

Hoofdlijnenverslag van de internetconsultatie

Tijdelijke subsidieregeling ERTMS goederenlocomotieven

(Internetconsultatie van 9 januari tot en met 9 februari 2024)

In het kort

De huidige analoge treinbeveiliging Automatische trein beïnvloeding (ATB) moet worden vervangen door het digitale European Rail Traffic Management System (ERTMS). Het European Train Control System (ETCS) is onderdeel van dit Europese beveiligingssysteem en moet ingebouwd worden in de goederenlocomotieven. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat bereidt daarom een subsidieregeling voor om goederenlocomotieven te voorzien van ETCS systeemversie 2.0 of hoger en op die manier geschikt te maken voor ERTMS. Zo kunnen deze locomotieven blijven rijden over baanvakken met ATB en baanvakken met ERTMS. Dit is een vervolg op de eerdere Subsidieregeling ERTMS, waarin meerdere goederenlocomotieven worden omgebouwd. In de eerdere regeling zitten ook meerdere prototypes. Op basis van deze prototypes kunnen in de nieuwe regeling efficiënt goederenlocomotieven seriematig worden omgebouwd.

Doelen van de regeling

- Stimuleren van de ombouw van goederenlocomotieven naar ETCS systeemversie 2.0 of hoger geschikt voor ETCS level 2;
- Bijdragen aan het tijdig beschikbaar hebben van voldoende goederenlocomotieven voor ERTMS;
- Beperken van de negatieve effecten van de transitie naar ERTMS op de concurrentiepositie voor de spoorgoederensector.

In aanmerking komen locomotieven die worden gebruikt op het Nederlandse spoor, die voldoen aan specifieke randvoorwaarden en nog niet in een eerdere nationale subsidieregeling zitten. Op dit moment heeft het ministerie ongeveer 180 à 190 goederenlocomotieven in beeld die hiervoor in aanmerking komen.

Voor wie is dit belangrijk?

Materieeleigenaren van locomotieven die voor spoorgoederenvervoer op het centraal bediend gebied in Nederland worden ingezet.

Wat zijn de gevolgen?

Door deze subsidieregeling kunnen eigenaren van goederenlocomotieven een bijdrage ontvangen voor de ombouw naar ETCS systeemversie 2.0 of hoger. Door de bijdrage van 50% van de ombouwkosten wordt de benodigde investering vanuit eigenaren gehalveerd. Naar verwachting worden hierdoor tot 180 à 190 goederenlocomotieven omgebouwd en toegelaten. Dat is voor ingebruikname van het eerste baanvak met systeemversie 2.0 ten behoeve van commerciële

doeleinden. Momenteel is dat het baanvak Kijfhoek – Belgische grens, welke gepland staat voor medio 2028 (bandbreedte 2028 – 2030).

De internetconsultatie

Er kon worden gereageerd op alle onderdelen van de regeling en de toelichting. Speciale aandacht werd gevraagd voor een aantal deelvragen:

- vraag 1. Ontbreken er type goederenlocomotieven in de bijlage van de conceptregelingstekst?
- vraag 2. In hoeverre dekt de maximale subsidie per locomotieftype 50% van de kosten van de subsidiabele activiteiten?
- vraag 3. Er is een verplichting in de conceptregeling opgenomen dat locomotieven in de eerste drie kalenderjaren na ombouw op ten minste tien dagen per jaar geregistreerd worden in Nederland (artikel 10). Hoe kijkt u tegen de hoogte van "tien" aan in deze verplichting?
- Vraag 4. Zijn er in de conceptregeling bepalingen met negatieve consequenties voor uw bedrijfsvoering opgenomen? Kunt u toelichten hoe deze bepalingen u negatief raken?
- Vraag 5. Zijn er tegenstrijdigheden, onjuistheden of onmogelijkheden in de regeling aanwezig?
- Vraag 6. Zijn er nog andere punten die u op basis van de conceptregeling graag wil meegeven in deze consultatie?

De reacties

Er zijn in totaal 16 reacties ingediend, hiervan zijn er 14 openbaar. Indieners zijn: Verschillende partijen uit de spoorgoederensector (inclusief materiele eigenaren) en infravervoerders, waaronder: Locomotive Workshop Rotterdam BV, Nexrail, LINEAS, AKIEM, Strukton Rail Equipment BV, Eurailscout Inspection & Analysis, Beacon Rail, Voestalpine, RailGood, DB Cargo Nederland N.V., VolkerRail Materieel en Logistiek B.V.

