

Den Haag, 28 september 2016

## Betreft: rondetafelgesprek ERTMS-uitrolstrategie – Ir. A.J. Toet, directeur KNV

Dank voor de uitnodiging.

Elektronisch Treinbeveiligingssysteem is van groot belang voor veilig en efficiënt spoorvervoer. De historische lappendeken van nationale systemen hindert het ontstaan van een Single European Railway Area. ERTMS is een goede zaak, maar wel duur en complex.

Op de lange termijn gaat het renderen, maar op de korte termijn moet de sector door de zure appel heen bijten. Het levert eerst flinke extra kosten en ongemak op!

Het verheugt KNV dat het kabinet gehoor geeft aan haar oproep om rekening te houden met Europese corridors. Dat levert rendement op voor het goederenvervoer.

KNV vindt het ook verstandig om voor het complexe project een paar jaar extra uit te trekken.

Er zijn ook zorgen.

### 1. Twijfelachtig Europese oriëntatie

KNV bespeurt restanten van traditioneel nationaal denken. We lezen nog dat de in Nederland aanwezige treinen worden omgebouwd...<sup>1</sup>? Maar we voeren toch ERTMS in om een Single European Rail Area tot stand te brengen voor Europese treinen?

Dat roept vragen op:

- Hoe gaan we in Nederland om met de nieuwe Baseline 3 versie 2 van ERTMS? Wordt er rekening gehouden met de Europese afspraken om de investering in on-board apparatuur op te schorten tot dat deze versie op de markt is?
- Krijgen buitenlandse treinen met ERTMS gecertificeerd door EURA automatisch toegang tot NL?

---

<sup>1</sup> *Start en tempo ombouw materieel*

*In de Voorkeursbeslissing is aangegeven dat ERTMS in 2022 is ingebouwd in al het bestaande materieel dat rijdt op het Nederlandse spoor. Uit een nadere modelanalyse door materieelspecialisten in het programma blijkt dat dit inderdaad haalbaar is ten aanzien van het materieel van NS en dat in 2023 ook nog zo'n 80% van al het andere materieel (goederen, regionaal, historisch, onderhoud) omgebouwd kan zijn. Gezien de verwachte indienststelling van de starttrajecten (2024) zal het benodigde materieel conform deze analyse op tijd omgebouwd kunnen zijn om de trajecten volgens planning in dienst te kunnen stellen. Na het vaststellen van de uitrolstrategie en bijbehorende planning kan teruggerekend worden welk materieel op welk moment omgebouwd moet zijn en wanneer hiermee gestart moet worden. Ook moet nader onderzocht worden op welke wijze voldoende ombouwcapaciteit beschikbaar kan worden gesteld.*

## **2. Afstemming met buurlanden**

Een andere zorg is de nauwkeurige afstemming op wat er gebeurt in de Nederlandse buurlanden. Op de Duitse route naar NL komt in 2021 ERTMS. Hoe zeker is die planning? En wat nu als dat een paar jaar schuift?

## **3. Onduidelijkheid over de financiële gevolgen voor vervoerders**

Over de kosten en baten heb ik al gesproken als een zure appel. De concurrentie positie van het spoorgoederenvervoer is zwak en vervoerders hebben in NL al een keer flink in de buidel moeten tasten. Kosten zijn in NL aanzienlijk hoger.

Vervoerders, materieel eigenaren inclusief spooraannemers tasten nog in het duister over de financiering van de on-board apparatuur. KNV verwacht ook dat er compensatie wordt gegeven voor de versneld afgeschreven investeringen in ERTMS, die de vervoerders eerder hebben moeten doen.

## **4. Aansturing van het project**

Tenslotte de governance van dit grote en complexe project. Als verreweg de grootste vervoeder in Nederland, zit NS in de ERTMS Stuurgroep en Tenderboard. Wie waakt er over de belangen van de goederenvervoerders en andere materieeleigenaren?

## **Andere wensen**

Er is in NL een probleem met het vervoeren van chemische producten op het spoor. Voor het vervoer gebruiken vervoerders graag de kortste en veiligste route. Dat wordt mede bepaald door de uitrol van ERTMS. KNV pleit voor versnelde uitrol op de trajecten van/naar Chemelot.