

Nederland zet het kompas voor een concurrerend spoorgoederenvervoer

RailGood ziet het Nederlands maatregelenpakket van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, spoorgoederenvervoerders, verladers, zeehavens en ProRail voor het spoorgoederenvervoer als een belangrijke eerste stap om de concurrentiepositie met ons omringende landen en met weg en water te verbeteren. RailGood, een van de drijvende krachten achter het maatregelenpakket, is het samenwerkingsverband van Rotterdam Rail Feeding, LTE Netherlands, Captrain Netherlands, Lineas, SBB Cargo International, TX Logistiek, Rail Force One, Raillogix, Rail Transport Services, Shunter Tractie en Distri Rail. Nu is het zaak dat een daadkrachtige en doelgerichte uitvoering en samenwerking op korte en middellange termijn leiden tot tastbare resultaten. Daarbij is het ten eerste cruciaal dat de gebruiksvergoeding nu ook snel in de pas gaat lopen met Duitsland dat de gebruiksvergoeding vanaf 2019 halveert. Ten tweede dient de complexe door Europa verplichte transitie naar ERTMS komende jaren zodanig te worden vormgegeven dat deze een gezonde groei van het spoorgoederenvervoer mogelijk maakt. Dit zijn noodzakelijke voorwaarden om het spoorgoederenvervoer een belangrijke bijdrage te laten leveren aan het beperken van toenemend goederenvervoer over de weg en het beperken van uitstoot die slecht is voor het klimaat. Dit zijn belangrijke mobiliteitsdoelen uit het regeerakkoord.

Transport, de havens en internationale handel vormen belangrijke pijlers van onze economie. Nationaal maar ook internationaal zal de komende jaren het transport, door een groeiende vraag, flink toenemen. Om deze groei op te kunnen vangen en om het dichtslippen van het Nederlandse en Europese wegennet te voorkomen, is een sterk spoorgoederenproduct nodig. Spoorgoederenvervoer is een veilige en duurzame modaliteit, met een substantieel lagere CO₂-emissie per tonkilometer dan het wegvervoer en de binnenvaart, én met lage ongevallencijfers. In het regeerakkoord wordt daarom het belang van spoorvervoer als duurzame modaliteit benadrukt. Met de Betuweroute heeft Nederland een unieke verbinding tussen de havens van Rotterdam en Amsterdam met de Rijn Alpen Corridor en Midden- en Zuidoost-Europa.

Spoorvervoerders en -verladers, ProRail, havenbedrijven en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat maken deel uit van de Spoorgoederentafel waar zij meepraten over de toekomst van het vervoer van goederen over het spoor. Deze partijen hebben geconstateerd dat de gewenste groei van het spoorgoederenvervoer door sterk oplopende kosten en regeldruk de afgelopen 5 jaar niet of zeer beperkt is geweest. Zij zijn daarom gekomen tot een maatregelenpakket waarmee de positie van de sector ten opzichte van de ons omringende landen en ten opzichte van weg en water verbetert waarbij een gelijkjer marktspeelveld voor spoor wordt gecreëerd. De sector heeft de ambitie om met dit maatregelenpakket de omvang van het goederenvervoer per spoor te laten groeien van 42 miljoen ton in 2017 naar 54 tot 61 miljoen ton in 2030.

Het brede pakket van maatregelen bevat financiële en technische oplossingen voor het spoorgoederenvervoer, waaronder:

