
Onderwerp	Toekomst Spoorgoederen
Van	Programmadirectie ERTMS
Aan	I&W
Kopie aan	MT-RF

itie

Inleiding

In 2019 besloot de Nederlandse regering met de programmabeslissing voor 2031 ERTMS in te voeren op een deel van het spoornet in Nederland. Het programma bevat de initiële investering voor de invoering van ERTMS in heel Nederland. ERTMS vervangt het bestaande treinbeveiligingssysteem ATB dat aan het einde van haar levensduur is. In de komende jaren implementeren alle Europese landen ERTMS.

De Programmadirectie ERTMS is namens het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (hierna I&W) belast met de coördinatie en uitvoering van het programma ERTMS. Hiervoor werkt de Programmadirectie ERTMS samen met alle partijen die betrokken zijn bij het spoor.

De invoering van ERTMS beïnvloedt de concurrentiepositie van het spoorgoederenvervoer. Op verzoek van met ministerie van I&W licht de Programmadirectie ERTMS dit nader toe in deze notitie.

ERTMS biedt op lange termijn voordelen voor het internationale goederenvervoer

ERTMS wordt in de komende decennia overal in Europa geleidelijk uitgerold. Doel van de Europese Commissie voor ERTMS is om de Europese spoorwegnetten te verbeteren, te standaardiseren en samen te smeden tot één gemeenschappelijk Europese spoorwegruimte, de 'Single European Railway Area'. ERTMS vergemakkelijkt het internationale spoorverkeer door systemen voor spoorwegseinen en treinbeïnvloeding interoperabel te maken, waardoor treinen met ERTMS-treinapparatuur van alle fabrikanten probleemloos en zonder beperkingen kunnen rijden over spoor met ERTMS-baanapparatuur van alle fabrikanten. Dit is relevant voor het spoorgoederenvervoer dat in Nederland qua vervoervolume en vervoersprestatie voor bijna 93% internationaal is (o.b.v. Eurostat).

De spoorgoederenvervoersector bekijkt ERTMS vanuit het Europese doel, waarbij de meerwaarde van het kunnen beschikken over één Europese standaard de opmaat is naar een 'single European railway area' met een voor de gebruikers van het spoor veilig, verbonden en betaalbaar spoorvervoerssysteem. ERTMS draagt bij aan de verwijdering van technologische grenzen in de EU.

Implementatie van ERTMS vraagt op korte termijn aanzienlijke investeringen van de goederensector

Tijdens de overgangsfase van het bestaande ATB systeem naar implementatie van ERTMS moeten locomotieven zowel met het bestaande ATB beveiligingssysteem kunnen opereren als met de laatste versie van ERTMS, Level 2 Baseline 3. Dit is het gevolg van de "ERTMS-only" als uitrolstrategie waarvoor Nederland heeft gekozen om de kosten van de uitrol te beperken. Deze strategie houdt in dat als ProRail op een traject ERTMS aanlegt ze het bestaande ATB-systeem buiten bedrijf stelt en haar componenten verwijderd. Daarna kunnen

op dat traject alleen nog treinen rijden die zijn uitgerust met de level 2 baseline 3 versie van ERTMS. De overgangsfase in Nederland duurt naar de huidige inzichten 25 jaar.

De eigenaren van locomotieven hebben daarom 2 opties:

1. Nieuwe locomotieven aanschaffen met ERTMS en ATB en eventueel vervroegd materieel afschrijven,
2. Bestaande locomotieven uitrusten met (de nieuwe versie van) ERTMS.

Dit geldt ook voor de locomotieven die nu rijden op de Betuweroute en Havenspoorlijn. Deze trajecten zijn voorzien van vorige versies van ERTMS. Ook treinen die hier rijden moeten een upgrade ondergaan.

De beide opties vragen om investeringen van partijen uit de spoorgoederensector. Hierdoor liggen de kosten voor eigenaren van goederenlocomotieven aanzienlijk hoger dan als Nederland had gekozen voor een dual signalling implementatie. Want dan zou ombouw van bestaande locomotieven of vervroegde afschrijving niet nodig zijn. De Nederlandse regering bepaalde in 2019 dat zij 50% van de ombouwkosten¹ draagt. Het andere deel van de ombouwkosten moeten de voertuigeigenaren zelf dragen. De indirecte kosten die gemoeid zijn met de ombouw moet de voertuigeigenaren en/of goederenvervoerders zelf dragen.

De huidige regeling voorziet niet in een tegemoetkoming voor vervroegde afschrijving. Een dergelijke toevoeging draagt zowel bij aan verbetering van de concurrentiepositie van het spoorgoederenvervoer als de vergroening van de goederenvloot.

