

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat hebben verschillende fracties de behoefte om vragen en opmerkingen voor te leggen aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over de voorhang tijdelijke subsidieregeling ERTMS goederenlocomotieven (Kamerstuk 33 652, nr. 104)

De voorzitter van de commissie,
P. de Groot

Adjunct-griffier van de commissie,
Wiendels

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inhoudsopgave

Inleiding
PVV-fractie
VVD-fractie
NSC-fractie
BBB-fractie

Inleiding

De leden van de PVV-fractie hebben kennisgenomen van de brief omtrent de tijdelijke subsidieregeling ERTMS goederenlocomotieven. Zij willen de Staatssecretaris nog enkele vragen voorleggen.

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van de stukken behorend bij de tijdelijke subsidieregeling ERTMS goederenlocomotieven en hebben hierover nog de volgende vragen en opmerkingen aan de Staatssecretaris.

De leden van de NSC-fractie hebben kennisgenomen van de tijdelijke subsidieregeling ERTMS goederenlocomotieven en hebben daarover nog een aantal vragen.

PVV-fractie

Allereerst stellen de leden van de PVV-fractie vast dat het subsidieplafond is vastgesteld op 41 miljoen euro. Deze leden vragen hoeveel impact dit bedrag maakt. Deze leden vragen daarbij een uitgebreid overzicht inhoudende het totale kostenplaatje voor de sector, mét daarbij een uiteenzetting hoeveel goederenlocomotieven naar schatting geholpen zijn met dit subsidiebedrag.

De leden van de PVV-fractie stellen vast dat infrastructuurvervoerders niet onder de reikwijdte van de tijdelijke subsidieregeling vallen. Deze leden vragen of het van tevoren vaststaat welke organisaties als infrastructuurvervoerder worden aangemerkt, wat de voorwaarden zijn en wat er gebeurt in het geval een bedrijf betwist een infrastructuurvervoerder te zijn/niet te zijn.

VVD-fractie

De leden van de VVD-fractie merken op dat de overgang naar het European Rail Traffic Management System (ERTMS) in Nederland lang duurt en dat tussentijds ook nog met het bestaande Automatische treinbeïnvloeding-beveiligingssysteem (ATB) gewerkt moet kunnen worden, wat veel vraagt van de spoorgoederenvervoerders en materieeleigenaren. Het is daarom wat deze leden betreft goed dat er een subsidie is om locomotieven om te kunnen bouwen.

De leden van de VVD-fractie vragen welke gevolgen de overgang naar ERTMS heeft voor de concurrentiepositie van het spoorgoederenvervoer in Nederland en in welke mate deze subsidieregeling eraan bijdraagt dat de concurrentiepositie niet (verder) verslechtert.

Daarnaast vragen de leden van de VVD-fractie of, als gevolg van de overgang naar ERTMS, voldoende locomotieven beschikbaar zullen blijven voor goederenvervoer om het nodige volume per spoor te kunnen vervoeren. Ook vragen deze leden welke gevolgen de overgang naar

ERTMS heeft voor de wens om meer goederen per spoor in plaats van over de weg mogelijk te maken («modal shift») en in welke mate deze subsidieregeling eraan bijdraagt dat niet sprake zal zijn van een verdergaande omgekeerde modal shift.

De leden van de VVD-fractie vragen of de Staatssecretaris in gesprek is met de Europese Commissie (EC) om middelen uit het Connecting Europe Facility (CEF) beschikbaar te krijgen voor (extra subsidies aan) de spoorgoederenvervoersector, zodat de concurrentiepositie niet nog verder verslechtert en meer gedaan kan worden om de negatieve gevolgen van de extra kosten die de sector moet maken vanwege de overgang naar ERTMS te dempen.

De leden van de VVD-fractie merken op dat in een van de consultatiereacties staat dat NS en ProRail volledig worden gecompenseerd voor de extra kosten die zij in dit kader moeten maken. Deze leden vragen op basis van welke wettelijke grondslag of afspraken NS en ProRail wel volledig worden gecompenseerd voor de extra kosten die zij in dit kader moeten maken.

De leden van de VVD-fractie vragen of, nu de Staatssecretaris naar aanleiding van de consultatie heeft aangegeven dat voor het verkrijgen van subsidie er geen onderscheid tussen typen goederenlocomotieven wordt gemaakt, nu zeker is dat met deze subsidieregeling alle goederenlocomotieven in aanmerking komen voor de subsidie en daarmee omgebouwd kunnen worden. En dat dit dus geen gevolgen heeft voor de goederenvervoersector en het volume goederen dat per spoor wordt vervoerd.

De leden van de VVD-fractie lezen dat de subsidie kan worden ingezet voor ombouw van de locomotieven. Deze leden vragen in hoeverre de Staatssecretaris ziet dat de goederensector ook in de exploitatiefase en voor het onderhoud van de omgebouwde locomotieven tot extra kosten veroordeeld is.

Als laatste vragen de leden van de VVD-fractie hoe de Staatssecretaris aankijkt tegen de zorgen van de sector dat er een risico is dat Baseline 3 van ERTMS niet kan werken met Future Railway Mobile Communication System (FRMCS). Hoe gaat hij alvast inzicht krijgen in deze risico's ondanks dat het tijdpad van invoering van FRMCS nog niet bekend is? Kan de Staatssecretaris scenario's opstellen en hierover in overleg gaan met de sector?