- Er wordt een bedrag van € 12 tot 14 miljoen per jaar subsidie beschikbaar gesteld voor de periode 2019-2023 waarmee de gebruiksvergoeding verlaagd wordt naar Duits niveau begin 2019. Dit om externe effecten (niet betaalde kosten) in verband met milieu en ongevallen in concurrerende takken van vervoer te voorkomen.
- Aanpassingen die het mogelijk maken te gaan rijden met langere treinen, tot een lengte van 740 meter. Hiermee dalen de kosten van het vervoer voor verladers.
- Conform het beleid van de Europese Unie, heeft ook Nederland voor de invoering van spoorbeveiligingssysteem ERTMS gekozen. De vervanging van ATB door ERTMS is echter een majeure lange termijn opgave. Voor de goederenvervoerders zijn de kosten van investeringen in On Board Units en de risico's als gevolg van significante technologische onzekerheden en zeer lange termijnen van ERTMS-uitrol zodanig dat dit een verantwoorde bedrijfsvoering in de weg staat en het level playing field verstoort. Voor de invoering van het digitale beveiligingssysteem ERTMS, spant het kabinet zich daarom maximaal in voor het ontsluiten van nationale en Europese fondsen. De complexe transitie naar ERTMS wordt zodanig vormgegeven dat deze een gezonde, economisch rendabele groei van het spoorgoederenvervoer mogelijk maakt.
- De bedrijfseconomisch verantwoorde inzet van nog meer stiller treinmaterieel en schone locomotieven alsmede onderzoek naar mogelijkheden voor trillingsarme draaistellen. Hiermee werken de sector en het kabinet gezamenlijk aan het verminderen van hinder door geluid en trillingen en de beleving van risico's voor omwonenden van het spoor.
- Het wegnemen van knelpunten in en vereenvoudigen van regelgeving voor een efficiënte operatie.

De hier genoemde maatregelen worden door de betrokken partijen opgepakt in de komende maanden en verder uitgewerkt. Hiermee streven we naar een evenwichtig pakket op de korte, middellange en lange termijn.

The Netherlands is setting the compass for a competitive rail freight transport

RailGood sees the Dutch package of measures for rail freight transport of the Ministry of Infrastructure and Water Management, rail freight operators, shippers, Dutch sea ports and rail infrastructure manager ProRail as an important first step to improve the competitive position with the surrounding countries and with truck and barge. RailGood - one of the driving forces behind the package of measures - is the branch organization of Rotterdam Rail Feeding, LTE Netherlands, Captrain Netherlands, Lineas, SBB Cargo International, TX Logistics, Rail Force One, Raillogix, Rail Transport Services, Shunter Traction and Distri Rail. Now it is important that decisive and goal-oriented execution and cooperation on short and medium lead to tangible results. In the first place, it is crucial that the infra charge now also quickly comes into line with Germany, which halves the infra charge from 2019. Secondly, the complex by the EU enforced complex transition to ERTMS in the years to come should be set up in such a way that it enables a healthy growth of rail freight transport. These are necessary conditions for rail freight transport to make an important contribution to limiting increasing freight transport by road and limiting emissions that harm the climate. These are important mobility goals in the Dutch coalition agreement.

Transport, ports and international trade are important pillars of the Dutch economy. Nationally, but also internationally, transport will increase considerably as a result of growing demand. In order to be able to cope with this growth and to prevent the congestion of the Dutch and European road network, a strong rail freight product is required. Rail freight transport is a safe and sustainable modality, with a substantially lower CO2 emission per ton kilometer than road transport and inland shipping, and with low accident figures. The Dutch coalition agreement (government) therefore emphasizes the importance of rail transport as a sustainable modality. With the Betuwe Route, the Netherlands has a unique dedicated rail freight connection between the ports of Rotterdam and Amsterdam with the Rhine Alpine Corridor and Central and Southeastern Europe.

Freight train operating companies and shippers, ProRail, Dutch sea ports and the Ministry of Infrastructure and Water Management are part of the Rail Cargo Table where they discuss the future of rail freight transport. These parties concluded that the desired growth in rail freight transport has not been or has been very limited in the last 5 years due to sharply rising costs and regulatory pressure. They have therefore come to a package of measures that improves the position of the sector in relation to the surrounding countries and in relation to truck and barge, creating a more equal level playing field for rail freight transport. With this package of measures the sector has the ambition to increase the volume of freight transport by rail from 24 million tons in 2017 to 54 to 61 million tons by 2030.