Investeringen door de goederensector hebben negatieve invloed op de concurrentiepositie van het spoorgoederenvervoer

De investeringen door de goederensector leiden tot een hogere kostprijs van het spoorgoederenvervoer. Dit verslechtert de concurrentiepositie ten opzichte van andere modaliteiten. Uit onderzoek van Bridgecraft uit 2021² is gebleken dat er met de huidige regeling in 2030 een volumeverlies optreedt van gemiddeld 5,4% ten opzichte van de door de regering gekozen doelstelling. Er zal dan niet de geambieerde 62,6 maar 59,2 miljoen ton lading per spoor worden vervoerd, uitgaande van de rangeeroplossing zonder ERTMS. Met een investering van, ten tijde van het onderzoek, ca. € 180 miljoen was het mogelijk om het negatieve effect met de helft te beperken. Dit benodigde bedrag ligt wegens diverse oorzaken en voortschrijdend inzicht inmiddels hoger. De totale onrendabele top voor het spoorgoederenvervoer wordt geschat op € 300 miljoen prijspeil 2024. Om dit te beperken adviseert het onderzoeksbureau Bridgecraft een vervangingsregeling en een hogere bijdrage aan de ombouwopgave van locomotieven.

De negatieve gevolgen voor de concurrentiepositie van het spoorgoederenvervoer hebben directe invloed op de ambities van de Nederlandse Rijksoverheid en Europese Commissie voor meer duurzaam goederenvervoer per spoor en het verplaatsen van goederentransport van de weg naar het spoor, de zogenaamde modal shift. Ook heeft dit invloed op het verschuiven van lading van Nederlandse haven-industriële gebieden naar haven-industriële gebieden in omringende landen, en daarmee mogelijk verlies aan verdienvermogen van de Nederlandse economie.

Overige aandachtspunten voor spoorgoederensector vanuit het ERTMS-programma

Naast bovenstaande belangrijkste effect van de financiering van ERTMS op de concurrentiepositie van de spoorgoederensector zien wij nog een aantal aandachtspunten, waarvan het mogelijk van belang is om deze mee te nemen in de afwegingen voor het toekomstbeeld spoorgoederen.

¹ Uitgezonderd prototypes die in een inmiddels gesloten regeling voor 90% zijn gesubsidieerd. Dit was een combinatie van nationale en Europese subsidie.

² Meegestuurd als bijlage bij Voortgangsrapportage 16 van het programma ERTMS

- In de huidige planning van het programma wordt het tracé Kijfhoek – Belgische grens (Essen) in de periode 2028 – 2030 met ERTMS in bedrijf gesteld. Dit is een cruciale en veel gebruikte route voor het goederenvervoer. Dit tracé is de critical lifeline voor de twee grootste haven-industriële gebieden van Europa. Onvoldoende materieel op dit tracé zal grote gevolgen hebben voor goederendoorvoer naar het binnenland van Europa en daarmee ook financiële en economische gevolgen voor Nederland.
- Alle Europese landen werken de komende jaren aan een migratie naar ERTMS. Aangezien de industrie een beperkte capaciteit heeft, kan dat leiden tot mogelijke krapte op de markt van ERTMS geschikte goederenlocomotieven. De prijs en beschikbaarheid (via lease of koop) van goederenlocomotieven wordt hiermee uiteindelijk mede bepaald door marktwerking in heel Europa. De verschillende landen in Europa werken op dit dossier nog onvoldoende samen. Nederland heeft inmiddels met Duitsland hiervoor een initiatief genomen.
- Voor efficiënt goederenvervoer door Europa is coördinatie nodig over vervoerscorridors, zowel voor infrastructuur als materieel. Een corridor kan alleen met ERTMS functioneren als er voldoende geschikt en interoperabel materieel is.
- Vanwege de druk op de concurrentiepositie als gevolg van de transitie naar ERTMS blijft het risico bestaan dat er onvoldoende goederenlocomotieven tijdig voorzien zijn van ERTMS. Maatregelen die perspectief bieden op een betere concurrentiepositie en return on investment verkleinen dit risico voor het programma ERTMS.
- De toeleverende industrie heeft problemen om de benodigde capaciteit (locs met ERTMS) te leveren. Ook zien we een obstakel in het lange toelatingsproces voor loc's. Dit verloopt moeizaam en keuringsinstanties hebben te weinig tijd en capaciteit om dit te kunnen versnellen.
- De beoogde voordelen van ERTMS voor goederenvervoer treden pas op als op een gehele internationale vervoerscorridor over ERTMS-infrastructuur gereden kan worden met voldoende locomotieven. Dat betekent dat de baten in de transitieperiode nog niet (volledig) aanwezig zijn.

Slot

Met bovenstaande is een beknopte samenvatting geschetst vanuit het perspectief van de Programmadirectie ERTMS op het raakvlak tussen ERTMS en de concurrentiepositie van het spoorgoederenvervoer. Gezien de relatief grote impact die het programma ERTMS heeft op het spoorgoederenvervoer is het van belang dat dit mede beschouwd wordt in het proces voor de totstandkoming van het toekomstbeeld spoorgoederen.