

Reactie op de voorgenomen subsidie regeling ombouw van ATB naar ETCS, bekeken vanuit de Infravervoerder Eurailscout Inspection & Analysis B.V. Eurailscout voert werkzaamheden uit voor infrabeheerder ProRail en is volledig afhankelijk van opdrachten van deze zelfde infrabeheerder.

Hieronder de antwoorden / opmerkingen op de hierboven vermelde vragen;

1. Op dit moment beschikt Eurailscout over drie zelf aangedreven meettreinen namelijk de UFM120, de UST02 en de JULES. De inhoud van deze conceptregeling geconcentreerd zich op locomotieven. Meettreinen met een VVI en voorzien van ATB worden niet meegenomen in deze regeling.
2. Als deze regeling ook gaat gelden voor meettreinen dan: is het voor onze onderneming niet mogelijk om de ombouw te realiseren. Onder normale commerciële omstandigheden is het aan de opdrachtnemer om investeringen in de aanbidding (tarief verhogen per inzet) te verwerken. Dit is echter in Nederland niet mogelijk, omdat de beheerder altijd op de laagste prijs gunt en in Nederland partijen worden toegelaten die geen of buitenlands materieel gebruiken. Daardoor zijn deze forse investeringen nooit terug te verdienen door het opvoeren van een hoger inzettarief. Eurailscout kan zich niet vinden in de 50% subsidie, maar wil een subsidie /compensatie van 100% op de ombouw van de meettreinen.
3. Tien dagen is nergens op gebaseerd. Iedereen kan hieraan voldoen, als je 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. En is de subsidie niet Nederlands, maar Europees. Als je de spelers in Nederland wilt faciliteren, dan moet dit anders en steviger. Daarmee kan je ook het bedrag fors maken voor de partijen die het wel van Nederland moeten hebben. Eurailscout heeft enkele voertuigen in Duitsland geregistreerd staan echter worden deze voor bijna 100% ingezet in Nederland t.b.v. de infrabeheerder ProRail.
4. Geconcentreerd op de subsidie is deze conceptregeling voor Eurailscout niet toereikend aangezien hier de meettreinen niet opgenomen zijn. Zowel het ministerie, maar ook infrabeheerder ProRail zien niet de urgentie van het infravervoer om het spoor in Nederland veilig berijdbaar en in goede conditie te houden. Zonder inzetbare meettreinen kan de veilige berijdbaarheid van de railinfra niet vastgesteld worden.
5. Niet direct tegenstrijdigheden, maar wel ongelijkheden. Er wordt alleen gesproken over goederenlocomotieven en niet over meettreinen, terwijl het goederenvervoer en het infravervoer totaal anders is en totale andere stakeholders kent. Hiermee kan er geen andere aanpak komen voor de juiste doelgroepen en is of de één of de andere doelgroep niet gefaciliteerd. Voorstel; maak voor de verschillende doelgroepen ook verschillende regelingen. Goederenvervoer en Infravervoer zijn echt verschillende activiteiten met verschillende opdrachtgevers.
6. Samengevat lijkt de conceptregeling een geste naar de markt, maar staat totaal niet in verhouding met de investeringen. Daarnaast zou Eurailscout graag zien dat het ministerie meer inhoudelijk onderzoekt wat de infravervoerders dagelijks uitvoeren voor de infrabeheerder ProRail en een andere regeling voorstellen, die meer recht doet aan het mooie werk om het Nederlandse spoor.