The broad package of measures includes financial and technical solutions for rail freight transport, including:

- A grant amount of € 12 to 14 million per year is made available for the period 2019-2023, which reduces the infra charge to German level early 2019. This is to prevent external effects due to unpaid environmental and accident costs of competing transport modes.
- Modifications that make it possible to drive with longer trains, up to a length of 740 meters. This reduces the costs of transport for shippers.
- In accordance with the policy of the European Union, the Netherlands has also chosen for the roll out of ERTMS as railway safety system. The replacement of ATB by ERTMS is, however, a major long-term task. For freight transport operating companies, the costs of investments in On Board Units and the risks as a result of significant technological uncertainties and very long period of time of ERTMS roll out are such that this threatens viable business operations and disrupts the level playing field. For the introduction of the digital railway safety system ERTMS, the government is therefore making every effort to provide national and European funds. The complex transition to ERTMS is set up in such a way that it enables a healthy profitable growth of rail freight transport.
- The business economically justified use of even more quiet rolling stock and eco-friendly locomotives as well as research into possibilities for low-vibration bogies. In this way, the sector and the government are working together to reduce nuisance caused by noise and vibrations and the perception of risks for residents of the railway.
- Removing bottlenecks and simplifying regulations for an efficient operation.

The measures mentioned above are adapted by all involved parties and will be further elaborated in the coming months. With this we aim for a balanced package in the short, medium and long term.

Die Niederlande legen den Kompass für einen wettbewerbsfähigen Schienengüterverkehr fest

RailGood sieht das niederländische Maßnahmenpaket für den Schienengüterverkehr des Ministeriums für Infrastruktur und Wassermanagement, Schienengüterverkehrs-unternehmen, Spediteure, Häfen und ProRail als wichtigen ersten Schritt um die Wettbewerbsfähigkeit mit den Nachbarländern und mit Straße und Wasser zu verbessern. RailGood - eine der treibenden Kräfte hinter dem Maßnahmenpaket - ist die Brancheorganisation von Rotterdam Rail Feeding, LTE Netherlands, Captrain Netherlands, Lineas, SBB Cargo International, TX Logistik, Rail Force One, Raillogix, Rail Transport Services, Shunter Tractie und Distri Rail. Jetzt ist es wichtig, dass eine tatkräftige und zielorientierte Umsetzung und Kooperation auf kurze und mittellange Sicht zu greifbaren Ergebnissen führt. Entscheidend ist erstens, dass die Trassenpreise nun auch schnell an die von Deutschland angepasst werden, das die Trassenpreise ab 2019 halbiert. Zweitens muss der komplexe von der EU geforderte Übergang nach ERTMS in den kommenden Jahren so gestaltet werden, dass ein gesundes Wachstum des Schienengüterverkehrs ermöglicht wird. Dies sind notwendige Voraussetzungen, damit der Schienengüterverkehr einen wichtigen Beitrag zur Begrenzung des zunehmenden Güterverkehrs auf der Straße und zur Begrenzung klimaschädlicher Emissionen leisten kann. Dies sind wichtige Mobilitätsziele aus dem Niederländischen Koalitionsvertrag.

Transport, Häfen und internationaler Handel sind wichtige Säulen der Niederländischen Wirtschaft. Auf nationaler, aber auch auf internationaler Ebene wird der Gütertransport aufgrund der wachsenden Nachfrage erheblich zunehmen. Um dieses Wachstum zu bewältigen und die Verkehrsüberlastung des niederländischen und europäischen Straßennetzes zu verhindern, ist ein starkes Güterverkehrsprodukt erforderlich. Der Schienengüterverkehr ist eine sichere und nachhaltige Modalität mit deutlich niedrigeren CO₂-Emissionen pro Tonnenkilometer als der Straßenverkehr und die Binnenschifffahrt, und mit geringeren Unfallzahlen. Der Niederländische Koalitionsvertrag betont daher die Bedeutung des Schienengüterverkehrs als nachhaltige Modalität. Mit der Betuweroute haben die Niederlande eine einzigartige Schienengüterverbindung zwischen den Häfen von Rotterdam und Amsterdam mit dem Rheinalpenkorridor und Mittel- und Südosteuropa.

