233	€ 520	€ 637	€ 50	€ 35	€ 74	€ 98	€ 643	€ 770	€ 2,76	€ 3,31	0%	0%	0%	20%		
		Antwerpen via Montzenroute	277	€ 767	€ 812	€ 50	€ 35	€ 52	€ 53	€ 869	€ 900	€ 3,14	€ 3,25	35%	17%	0%	0%		
	Frankfurt Oder (Grens Polen-Duitsland)	Rotterdam	928	€ 2.863	€ 3.245	€ 173	€ 84	€ 163	€ 209	€ 3.199	€ 3.538	€ 3,45	€ 3,81	107%	118%	120%	141%		
		Hamburg	379	€ 1.414	€ 1.527	€ 100	€ 69	€ 29	€ 29	€ 1.543	€ 1.626	€ 4,07	€ 4,29	0%	0%	0%	0%		
		Antwerpen via NL	844	€ 2.799	€ 3.099	€ 50	€ 35	€ 119	€ 144	€ 2.968	€ 3.278	€ 3,52	€ 3,88	92%	102%	95%	111%		
	München (Zuid-Duitsland)	Antwerpen via Montzenroute	887	€ 3.042	€ 3.271	€ 50	€ 35	€ 97	€ 63	€ 3.189	€ 3.368	€ 3,60	€ 3,80	107%	107%	95%	97%		
		Rotterdam	912	€ 2.985	€ 3.330	€ 154	€ 100	€ 129	€ 159	€ 3.268	€ 3.589	€ 3,58	€ 3,94	5%	5%	14%	18%		
		Hamburg	812	€ 3.029	€ 3.272	€ 63	€ 100	€ 61	€ 61	€ 3.153	€ 3.433	€ 3,88	€ 4,23	1%	0%	5%	5%		
Antwerpen via NL		887	€ 2.959	€ 3.307	€ 31	€ 50	€ 123	€ 154	€ 3.113	€ 3.511	€ 3,51	€ 3,96	0%	2%	7%	13%			
Chemietrein	Halle Saale (Chemie driehoek)	Antwerpen via Montzenroute	877	€ 3.005	€ 3.230	€ 31	€ 50	€ 96	€ 102	€ 3.133	€ 3.382	€ 3,57	€ 3,86	1%	99%	0%	0%		
		Rotterdam	690	€ 2.810	€ 3.092	€ 148	€ 79	€ 110	€ 134	€ 3.068	€ 3.305	€ 4,45	€ 4,79	86%	90%	91%	100%		
		Hamburg	327	€ 1.524	€ 1.645	€ 100	€ 69	€ 30	€ 30	€ 1.654	€ 1.744	€ 5,06	€ 5,33	0%	0%	0%	0%		
		Antwerpen via NL	724	€ 2.915	€ 3.167	€ 50	€ 35	€ 156	€ 195	€ 3.121	€ 3.397	€ 4,31	€ 4,69	89%	95%	94%	105%		
	Ludwigshafen	Antwerpen via Montzenroute	768	€ 3.163	€ 3.392	€ 50	€ 35	€ 126	€ 128	€ 3.339	€ 3.554	€ 4,35	€ 4,63	102%	104%	92%	97%		
		Rotterdam	534	€ 2.111	€ 2.307	€ 148	€ 79	€ 96	€ 121	€ 2.355	€ 2.507	€ 4,41	€ 4,69	12%	13%	26%	28%		
		Hamburg	684	€ 3.187	€ 3.441	€ 63	€ 69	€ 60	€ 60	€ 3.310	€ 3.570	€ 4,84	€ 5,22	58%	61%	65%	66%		
		Antwerpen via NL	516	€ 1.946	€ 2.121	€ 50	€ 35	€ 156	€ 176	€ 2.152	€ 2.332	€ 4,17	€ 4,52	3%	5%	16%	20%		
		Antwerpen via Montzenroute	506	€ 1.942	€ 2.074	€ 50	€ 35	€ 102	€ 104	€ 2.094	€ 2.213	€ 4,14	€ 4,37	0%	0%	0%	0%		
		Rotterdam	584	€ 2.599	€ 2.847	€ 154	€ 100	€ 273	€ 323	€ 3.027	€ 3.270	€ 5,18	€ 5,60	20%	23%	31%	37%		
Erts	Dillingen	Hamburg	674	€ 3.613	€ 3.822	€ 63	€ 100	€ 242	€ 242	€ 3.917	€ 4.163	€ 5,81	€ 6,18	55%	57%	59%	58%		
		Antwerpen via NL	518	€ 2.223	€ 2.431	€ 31	€ 50	€ 334	€ 408	€ 2.589	€ 2.889	€ 5,00	€ 5,58	3%	9%	13%	22%		
		Antwerpen via Montzenroute	508	€ 2.194	€ 2.306	€ 31	€ 50	€ 294	€ 299	€ 2.520	€ 2.655	€ 4,96	€ 5,23	0%	0%	0%	0%		
		Rotterdam	584	€ 2.599	€ 2.847	€ 154	€ 100	€ 273	€ 323	€ 3.027	€ 3.270	€ 5,18	€ 5,60	20%	23%	31%	37%		

Laagste kosten

Hoogste kosten

NB 1. De verlenging van de subsidie op treinpad in België tot 2030, onder dezelfde voorwaarden als tot en met 2025, is momenteel in afwachting van een koninklijk besluit en publicatie in de wet.

NB 2. In 2025 wordt er in Duitsland voor additionele diensten op een opsteltrein per gebruikte additionele dienst een minimum bedrag van €50 euro gevraagd. In 2026 vervalt het minimale bedrag en wordt slechts het basis tarief ver additionele dienst gevraagd variërend van €0,03 tot €6,90 per uur. Deze additionele diensten worden hier buiten beschouwing gelaten in dit onderzoek.

