

Reduction in Dutch infra charge for rail freight transport under the political condition that the sector invests in efficient port logistics and limiting environmental effects

The subsidy scheme to reduce the Dutch infra charge for rail freight transport and to keep it in line with Germany in accordance with the Dutch coalition agreement, was approved by the European Commission on 8 July 2019 after reviewing the state aid rules. This without additional EU conditions. RailGood is therefore content. In November 2017, the petition *All signals on green for rail freight transport* was offered to the Dutch Parliament in which the politicians were called for a substantial reduction in the infra charge for rail freight transport. This is to rail infra charge in line with truck and inland shipping (level playing field). In July 2019 the Ministry of Infrastructure and Water Management will publish the temporary subsidy scheme. This will take effect retroactively until 1 January 2019. The Dutch State Secretary for Infrastructure and Water Management, in accordance with a long-standing Dutch government tradition, sets conditions on top of the European frameworks for the implementation of the subsidy scheme. This entails costs for rail freight carriers. Nevertheless, the level playing field for freight transport by rail in the Netherlands is improving. This stimulates a modal shift from the congested road network to the clean and safe railways. Good for climate, the quality of life and the economy of the Netherlands.

On July 19, 2019, the Dutch State Secretary for Infrastructure and Water Management sent a letter to the Parliament about the package of rail freight transport, stating that the starting points for the subsidy on the infra charge for rail freight transport are:

- a reduction in the infra charge so that it is in line with Germany,
- a maximum of € 70 million over five years (2019-2023) with an interim evaluation in 2021,
- a relatively higher subsidy rate for the train weight categories that ProRail uses in its infra charges, in which intermodal transport and wagon load transport in particular operate. This is precisely to stimulate a modal shift from road to rail.

This has laid an important foundation for the follow-up process for implementing the Dutch rail freight package of measures with a growth target from the current level of 41.5 million tonnes (2018) to 54 to 61 million tonnes in 2030. This is in line with the ambition of the Climate Agreement.

In accordance with a long-standing Dutch government tradition, the Dutch State Secretary for Infrastructure and Water Management sets conditions on top of the European frameworks for the implementation of the subsidy scheme. After a cooperation and negotiation process of many months, a declaration of intent to stimulate rail freight transport was agreed in July 2019 between the State Secretary for Infrastructure and Water Management and the rail freight carriers. This declaration of intent states that the subsidy scheme is opposed to the fact that the sector is committed to greater efficiency in port logistics and limiting the environmental effects. Specifically, this concerns:

- active participation by freight carriers, together with chain partners, in pilots for efficiency improvement in port logistics,
- participation by freight transport carriers in research into the causes of vibration nuisance (including a practical test of differentiated driving) and the possibilities for cost-effectively reducing this nuisance,
- that rail freight carriers, together with shippers, make every effort to use modern wagons and locomotives where reasonably possible, which are equipped with effective technology to reduce environmental nuisance and to better monitor the maintenance status of equipment,
- that rail freight carriers continue to make efforts to save energy and to experiment with clean fuels.

The declaration of intent entails costs for rail freight operators. Thanks to the subsidy scheme, the costs of using the Dutch railway lines are lowered, and therefore also the costs of rail freight transport. This encourages a modal shift from road to rail, which means growth in rail freight transport. A structural and significant cost reduction of rail freight transport is necessary to enable the desired modal shift from road transport with its high external costs (emissions of harmful substances, traffic accidents, economic damage due to congestion, wear of the road network and bridges) to the very clean, very safe, transport efficient and space efficient rail freight transport. An economically healthy growth of rail freight transport is essential for the continuity of the freight carriers and for a healthy competition on the railway network for the benefit of shippers. The rail sector also wants to maintain its generous lead in terms of safety and environmental and climate friendliness with respect to other modalities and is taking corporate social responsibility with the efforts and investments to limit the environmental effects of increasing rail freight. For example, within 5 years the fleet is 90% low-noise (already more than 50%).