Schienengüterverkehrsunternehmen und Verlager, ProRail, Hafenbetriebe und das Ministerium für Infrastruktur und Wassermanagement arbeiten zusammen an den Schienengüterverkehrstisch zusammen an der Zukunft des Schienengüterverkehrs. Diese Parteien haben festgestellt, dass das gewünschte Wachstum im Schienengüterverkehr in den letzten 5 Jahren aufgrund stark steigender Kosten und regulatorischem Druck nicht oder nur sehr begrenzt stattgefunden hat. Sie sind daher zu einem Maßnahmenpaket gelangt, welche die Position des Sektors gegenüber unseren Nachbarländern und in Bezug auf Straße und Wasser verbessern und damit die Chancengleichheit für die Eisenbahn verbessern wird. Der Sektor hat die Ambition, dieses Maßnahmenpaket zu nutzen, um das Volumen des Schienengüterverkehrs von 42 Millionen Tonnen in 2017 bis 2030 auf 54 bis 61 Millionen Tonnen zu erhöhen.

Das umfassende Maßnahmenpaket umfasst finanzielle und technische Lösungen für den Schienengüterverkehr, darunter:

- Für den Zeitraum 2019-2023 wird eine Subvention von € 12 bis 14 Mio. pro Jahr gewährt, wodurch die Trassenpreise gesenkt werden auf Deutsches Niveau Anfang 2019. Dies für den Ausgleich für die bei konkurrierenden Verkehrsträgern nicht angelasteten der Umweltkosten und Kosten für Unfälle.
- Anpassungen, die es ermöglichen, mit längeren Zügen mit bis zu 740 Metern Länge zu fahren. Dies reduziert die Transportkosten für Verlager.
- Im Einklang mit der Politik der Europäischen Union haben die Niederlande auch ERTMS für die Einführung des Eisenbahnsicherheitssystems gewählt. Der Ersatz von ATB durch ERTMS ist jedoch eine langfristige Aufgabe. Für die Schienengüterverkehrsunternehmen sind die Kosten für Investitionen in On-Board Units und die Risiken aus erheblicher technologischer Unsicherheit und die sehr lange Dauer der Implementierung von ERTMS so hoch, dass dies eine verantwortungsvolle Geschäftstätigkeit momentan im Weg steht und die Wettbewerbsbedingungen ernsthaft behindert. Für die Einführung des digitalen Sicherheitssystems ERTMS bemüht sich die niederländische Regierung daher maximal, nationale und europäische finanzielle Mittel zu erschließen. Der komplexe Übergang zu ERTMS wird so konzipiert, dass ein gesundes und wirtschaftlich profitables Wachstum des Schienengüterverkehrs ermöglicht wird.
- Die betriebswirtschaftlich verantwortungsvollere Nutzung von noch mehr leiseren Wagen und umweltfreundlichen Lokomotiven sowie die Erforschung der Möglichkeiten von Vibrationsarme Drehgestelle. Auf diese Weise arbeiten Sektor und Regierung zusammen um Beeinträchtigungen durch Lärm und Erschütterungen sowie die Wahrnehmung von Risiken für die Bewohner der Bahn zu reduzieren.
- Beseitigung von Engpässen und Vereinfachung der Vorschriften für einen effizienten Betrieb (Deregulierung).

Die hier genannten Maßnahmen werden von den Parteien aufgegriffen und in den kommenden Monaten weiter ausgearbeitet. Hiermit streben wir kurz-, mittel- und langfristig ein ausgewogenes Paket an.