# Vergelijking van tarieven NL, BE, DE op basis van weergave OFL-rapport

# Vergelijking van tarieven NL, BE, DE op basis van weergave OFL-rapport

	2025			2026		
	Nederland	België	Duitsland	Nederland	België	Duitsland
<b>Goederentrein 690 meter treinlengte - 1700 ton</b>						
Infraheffingen per kilometer voor het rijden van goederentrein	€ 1,86	€ 0,88	€ 2,52	€ 2,22	€ 0,94	€ 2,55
Infraheffing voor 200 km goederentreinrit	€ 372	€ 175	€ 504	€ 445	€ 189	€ 509
Infraheffing voor opstel van 8 uur (790m spoor)	€ 144	€ 0	€ 50	€ 82	€ 0	€ 44
Infraheffing voor opstel weekend overstand (52u)	€ 936	€ 0	€ 258	€ 534	€ 0	€ 284
Infraheffingskosten voor goederentreinrit van 200 km met 8 uur opstel	€ 516	€ 175	€ 554	€ 527	€ 189	€ 553
Infraheffingskosten voor goederentreinrit van 200 km heen en terug met weekend overstand	€ 1.308	€ 175	€ 762	€ 978	€ 189	€ 794

Inclusief subsidies



	2025		
	Nederland	België	Duitsland
<b>Goederentrein 690 meter treinlengte - 1700 ton</b>			
Infraheffingen per kilometer voor het rijden van goederentrein	€ 1,86	€ 1,37	€ 2,52
Infraheffing voor 200 km goederentreinrit	€ 372	€ 274	€ 509
Infraheffing voor opstel van 8 uur	€ 144	€ 0	€ 50
Infraheffing voor opstel weekend overstand	€ 936	€ 0 op meeste opstellingen, op hoge dienststellingen € 274	€ 258
Infraheffingskosten voor goederentreinrit van 200 km met 8 uur opstel	€ 517	€ 274	€ 554
Infraheffingskosten voor goederentreinrit van 200 km heen en terug met weekend overstand	€ 1.481	€ 274 of in mindere mate € 540	€ 794



NB 1. De verlenging van de subsidie op treinpad in België tot 2030, onder dezelfde voorwaarden als tot en met 2025, is momenteel in afwachting van een koninklijk besluit en publicatie in de wet.  
 NB 2. In 2025 wordt er in Duitsland voor additionele diensten op een opstelsteren per gebruikte additionele dienst een minimum bedrag van €50 euro gevraagd. In 2026 vervalt het minimale bedrag en wordt slechts het basis tarief ver additionele dienst gevraagd variërend van €0,03 tot €6,90 per uur. Deze additionele diensten worden hier buiten beschouwing gelaten in dit onderzoek.

# Conclusie en vervolg

# Conclusies en aanbevelingen

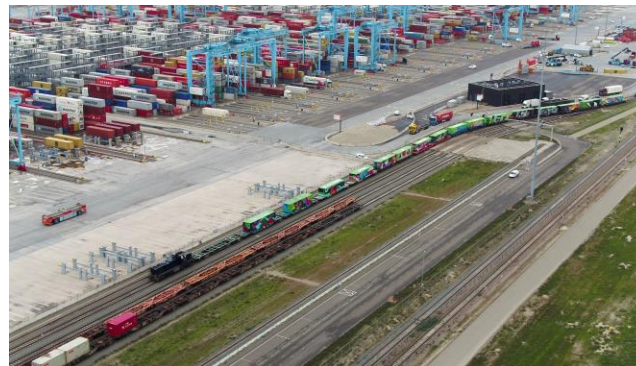
## Conclusies\*

---

- Door subsidies ontstaan er grotere verschillen in infrakosten
- De infrakosten in Nederland (en daarmee scenario vanuit Rotterdam) wordt door subsidies mee te rekenen duurder dan de andere routes ten opzichte van scenario's waarin subsidie niet is meegenomen.
- De treinpadkosten in Duitsland zijn in vergelijking met België en Nederland het hoogst.
- De opstelkosten in Nederland zijn in vergelijking met België en Duitsland het hoogst.
- Hamburg is in vrijwel de meeste gevallen het duurste vertrekpunt.
- De kosten stijgen van 2025 naar 2026 in alle gevallen.
- Voor containervervoer is Antwerpen (via NL of Montzenroute) bijna altijd goedkoper dan Rotterdam, zowel in totale kosten als kosten per km.
- Voor chemietreinen en ertstreinen zijn de verschillen kleiner, maar ook daar is Antwerpen vaak goedkoper per km dan Rotterdam.

## Aanbevelingen\*

Zorg op korte termijn, middels subsidies, voor een level playing field in de infrastructuurkosten voor het spoorgoederenvervoer ten opzichte van omliggende landen (met name België), zodat de concurrentiepositie van de Nederlandse havens en het spoor wordt versterkt en een verdere reverse modal shift en port shift worden voorkomen.



## Vervolgstappen\*

---

Inzicht in meer onderdelen die van invloed zijn op de keuze voor de economie en werkgelegenheid van de Rotterdamse haven in vergelijking met andere havens:

- De kosten van machinisten/personeel in de verschillende landen en/of voor de verschillende scenario's
- De kosten voor gebruik voor de verschillende typen locomotieven
- De integrale kosten voor in kaart brengen voor de gehele keten (inclusief haven/terminals)
- Regulering, milieu- & klimaatkosten
- Operationele efficiëntie / Doorlooptijden
- Belastingen, heffingen en havengelden
- Effecten van bundelingsconcepten Antwerpen en Hamburg doorrekenen