It was prevented that the subsidy scheme would also be used politically to co-finance the migration of the current Dutch railway safety system ATB EG to the European Rail Traffic Management System (ERTMS) Level 2 Baseline 3 on important parts of the Dutch mixed passenger/freight railway network. ERTMS Level 2 Baseline 3 provides no value for rail freight carriers until at least 2035. 100% technical and operational interoperability with neighboring

countries is certainly not yet guaranteed and uncertain. The costs of ERTMS Level 2 Baseline 3 are sky high for rail freight carriers and seriously threaten responsible business operations. This not only concerns the costs for the upgrading, retrofit and replacement of locomotives for ERTMS, but also the substantially more expensive maintenance that ERTMS entails, the initial costs and Dutch add-ons in addition to the European specifications for ERTMS. Even the locomotives retrofitted and purchased for the Betuwe Route have to be retrofitted for Baseline 3 for tens of EURO's each. Passenger train operating companies in the Netherlands receive 100% subsidy of all costs from the Ministry of Infrastructure and Water Management, including maintenance. The freight carriers only receive part of these costs partly subsidized and part not. Just like in passenger transport, a full subsidy of the costs is necessary to remove the sword from Damocles over the Dutch rail freight package of measures of 19 June 2018. The Ministry of Infrastructure and Water Management regularly states that, due to state aid rules, only half of the costs of freight transport can be subsidized. While for the installation of ERTMS Level 2 Baseline 3 in some of the prototypes of locomotive series, 90% is subsidized and passenger transport is 100% subsidized. The major theme that will have to be solved is the financing and bearing the costs of making sufficient freight locomotives available for the coming decade. With the ERTMS Program and the Ministry of Infrastructure and Water Management, freight carriers will therefore continue their cooperation in a targeted manner in the coming year in order to achieve a cost-efficient and economically responsible transition to a fully interoperable ERTMS in the Netherlands. In such a way that the competitive position of rail freight transport does not deteriorate in the transition phase and also afterwards.

In parallel, work must be carried out vigorously on tangible results of the implementation program of the coherent Dutch package of measures for rail freight transport of 19 June 2018. High priority must be to rapidly improve the reliability and availability of the Port Railway Line Rotterdam and Betuwe Line in the short term. This is to prevent the high extra costs for the rail freight carriers due to disruption of the deployment of equipment and personnel. It also makes the rail product much more attractive for shippers because the disruption of the logistics of their production processes is prevented. Another top theme is that in 2020-2023 significantly longer freight trains (up to 740 meters) will be facilitated to further reduce the costs of freight transport by rail and to increase the profitability of intermodal transport in particular. This also requires targeted infrastructure upgrades and better cooperation between the Dutch and German rail infrastructure managers. Ensuring sufficient competitive railway capacity for 24/7 freight transport on the mixed passenger/freight railway network to ensure that Dutch ports, industry, distribution centers and rail terminals are always easily accessible is also a top priority. Certainly, with the increasing high-frequency passenger services on the Dutch railway network. And certainly, also at the time of the hopelessly over-running German works on the third track between Emmerich and Oberhausen, which are likely to run from 2026 to 2030 as well as during work on the Dutch railway network. Southwest Netherlands (Port of Rotterdam, North Sea Port and the multimodal junctions in Moerdijk and Tilburg) must be accessed as quickly as possible via the Oldenzaal border crossing (Bentheim route) as the principal route in the European Rail Freight Corridor North Sea Baltic that also connects to the growth markets of Russia and China. This has been taking for far too much time. There must also be a migration plan to replace the Dutch exotics under the railway safety and traffic management systems ATB NG, for which hardly any freight locomotives are available, with an interoperable railway safety and traffic management system. ATB NG has been an insurmountable barrier to entry for years on crucial routes for the Basic Network of Hazardous Goods, including the Roermond-Venlo railway line (from/to Chemelot chemical site), as well as the Groningen ports and the rail terminal in Veendam. Finally, recent plans to build real estate above the railways on hinterland connections to the ports and the (petro) chemical industry must be stopped to keep Dutch ports and industry safe, sustainable and competitive reachable. The Climate Turn (*Klimawende*), Energy Turn (*Energiewende*) and Modal Turn (*Verkehrswende*) call for coherent, future-proof and keen political-administrative choices to properly facilitate the transport of freight by rail. This will keep the Dutch (and also European) economy moving, achieving the desired modal shift from road to rail and make a relevant contribution to the climate goal. The Dutch rail freight package of measures is a future-proof plan. The subsidy on rail infra charge for stimulating modal shift and the accompanying declaration of intent between the State Secretary for Infrastructure and Water Management and the rail freight carriers are the first tangible important steps in the realization of this *rail road map*.

