

Beleidskompasformulier voor internetconsultatie

Titel:

(Vul hier de publicatietitel van de internetconsultatie in)

Tijdelijke subsidieregeling ERTMS goederenlocomotieven

∞ Wie zijn belanghebbenden en waarom?

[Toelichting](#)

Hulpvragen

- Wie zijn direct of indirect belanghebbenden bij het betreffende vraagstuk?

Materieeigenaren, Goederenvervoerders, Verladers, Spoorbeheerder ProRail, de Programmadirectie ERTMS, Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RvO), het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW).

- Wie beschikken er over relevante kennis over en ervaring met het vraagstuk?

Programmادirectie ERTMS, Spoorbeheerder ProRail, Materieeigenaren, Goederenvervoerders, Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RvO) en IenW.

- Op welke wijze zijn belanghebbenden tot nu toe in de verschillende fasen van het beleidstraject betrokken?

De conceptregeling maakt gebruik van de randvoorwaarden uit de programmabeslissing ERTMS 2019 en een eerdere subsidieregeling voor ERTMS. Bij het opstellen van de programmabeslissing en de eerdere subsidieregeling zijn belanghebbenden betrokken. Daarnaast is bij de totstandkoming van de regeling intensief samengewerkt tussen Programmادirectie ERTMS, RvO en IenW. Via de Programmادirectie ERTMS worden materieeigenaren en goederenvervoerders geïnformeerd over de internetconsultatie.

1. Wat is het probleem?

[Toelichting](#)

Hulpvragen

- a) Wat is het probleem?

In Nederland wordt de komende jaren ERTMS in de infrastructuur aangelegd als beveiligingssysteem. Om over deze infrastructuur te kunnen rijden moeten locomotieven ook ERTMS aan boord hebben. European Train Control System (ETCS) is onderdeel van ERTMS, en is onder andere van belang voor het materieel. Aanpassen van een locomotief naar ETCS systeemversie 2.0 of hoger is kostbaar. De baten van deze investering liggen verder in de toekomst, wanneer het volledige Europese systeem om is naar ERTMS. Hierdoor is het risico groot dat er onvoldoende locomotieven in Nederland beschikbaar zijn die over baanvakken met ERTMS kunnen rijden. Ook dreigen de kosten van goederenvervoer over spoor toe te nemen. Dit is niet in lijn met het door Nederland gewenste modal-shift beleid.

b) Wat zijn de oorzaken van het probleem?

De implementatie van een nieuw beveiligingssysteem (ERTMS) op de Nederlandse infrastructuur.

c) Wat is de omvang van het probleem?

Er zijn naar schatting circa 180 à 190 goederenlocomotieven die voldoen aan de randvoorwaarden, zoals opgesteld in de programmabeslissing ERTMS 2019, maar die nog niet in het traject van ombouw zitten. Daarbij is gebleken dat voor deze groep locomotieven ombouw bijdraagt aan het spoorgoederenvervoer in Nederland.

d) Wat is het huidige beleid en wat heeft de evaluatie opgeleverd?

In de programmabeslissing ERTMS 2019 zijn randvoorwaarden gesteld voor subsidiëren van eigenaren voor de ombouw van locomotieven. Via een eerdere subsidieregeling worden momenteel diverse locomotieven omgebouwd.

e) Wat gebeurt er als de overheid niets doet (Nuloptie)? Wat rechtvaardigt overheidsinterventie?

Wanneer eigenaren de volledige ombouwkosten naar ERTMS zelf moeten dragen, dan worden naar verwachting te weinig locomotieven omgebouwd voor de operatie in Nederland. Daarnaast moeten de volledige kosten doorbelast worden in de prijs van spoorgoederenvervoer, waardoor de concurrentiepositie verslechterd. Ook worden vanuit een eerdere subsidieregeling kostbare prototypes van bepaalde type locomotieven ontwikkeld. In de samenwerkingsovereenkomsten bij deze eerdere regeling is toegezegd dat er in 2024 een nieuwe vergelijkbare regeling komt voor de ombouw van goederenlocomotieven. Deze nieuwe regeling focust op de goedkopere seriematige ombouw die als gevolg van het creëren van prototypes uit de eerdere regeling mogelijk is.

2. Wat is het beoogde doel?

[Toelichting](#)

Hulpvragen

a) Wat zijn de beleidsdoelen?

Het beoogde beleidsdoel is de eigenaren van goederenlocomotieven te stimuleren om de locomotief geschikt te maken voor ETCS systeemversie 2.0 of hoger geschikt voor ETCS level 2, en zo tijdig voldoende goederenlocomotieven met ERTMS beschikbaar te krijgen. Daarnaast is ook een doel om de negatieve effecten op de concurrentiepositie van de spoorgoederensector t.o.v. andere modaliteiten en landen te beperken.

- b) Aan welke [duurzame ontwikkelingsdoelen \(sustainable development goals, SDG's\)](#) en [brede welvaartsuitkomsten](#) dragen de doelen bij?

Het programma ERTMS en de subsidieregeling voor de ombouw van goederenlocomotieven dragen bij aan een verbetering van de veiligheid en interoperabiliteit van het spoor in Europa. Hiermee draagt het bij aan duurzame infrastructuur. Voor de ombouw van goederenlocomotieven gaat het nog specifiek over het faciliteren van de handel in Nederland en de concurrentiepositie van de spoorgoederensector.

3. Wat zijn opties om het doel te realiseren?

[Toelichting](#)

Hulpvragen

- a) Wat zijn kansrijke aangrijpingspunten om het doel te realiseren?