NSC-fractie

De leden van de NSC-fractie merken op dat het spoorgoederenvervoer bij uitstek een grensoverschrijdend thema is waar Europese (co)financiering denkbaar zou moeten zijn. Deze leden verwijzen hierbij naar het recente artikel «EU-lidstaten lopen risico geld te laten liggen voor vernieuwing spoor en materieel» van SpoorPro¹, waarin ook het stimuleren van de uitrol van ERTMS expliciet wordt genoemd als mogelijkheid voor Europese (co)financiering. Hierover hebben deze leden een aantal vragen. Waarom wordt er bij de voorgestelde ERTMS -subsieregeling voor goederenlocomotieven geen gebruik gemaakt van Europese (co)financiering? Zijn de mogelijkheden voor Europese (co)financiering onderzocht en is daarbij ook specifiek gekeken naar middelen uit de Herstel- en veerkrachtfaciliteit van de Europese Unie (Recovery and Resilience

¹ SpoorPro, 30 januari 2025, EU-lidstaten lopen risico geld te laten liggen voor vernieuwing spoor en materieel | SpoorPro.nl

Facility, RRF)? Hiernaast vragen deze leden of Nederland er in de bredere spoorcontext wel voldoende in slaagt om Europese (co)financiering te werven voor spoorinvesteringen. Daarom vragen deze leden de Staatssecretaris of hij kan aangeven voor welke Nederlandse spoorinvesteringen, -projecten en/of -subsidieregelingen de afgelopen jaren Europese (co)financiering is binnengehaald. Kan hij de meest recente voorbeelden hiervan geven?

De leden van de NSC-fractie hebben ook vragen bij de voorgestelde vereiste dat locomotieven gedurende drie jaar tien dagen in Nederland moeten worden ingezet. Dit lijkt deze leden wat weinig. Deze leden vragen daarom allereerst om een inhoudelijke onderbouwing van deze vereiste. Kan de Staatssecretaris daarbij ook aangegeven waarom er niet gekozen is voor een aantal dagen hoger dan tien, bijvoorbeeld dertig dagen? Voorts vragen deze leden waarom in de toelichting op artikel 10 slechts gesteld wordt dat de subsidies «bij voorkeur» bijdragen aan de invoering van ERTMS in Nederland. Hiernaast zijn deze leden ook op zoek naar de internationale context. Zijn er andere landen in de Europese Unie die van dezelfde versie van ERTMS gebruik maken als waarvoor Nederland nu deze subsidieregeling voorstelt? Zo ja, welke landen zijn dat en bieden deze landen ook een subsidieregeling voor de ombouw/retrofitting van goederenlocomotieven aan? En hebben de ons omringende landen ook dergelijke subsidieregelingen voor de aanpassing van goederenlocomotieven of zijn deze in voorbereiding? Zo ja, hoe hoog zijn de subsidiebedragen in deze regelingen?

Tot slot hebben de leden van de NSC-fractie nog enkele vragen over de tijdspaden bij deze subsidieregeling. Deze leden vragen om een nadere toelichting van de bij artikel 7 gekozen korte aanvraagtermijn van 1 april 2025 tot 1 juli 2025. Is de sector in staat om binnen deze korte termijn de subsidies op een adequate wijze aan te vragen en in hoeverre is door de korte aanvraagtermijn sprake van een risico dat kansrijke aanvragen achterwege blijven? Hiernaast vragen deze leden welke gevolgen het heeft voor inwerkingtreding en de bijbehorende aanvraagtermijn, mocht er naar aanleiding van de voorhangprocedure in de Kamer reden zijn om de subsidieregeling te wijzigen.

BBB-fractie

De leden van de BBB-fractie lezen dat de Staatssecretaris 4 miljoen euro beschikbaar heeft gesteld voor de ontwikkeling van prototypes. Kan de Staatssecretaris aangeven welke specifieke innovaties worden gestimuleerd met de subsidie voor prototypeontwikkeling? En kan de Staatssecretaris aangeven welke criteria er zijn opgesteld – naast de criteria om binnen twee jaar in de handel te zijn – om de toegevoegde waarde hiervan te beoordelen?

De leden van de BBB-fractie lezen ook dat er nog geen besluit is genomen over het tijdspad voor FRMCS, dat GSM-R zal vervangen. Kan de Staatssecretaris aangeven hoe de huidige investeringen in ERTMS zich verhouden tot de toekomstige overstap naar FRMCS? Kan hij aangeven of er een analyse is van de risico's op dubbele kosten of veroudering van het huidige systeem? Hoe wordt hiermee omgegaan? Kan de Staatssecretaris aangeven welke garanties er zijn voor de eigenaren van de locomotieven?

De leden van de BBB-fractie constateren dat de regeling ervan uitgaat dat het traject Kijfhoek–Belgische grens in 2029/2030 operationeel is. Kan de Staatssecretaris aangeven, als de uitrol van ERTMS wordt vertraagd, welke gevolgen dat heeft voor de geldigheid van de subsidie en de

verplichting om de locomotieven te bouwen? Kan hij aangeven hoe hierop wordt geanticipeerd?

De leden van de BBB-fractie constateren dat het doel van de subsidieregeling het bevorderen van de uitrol van ERTMS is.

Kan de Staatssecretaris aangeven hoe de daadwerkelijke verbetering van de prestaties op het spoorwegnetwerk wordt gemeten? Kan de Staatssecretaris aangeven hoe dit in verhouding wordt gebracht met de gemaakte kosten?

Voorts constateren de leden van de BBB-fractie dat een aanvraag kan worden ingediend door de eigenaar van een goederenlocomotief. De eigenaar van een goederenlocomotief is niet altijd een spoorwegonderneming. Ook (andere) bedrijven die locomotieven voor spoorgoederenvervoer in eigendom hebben, kunnen in aanmerking komen voor subsidie als tevens aan de andere voorwaarden van de regeling is voldaan. Kan de Staatssecretaris aangeven of er specifieke maatregelen getroffen zijn om ervoor te zorgen dat kleine spoorwegondernemingen optimaal kunnen profiteren van deze subsidie?