1. Algemeen beeld van de reacties

De reacties op de in de IC gestelde vragen zijn van uiteenlopende aard.

- vraag 1. Ongeveer de helft van de indieners geeft aan bepaalde types goederenlocomotieven op de lijst te missen;
- vraag 2. Het merendeel van de indieners geeft aan dat de maximale subsidie per individuele locomotief van een type niet de beoogde 50% dekt;
- vraag 3. Een groot deel van de indieners heeft moeite met de 10 dagen termijn; sommigen vinden de termijn te kort, anderen vinden de formulering niet duidelijk. Gevraagd wordt hoe toezicht wordt gehouden op de uitoefening van de verplichting;
- Vraag 4. Een deel van de indieners is van mening dat de hoogte van de subsidie en de voorwaarden van de Regeling negatieve consequenties zouden kunnen hebben voor de bedrijfsvoering;
- Vraag 5. Een aantal indieners ziet enige tegenstrijdigheden en onjuistheden in de regeling;
- Vraag 6. Een deel van de indieners heeft nog nadere opmerkingen en suggesties.

2. Hoofdpijnen van de inhoudelijke reacties

In onderstaand overzicht is een algemeen beeld geschetst, aan de hand van citaten uit individuele reacties. Deze reacties geven uitsluitend de mening van de indieners weer.

- Vraag 1. Ongeveer de helft van de indieners geeft aan materieel op de lijst te missen;
 - Het type BR363/V60 locomotief ontbreekt;
 - Meetteinen met een VVI en voorzien van ATB worden niet meegenomen in deze regeling;
 - De belangrijkste hedendaagse corridor locomotief ontbreekt, de Siemens Vectron;
 - Een groot deel van de nationale goederenlocomotievenvloot (zoals de BR203 en E1800) ontbreekt.

- Vraag 2. Het merendeel van de indieners geeft aan dat de subsidie niet toereikend is;
 - Het maximum subsidiebedrag dekt niet 50%, maar eerder 30% van de kosten;
 - De systeemkosten worden slechts deels gedekt. Gevraagd wordt wie de seriële nieuwe homologatie van de betreffende voertuigen betaalt en de stilstandskosten dekt gedurende de montage en herhomologatie;
 - Het voorgestelde maximale subsidiebedrag staat in geen verhouding tot de miljoeneninvestering die een vervoerder moet doen. Daarom moet voor de infravervoerders een 100% subsidie plaatsvinden;
 - Als deze regeling ook gaat gelden voor meetteinen dan is het niet mogelijk om de ombouw te realiseren zonder een subsidie /compensatie van 100% op de ombouw van de meetteinen.

- Vraag 3. Een groot deel van de indieners heeft moeite met de 10 dagen termijn; sommigen vinden de termijn te kort, anderen vinden de formulering niet duidelijk;
 - Gevraagd wordt of met 'registreren' wordt bedoeld 'het daadwerkelijk inzetten van de locomotief in Nederland' of het "in het Nederlands voertuigregister inschrijven".
 - Het is niet eenvoudig voor een vervoerder die geen eigenaar is van het voertuig om aan te tonen dat de voertuigen in Nederland zijn ingezet;
 - De feitelijke inzet in Nederland is veel belangrijker dan het aantal geregistreerde dagen;
 - Tien dagen is nergens op gebaseerd. Iedereen kan hieraan voldoen, als het railvoertuig maar een registratie heeft in Nederland. Hiermee zet Nederland de deur open voor alle EU landen om in Nederland de subsidie op te halen;
 - Veel indieners spreken hun zorgen uit over de mogelijkheid dat de subsidie in het buitenland terecht komt, en zouden graag zien dat de subsidie ten goede komt aan Nederland;
 - Tien dagen per jaar is te kort. Een dergelijke voorwaarde kan beter worden gekoppeld aan aantal kilometers dat iedere locomotief op het Nederlandse hoofdspoorwegennet wordt ingezet.

