

Reactie op de voorgenomen subsidie regeling ombouw van ATB naar ETCS, bekeken vanuit de Infravervoerder VolkerRail Materieel en Logistiek B.V. die werkzaamheden uitvoeren voor de beheerder ProRail en volledig afhankelijk zijn van de opdrachten van de beheerder ProRail.

1. Ontbreken er type goederenlocomotieven in de bijlage van de conceptregelingstekst? Hierbij moet het gaan om types die voldoen aan de **voorwaarden in artikel 5 van de conceptregelingstekst, de randvoorwaarden** uit de programmabeslissing ERTMS 2019 en waarvan ombouw gewenst is voor het spoorgoederenvervoer in Nederland

Antwoord: ja, de diesellocom Alstom BR203, E-locom Alstom 1700 en E-locom Alstom 1800.

2. In hoeverre dekt de maximale subsidie per locomotieftype 50% van de kosten van de subsidiabele activiteiten?

Antwoord: Onvoldoende. Volkerrail gebuikt machines uitsluitend voor instandhouding van de Nederlandse railinfra, in volledige opdracht van de Infrabeheerder ProRail en verwacht 100% vergoeding t.b.v. prototype en serie-inbouw, incl. de daarbij behorende (onttrekkings)kosten.

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?

Antwoord: Indien met het registreren, het daadwerkelijk inzetten van de locomotief in Nederland wordt bedoeld, lijkt 10 dagen ons vrij weinig, zeker wanneer er een flinke subsidie tegenover staat. Het aantal dagen mag dus flink omhoog. Hoe denk U dit overigens te gaan controleren? Wij hebben er nog niet echt een beeld bij.

4. Zijn er in de conceptregeling bepalingen met negatieve consequenties voor uw bedrijfsvoering opgenomen? Kunt u toelichten hoe deze bepalingen u negatief raken?

Antwoord Zie 2: subsidie is te laag om met onze werkzaamheden de investering terug te verdienen; Materieel van Infravervoerders dient dus 100% (incl. onttrekking van het materieel en alle bijkomende kosten) te worden vergoed.

5. Zijn er tegenstrijdigheden, onjuistheden of onmogelijkheden in de regeling aanwezig?

Niet direct tegenstrijdigheden, maar wel ongelijkheden. Alle goederenlocomotieven worden nu op één hoop gegooid, 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

Verder is de in vraag 3 genoemde registratie van 10 dagen per jaar in Nederland te onduidelijk. Deze tekst moet specifiek en op 1 manier uitlegbaar gemaakt worden.

Artikel 10 lid 2: *"De voertuigvergunning voor de goederenlocomotief betreft hetzelfde gebruiksgebied in Nederland als voorafgaand aan de aanpassing of ontwikkeling van die goederenlocomotief."* VolkerRail bezit momenteel materieel wat niet voorzien is van ETCS en daarmee niet is toegelaten op de ERTMS-baanvakken. Het doel van de ombouw is dat de locomotieven uiteindelijk ook dáár ingezet kunnen worden, waarmee het gebruiksgebied dus wijzigt en we daarmee geen recht op subsidie zouden hebben? Deze tekst moet dus aangepast worden.

6. Zijn er nog andere punten die u op basis van de conceptregeling graag wil meegeven in deze consultatie?

Kosten die gemaakt moeten worden voor onderhoud aan de systemen (éénmalig tbv apparatuur maar ook updates en (terugkerende-) opleidingskosten) moet ook in de subsidie meegenomen worden.