Verlaging Nederlandse gebruiksvergoeding voor spoorgoederenvervoer onder de politieke voorwaarde dat de sector investeert in efficiënte havenlogistiek en beperking van omgevingseffecten

De subsidieregeling om de Nederlandse gebruiksvergoeding voor het spoorgoederenvervoer te verlagen en conform het regeerakkoord in de pas te laten lopen met Duitsland, is na toetsing aan de staatssteunregels op 8 juli 2019 door de Europese Commissie goedgekeurd. Dit zonder extra EU voorwaarden. RailGood is hiermee content. In november 2017 werd de petitie *Groen licht voor goederenvervoer per spoor*¹ aangeboden aan de Tweede Kamer waarin de politiek werd opgeroepen tot een substantiële verlaging van de infraheffing voor het spoorgoederenvervoer. Dit om de gebruikskosten van het spoor in lijn te brengen met truck en binnenvaart (level playing field). In juli 2019 publiceert het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat de tijdelijke subsidieregeling. Deze gaat in met terugwerkende kracht tot 1 januari 2019. De Nederlandse Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat stelt, conform een langjarige Nederlandse overheidstraditie, voorwaarden bovenop de Europese kaders aan de implementatie van de subsidieregeling. Dit brengt kosten voor de spoorgoederenvervoerders met zich mee. Desondanks verbetert het level playing field voor het goederenvervoer per spoor in Nederland. Dat stimuleert modal shift van het overvolle wegennet naar het schone en veilige spoor. Goed voor de leefbaarheid en de economie van Nederland.

Op 19 juli 2019 stuurde de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat een brief naar de Tweede Kamer over het maatregelenpakket spoorgoederenvervoer², waarin vermeld is dat uitgangspunten voor de subsidie op de gebruiksvergoeding zijn:

- een verlaging van de gebruiksvergoeding zodat deze in de pas loopt met Duitsland,
- maximaal € 70 miljoen over vijf jaar (2019-2023) met een tussentijdse evaluatie in 2021,
- een relatief hoger subsidietarief voor de treingewichtscategorieën die ProRail in zijn gebruiksvergoeding hanteert waarin met name het intermodale vervoer en wagenladingenvervoer opereren. Dit juist om modal shift van weg naar het spoor te stimuleren.

Hiermee is een belangrijk fundament gelegd onder het vervolgproces voor de uitvoering van het maatregelenpakket spoorgoederenvervoer dat een groei doelstelling heeft van het huidige niveau van 41,5 miljoen ton (2018) naar 54 tot 61 miljoen ton in 2030. Dit is in lijn met de ambitie van het Klimaatakkoord.

De Nederlandse Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat stelt, conform een langjarige Nederlandse overheidstraditie, voorwaarden bovenop de Europese kaders aan de implementatie van de subsidieregeling. Na een samenwerkings- en onderhandelproces van vele maanden is in juli 2019 een intentieverklaring ter stimulering van het spoorgoederenvervoer afgesproken tussen de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat en de spoorgoederenvervoerders. In deze intentieverklaring is vastgelegd dat tegenover de subsidieregeling staat dat de sector zich inzet voor meer efficiëntie in de havenlogistiek en beperking van de omgevingseffecten. Concreet gaat het hierbij om:

- actieve deelname door de goederenvervoerders, samen met de ketenpartners, aan pilots voor efficiencyverbetering in de havenlogistiek,
- deelname door de goederenvervoerders aan onderzoek naar de oorzaken van trillinghinder (inclusief een praktijkproef *gedifferentieerd rijden*) en de mogelijkheden om deze hinder kosteneffectief te beperken,
- dat de spoorgoederenvervoerders zich samen met verladers inspannen om waar redelijkerwijs mogelijk moderne wagons en locomotieven in te zetten die voorzien zijn van effectieve technologie om omgevingshinder terug te dringen en om de onderhoudstoestand van materieel beter te monitoren,
- dat de spoorgoederenvervoerders zich blijven inspannen om energie te besparen en te experimenteren met schone brandstoffen.