Stimuleren dat er voldoende goederenlocomotieven worden omgebouwd naar ERTMS en dat de negatieve effecten op de concurrentiepositie van de spoorgoederensector worden beperkt. In de eerdere subsidieregeling worden van meerdere types prototypes met ERTMS gemaakt. Nadat een prototype van een type gereed is, kunnen de overige locomotieven van dat type voor een aanzienlijk lager bedrag seriematig worden omgebouwd. Een deel van de locomotieven voor deze seriematige ombouw zit al in de eerdere regeling. Deze nieuwe regeling is er onder anderen voor bedoeld om ook de overige locomotieven van de types waarvan een prototype in de maak is om te bouwen.

- b) Wat zijn, gegeven de aangrijpingspunten, kansrijke beleidsopties?

Het opstellen van een subsidieregeling waarmee de kosten voor eigenaren om goederenlocomotieven om te bouwen naar ERTMS afnemen.

- c) Wat is de [beleidstheorie \(doelenboom\)](#) per kansrijke beleidsoptie?

Via een subsidieregeling worden de kosten om te bouwen lager, wat een stimulerend effect zal hebben om daadwerkelijk om te bouwen. Ook hoeven door deze lagere kosten minder van de ombouwkosten doorbelast te worden in de prijs van spoorgoederen, wat de concurrentiepositie ten goede komt. Hiermee wordt de programmabeslissing ERTMS 2019 gevolgd. De eerdere subsidieregeling heeft aangetoond dat er inderdaad sprake is van een stimulerend effect.

4. Wat zijn de gevolgen van de opties?

[Toelichting](#)

Hulpvragen

- a) Wat zijn de verwachte gevolgen per beleidsoptie?

De ombouw van circa 180 à 190 goederenlocomotieven naar ERTMS, waardoor deze locomotieven in de toekomst ingezet kunnen worden op zowel de nieuwe ERTMS-baanvakken, als de huidige ATB-baanvakken. Met de 50% bijdrage vanuit de subsidie worden de partijen gestimuleerd om te bouwen en wordt het negatieve effect op de concurrentiepositie beperkt.

- b) Welke [verplichte toetsen](#) zijn van toepassing en wat zijn daarvan de uitkomsten (voor zover bekend)?

De handhaafbaarheid en uitvoerbaarheidstoets (HUF) wordt tegelijk met deze internetconsultatie uitgevoerd. De regeldruktoets door het ATR wordt tevens tegelijk met deze internetconsultatie uitgevoerd.

5. Wat is de voorkeursoptie?

[Toelichting](#)

Hulpvragen

a) Wat is het voorstel?

Subsidieregeling van maximaal 50% van de kosten voor het ombouwen van goederenlocomotieven zodat deze geschikt zijn voor ETCS systeemversie 2.0 of hoger geschikt voor ETCS level 2. Het gaat hierbij om de goederenlocomotieven die voldoen aan de eisen zoals gesteld in de programmabeslissing ERTMS 2019. Op deze manier wordt vervolg gegeven aan de eerdere ERTMS subsidieregeling waarbij meerdere kostbare prototypes worden omgebouwd. Het in het leven roepen van een nieuwe vergelijkbare regeling is een afspraak die bij de eerste regeling is gemaakt en een logisch gevolg op het ombouwen van de prototypes. Daarnaast biedt de nieuwe regeling ruimte om ook de overige goederenlocomotieven die voldoen aan de eisen in de programmabeslissing om te bouwen. Dat betekent dat via de nieuwe regeling ook één prototype ontwikkeld kan worden.

b) Hoe houdt het voorstel rekening met:

- [doeltreffendheid](#) en [doelmatigheid](#);
- uitvoerbaarheid voor alle relevante partijen (inclusief [doenvermogen](#), [regeldruk](#) en [handhaving](#));
- brede maatschappelijke impact?

De regeling houdt rekening met doeltreffendheid en doelmatigheid door de regeling alleen open te stellen voor specifieke type/series die voldoen aan specifieke voorwaarden. Daarnaast wordt voor doeltreffendheid een minimale verplichting gesteld voor inzet in Nederland na ombouw. Dit is van belang om te voorkomen dat locomotieven gebruik maken van de regeling die vervolgens niet in Nederland worden gebruikt. Het vaststellen van maximale bedragen per ombouw van goederenlocomotieven en de subsidiehoogte van 50% stimuleren de aanvrager om efficiënt te werk te gaan, wat doelmatigheid verder ten goede komt en het eigen doenvermogen aanspreekt. Er is rekening gehouden met regeldruk door het maximale bedrag binnen de kaderwet subsidies IenW te kiezen welke als vast bedrag kan worden beschikt. Ook is er rekening gehouden met handhaving en uitvoerbaarheid door de uitvoerende partijen (RVO en Programmadirectie ERTMS) te betrekken in het opstellen van de regeling.

c) Wat zijn de risico's en onzekerheden van dit voorstel?

Het is onzeker of de bijdrage van 50% voor alle eigenaren van goederenlocomotieven voldoende is om het gewenste stimulerende effect te bereiken. Ook kunnen prijzen voor ombouw fluctueren, waardoor het vooraf vastgestelde maximale bedrag per goederenlocomotief een lagere bijdrage dan 50% levert van de daadwerkelijke ombouwkosten.

d) Hoe ziet de voorgenomen [monitoring en evaluatie](#) eruit?

Via de hoeveelheid aanvragen wordt door IenW gemonitord of de subsidieregeling het gewenste stimulerende effect heeft en hoeveel goederenlocomotieven er met ondersteuning van de regeling omgebouwd worden. Na het verlopen van de regeling wordt een evaluatie op de regeling uitgevoerd.