



## Position Paper NS Uitrolstrategie ERTMS

*Ten behoeve van de Rondetafel over de ERTMS uitrolstrategie met de vaste Kamercommissie voor Infrastructuur en Milieu, 28 september 2016*

In 2014 heeft het kabinet de beslissing genomen om ERTMS in te voeren in Nederland. NS is als vervoerder op het Hoofdrailnet een belangrijke betrokkene bij deze beslissing en werkt dan ook mee aan de invoering. Het ERTMS programma is complex met bijbehorende technische risico's. Het programma wordt nu goed gemanaged met oog voor deze risico's, vanuit de drijfveer dat risico's moeten zijn opgelost voordat het systeem daadwerkelijk in werking wordt gesteld. NS wijst er op en zal er op blijven wijzen, dat deze risico-benadering tot aan de dag van introductie en daarna noodzakelijk blijft.

Met de actualisatie van de uitrolstrategie is weer een volgende stap gezet richting de introductie van ERTMS. De Staatssecretaris en het Programma ERTMS (waaraan NS en ProRail deelnemen) hebben de uitrolstrategie aangepast op basis van de nieuwe planning van de Europese Commissie, opgedane kennis en ervaring en wensen van verschillende stakeholders. Dit met als doel om te komen tot een realistisch tempo van de uitrol van ERTMS.

NS onderschrijft de keuzes die in de uitrolstrategie zijn gemaakt door de Staatssecretaris. Voor NS bestaan er wel een drietal aandachtspunten die bij de uitrol en planning van belang zijn en hieronder uiteen worden gezet.

### **1. Harmonisatie van bestaande en nieuwe lijnen**

Op dit moment worden in Nederland verschillende versies van ERTMS gebruikt. NS ziet harmonisatie, zowel technisch als procesmatig, van versies als randvoorwaardelijk voor het succes van ERTMS.

Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft voor wat betreft de HSL-Zuid al toegezegd dat er een upgrade van de huidige ERTMS-versie komt in februari 2018. Die software upgrade is nodig om de nieuwe generatie Intercity's ('ICNG') waar ERTMS is ingebouwd, te kunnen testen en vanaf 2021 daar te laten rijden onder ERTMS.

Op andere ERTMS-baanvakken is het noodzakelijk om processen te harmoniseren zodat het systeem voor machinisten op ieder baanvak op dezelfde manier werkt. Het Programma ERTMS onderzoekt momenteel hoe die harmonisatie doorgevoerd kan worden. NS onderstreept het belang om daar uitvoering aan te geven.

### **2. Voldoende groei ERTMS baanvakken**

Met het huidige budget wordt ERTMS in grote delen van Nederland geïntroduceerd, maar blijven er overgangen bestaan tussen ATB en ERTMS. Dat betekent enerzijds veel transities, waarvoor blijvende aandacht en budget nodig is om dit goed in te regelen.

Anderzijds betekent het, dat het aantal baanvakken aanvankelijk beperkt is. Het aantal omgebouwde baanvakken moet uiteindelijk groot genoeg zijn dat *alle* machinisten ervaring (blijven) opdoen met ERTMS.



NS leidt machinisten, in een intensieve opleiding van één week, op om treinen onder ERTMS-beveiliging te kunnen rijden. Naast die opleiding is het van belang dat machinisten ervaring opdoen en 'vliegreuen' maken om deskundig met het systeem te werken en vanuit gewenning en routine te kunnen reageren op situaties. Als vervoerder moeten wij immers zorgen voor vlekkeloos gebruik van het systeem.

Wij pleiten dan ook voor een substantieel aantal baanvakken in het land, die in een gestaag tempo worden uitgerold zoals de uitrolstrategie schetst. Hiertoe is het ook noodzakelijk het nu bestaande ERTMS-budget intact blijft.

### **3. Introductie Testlab**

NS pleit tot slot voor het inrichten van een onafhankelijk ERTMS testlab: een veilige simulatieruimte waarin ERTMS hard- en software van de trein en infrastructuur integraal en intensief getest kunnen worden, zonder dat de echte treindienst buiten daardoor wordt beïnvloed.

We hebben nu te vaak gezien dat problemen pas in de praktijk ontdekt worden en het oplossen te lang duurt. Het testlab kan kinderziektes en mogelijke verstoringen vroegtijdig opsporen om deze vervolgens direct op te lossen.

Ook kunnen op basis van testresultaten in de ontwerpfase gemaakte ontwerpkeuzes direct aangepast worden. Bovendien kan het materieeltoelatingsproces deels binnen een testlab worden doorlopen, zonder consequenties voor de dienstregeling 'buiten'.

NS ziet wegens deze voordelen graag dat er ruim voor indienststelling van de ERTMS-upgrade op de HSL, een testlab operationeel is. NS hoopt dan ook op een snelle beslissing van het ERTMS-programma over inrichting van dit testlab waar alle gebruikers van de HSL-Zuid, de Infraproviders en de reizigers bij zijn gebaat.