- Vraag 4. Een deel van de indieners is van mening dat de hoogte van de subsidie en de voorwaarden van de Regeling negatieve consequenties zouden kunnen hebben voor de bedrijfsvoering;

- Uitsluiting van nieuwbouw is concurrentievervalsing. Oude locomotieven zijn vervuilender, inefficiënter en verouderd (niet TSI conform) en ooit zonder ERTMS geleverd. De markt kan niet veiliger worden, vergroenen en vernieuwen, als je de oude situatie subsidieert en daarmee nieuwe voertuigen op achterstand zet;
 - De regeling biedt geen ruimte voor een vorm van "oud voor nieuw". Hiermee wordt bedoeld dat oudere locomotieven wellicht in aanmerking komen voor subsidie echter dat dit geld vanwege klimaatdoelen beter besteed kan worden aan groenere schonere alternatieven;
 - Deze conceptregeling is niet toereikend aangezien hier de meettreinen niet opgenomen zijn;
 - De maximum stilstand die wordt vergoed is gelimiteerd tot 4 weken. Dit is nauwelijks voldoende tijd voor de hele volledige upgrade;
 - 50% subsidie op de upgrade en retrofit van de seriematige ombouw is onvoldoende om de onrendabele top van de implementatie van 'ERTMS only' Level 2 Baseline 3 op delen van het Nederlandse gemengde spoornet volledig te compenseren en daarmee het spoorgoederenvervoer in Nederland niet de markt uit te prijzen.
- Vraag 5. Een aantal indieners ziet enige tegenstrijdigheden en onjuistheden in de regeling;
 - Alle goederenlocomotieven worden nu op één hoop gegooid, terwijl het goederenvervoer en het infravervoer totaal anders is en totaal andere stakeholders kent;
 - De maximum leeftijd van locomotieven beperkt de toegang tot relevante locomotieven die kunnen deelnemen aan de ERTMS inzet in Nederland;
 - Een aantal van om te bouwen locomotieven is momenteel niet toegelaten op ETCS-gebied of een deel daarvan. Ombouw leidt tot het ook daar kunnen gebruiken van die locomotieven, waarbij op grond van het huidige tekstvoorstel geen subsidie zou kunnen worden verkregen;
 - Gevraagd wordt wat wordt bedoeld met 'geregistreerd'; of het voertuig over een Nederland geregistreerd EVN (nummer) moet beschikken (en daarna dus overal kan worden ingezet) of dat de inzet in Nederland wordt bedoeld en dat laatste moet worden aangetoond.
 - Vraag 6. Een deel van de indieners heeft nog nadere opmerkingen en suggesties;
 - Wat ontbreekt aan deze subsidie regeling is dat er geen rekening wordt gehouden met de werkplaatsen;
 - Gevraagd wordt naar de definitie van materieleigenaar, en of een Keeper ook kan indienen;
 - Gevraagd wordt naar de mogelijkheid tot stapeling met Europese CEF subsidies;
 - De conceptregeling lijkt zich te richten op de markt, maar staat totaal niet in verhouding tot de investeringen;
 - Gevraagd wordt of ETCS systeemversie 2.0 of hoger precies hetzelfde als de Baseline 3 respectievelijk SRS-versies;
 - Artikel 9 spreekt van een vast bedrag. Gevraagd wordt om uitleg hierover;
 - In deze subsidieregeling is niet geborgd dat Baseline 3 toekomstvast is met betrekking tot de implementatie van FRMCS (rond 2030-2032) als vervanging van GSM-R in Nederland;
 - Hoewel met het subsidiëren van het voor ETCS geschikt maken van locomotieven een deel van de ombouwkosten wordt gefinancierd, wordt het spoorgoederenvervoer met de

invoering van ETCS op het Nederlandse spoorweginet geconfronteerd met kosten die andere vervoersmodaliteiten niet of in zeer geringe mate kennen;

- Van een verbetering van de spoorveiligheid door ERTMS ten opzichte van de huidige situatie is geen sprake terwijl eventuele zich mogelijkerwijs voordoende voordelen voor het spoorgoederenvervoer zich in ieder geval de eerste tien jaren niet zullen verwezenlijken;
- Voor het 'level playing field' voor het spoorgoederenvervoer ten opzichte van andere goederenvervoersmodaliteiten betekent de invoering van ETCS, ook met subsidie, een nog verdere, aanzienlijke verslechtering.