De intentieverklaring brengt kosten voor de spoorgoederenvervoerders met zich mee. Dankzij de subsidieregeling gaan onder de streep de kosten van het gebruik van het spoor omlaag en dus ook die van het spoorgoederenvervoer. Dit stimuleert modal shift van weg naar spoor, hetgeen groei van het spoorgoederenvervoer betekent. Een structurele en beduidende kostenreductie van het spoorgoederenvervoer is noodzakelijk om de zo gewenste modal shift mogelijk te maken van het wegvervoer met zijn hoge externe kosten (emissies van schadelijke stoffen, verkeersongevallen, economische schade door congestie, slijtage wegennet en bruggen) naar het zeer schone, zeer veilige en transport- en ruimte-efficiënte spoorgoederenvervoer. Daarbij is een economisch gezonde groei van het spoorgoederenvervoer onontbeerlijk voor de continuïteit van de vervoerbedrijven en voor een gezonde marktwerking op het spoor ten bate van verladers. De spoorsector wil verder zijn riantie voorsprong op het

¹ <http://spoorgoederenspoort.nl>

² https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven_regering/detail?id=2019Z15246&did=2019D31340

gebied van veiligheid en milieu- en klimaatvriendelijkheid t.o.v. andere modaliteiten behouden en onderneemt maatschappelijk verantwoord met de inspanningen en investeringen om de omgevingseffecten van groeiend goederenvervoer per spoor te beperken. Zo is binnen 5 jaar het wagenpark 90% geluidsarm (nu reeds ruim 50%).

Voorkomen is dat de subsidieregeling politiek ook zou gaan worden ingezet om de migratie van het huidige spoorbeveiligingssysteem ATB EG naar het European Rail Traffic Management System (ERTMS) Level 2 Baseline 3 op belangrijke delen van het Gemengde spoornet mede te bekostigen. ERTMS Level 2 Baseline 3 levert tot zeker 2035 geen enkele waarde op voor de spoorgoederenvervoerders³. 100% technische en operationele interoperabiliteit met omliggende landen is zeker nog niet geborgd en onzeker. De kosten van ERTMS Level 2 Baseline 3 zijn voor de spoorgoederenvervoerders *sky high* en bedreigen een verantwoorde bedrijfsvoering ernstig. Het gaat hierbij niet alleen om de kosten voor de opwaardering, ombouw en vervanging van locomotieven voor ERTMS, maar ook om het substantieel duurdere onderhoud dat ERTMS met zich meebrengt, de initiële kosten en Nederlandse *add-ons* bovenop de Europese specificaties voor ERTMS. Zelfs de voor de Betuweroute omgebouwde en aangeschafte locomotieven moeten voor baseline 3 worden omgebouwd voor tonnen (€) per stuk. De reizigersvervoerders krijgen in Nederland alle kosten voor 100% vergoed door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, inclusief het onderhoud. De goederenvervoerders krijgen slechts een deel van deze kosten gedeeltelijk gesubsidieerd en een deel niet. Net als in het reizigersvervoer is een gehele vergoeding van de kosten noodzakelijk om het zwaard van Damocles weg te nemen boven het maatregelenpakket spoorgoederenvervoer van 19 juni 2018⁴. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat stelt regelmatig dat vanwege staatssteunregels slechts de helft van de kosten aan goederenvervoer zou mogen worden gesubsidieerd. Terwijl voor de installatie van ERTMS Level 2 Baseline 3 in een aantal van de prototypes van locomotiefseries 90% wordt gesubsidieerd en het reizigersvervoer 100% wordt gesubsidieerd. De financiering en bekostiging van het geschikt maken van voldoende goederenlocomotieven in komend decennium is het grote tophema dat zal moeten worden opgelost. Met het Programma ERTMS en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat zullen de goederenvervoerders komend jaar daarom de samenwerking doelgericht continueren om te komen tot een kostenefficiënte en bedrijfseconomisch verantwoorde transitie naar een volledig interoperabel ERTMS in Nederland. Zodanig dat in de overgangsfase en ook daarna de concurrentiepositie van het spoorgoederenvervoer niet verslechtert.

Parallel daaraan moet voortvarend worden gewerkt aan tastbare resultaten van het uitvoeringsprogramma van het samenhangende maatregelenpakket spoorgoederenvervoer van 19 juni 2018. Hoogste prioriteit moet hebben dat de betrouwbaarheid en beschikbaarheid van de Havenspoorlijn en Betuweroute op korte termijn snel wordt verbeterd. Dit om de hoge extra kosten bij vervoerders vanwege verstoring van inzet van materieel en personeel te voorkomen. Het maakt tevens het spoorproduct veel aantrekkelijker voor verladers omdat verstoring van de logistiek van hun productieprocessen wordt voorkomen. Ander tophema is dat in 2020-2023 er beduidend meer langere goederentreinen (tot 740 meter) worden gefaciliteerd om de kosten het goederenvervoer per spoorvervoer verder te verlagen en de rentabiliteit van vooral het intermodaal vervoer te verhogen. Dat vraagt ook om gerichte infra-opwaarderingen en betere samenwerking tussen de Nederlandse en Duitse spoorbeheerder. Borging van voldoende concurrerende spoorcapaciteit voor 24/7 goederenvervoer op het gemengde net om de Nederlandse havens, industrie, distributiecentra en railterminals altijd goed bereikbaar te houden, is ook een topprioriteit. Zeker met de toenemende hoogfrequente reizigersdienst. En zeker ook ten tijde van de hopeloos in de tijd uitlopende Duitse werkzaamheden aan het derde spoor tussen Emmerich en Oberhausen, die dreigen uit te lopen van 2026 naar 2030 alsmede tijdens werkzaamheden aan het Nederlandse spoor. Zuidwest-Nederland (mainport Rotterdam, North Sea Port en de multimodale knooppunten in Moerdijk en Tilburg) moeten zo snel mogelijk worden ontsloten via grensovergang Oldenzaal (Bentheimroute) als hoofdroute in de Europese Rail Freight Corridor North Sea Baltic die tevens aansluiting geeft op de groeiemarkten Rusland en China. Dit liert al veel te lang. Tevens moet er een migratieplan komen om de Nederlandse exoot onder de treinbeveiligingssysteem ATB NG, waarvoor nauwelijks goederenlocomotieven beschikbaar zijn, te vervangen door een interoperabel spoorbeveiligingssysteem. ATB NG vormt al jaren een onoverkomelijke toegangsbarrière op cruciale routes voor Basisnet gevaarlijke stoffen, waaronder de spoorlijn Roermond-Venlo, alsmede de Groningse havens en de railterminal in Veendam. Tot slot moeten recente plannen om vastgoed te bouwen boven het spoor op achterlandverbindingen naar de havens en (petro)chemische industrie een halt worden toegevoerd om de Nederlandse havens en industrie veilig, duurzaam en concurrerend bereikbaar te houden. De *Klimawende*, *Energiewende* en *Verkehrswende* vragen om samenhangende, toekomstvast en scherpe politiek-bestuurlijke keuzes om goederenvervoer per spoor goed te faciliteren. Daarmee wordt de Nederlandse economie in beweging gehouden, kan de zo gewenste modal shift van weg naar spoor worden gerealiseerd en kan een relevante bijdrage worden geleverd aan de klimaatdoelstelling. Het maatregelenpakket spoorgoederenvervoer is een toekomstvast plan. De subsidie op de gebruiksvergoeding van modal shift en de bijbehorende intentieverklaring tussen de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat zijn de eerste tastbare belangrijke stappen in de realisatie van deze *railroadmap*.

³ <http://www.railgood.nl/news.php?id=4&n=34>

⁴ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2018/06/19/maatregelenpakket-spoorgoederenvervoer>