



DB Cargo Nederland N.V.  
Moreelsepark 1  
3511EP Utrecht  
www.dbcargo.com

•  
De staatssecretaris van Infrastructuur en  
Waterstaat,  
Mevrouw Van Veldhoven - Van der Meer

Ons kenmerk: DvB/2018/2745

Utrecht, 21 december 2018

## Consultatie conceptrapport Railmap 4.0

Geachte mevrouw Van Veldhoven-Van der Meer,

Op 27 november jl. heeft u het conceptrapport Railmap 4.0 ter consultatie aangeboden. Hierin is de programmabeslissing ERTMS beschreven, die ziet op de overgang van de planuitwerkingsfase naar de realisatiefase voor invoering van European Rail Traffic Management System.

ERTMS is bedoeld als één, uniform, treinbeveiligingssysteem, dat op termijn de verschillende nationale beveiligingssystemen in de Europese Unie zal vervangen, waarmee voordelen voor het spoorstelsel als geheel en de spoorwegondernemingen in het bijzonder moeten worden bereikt. DB Cargo Nederland N.V. (hierna ook: DB Cargo) meent dat invoering van ERTMS in dat kader gezien zou moeten worden. De geconsulteerde programmabeslissing roept in dat verband vragen op. De risico's voor de bedrijfsvoering van DB Cargo en het spoorgoederenvervoer in het algemeen in geval van realisatie van ERTMS op basis van de programmabeslissing zijn groot. DB Cargo verzoekt u dringend een programmabeslissing te nemen waarbij deze risico's zijn gemitigeerd. Hieronder treft u onze reactie op het conceptrapport aan.

### Kosten en baten

In de programmabeslissing wordt de keus bevestigd om de hoofdspoorweginfrastructuur enkel met ERTMS uit te rusten, en niet met 'dual signalling'. U schrijft dat hieraan vooral een financiële afweging ten grondslag ligt: 'dual signalling' leidt tot hogere investeringen en beheerkosten dan ERTMS-only en het aanbrengen van dubbele systemen in het materieel vergt in totaal minder investeringen<sup>1</sup>. De kosten en baten liggen niet altijd bij dezelfde partij. Ook zouden de kosten voor de baten uitgaan bij de introductie van ERTMS<sup>2</sup>. Van spoorwegondernemingen wordt een eigen bijdrage van 89 miljoen euro verwacht<sup>3</sup>.

Er wordt dus gekozen voor besparing op de kosten van het beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur, maar voor de spoorwegondernemingen is er enkel een toename

<sup>1</sup> Paragraaf 2.2.5.2 van het conceptrapport.

<sup>2</sup> Paragraaf 6.5 van het conceptrapport.

<sup>3</sup> Tabel kosten en dekking Programma ERTMS van het conceptrapport.

...



van kosten waar geen baten tegenover staan en ook niet zullen komen te staan. Deze verdeling van kosten en baten is volstrekt niet evenwichtig. Besparingen die aan het beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur ten goede komen mogen niet geheel of gedeeltelijk afgewenteld worden op spoorwegondernemingen.

### **Bekostiging van aanpassing van rollend materieel**

NS wordt gecompenseerd voor het netto financieel effect van de invoering van ERTMS, dat wil zeggen vergoeding voor het netto financieel effect. NS hoeft dus niks te betalen. Ook een deel van de regionale vervoerders komt voor een compensatie in aanmerking. Voor 355 goederenlocomotieven in Europa is een Europese subsidie beschikbaar voor een upgrade van ERTMS Baseline 2 naar Baseline 3, die evenwel losstaat van de programmabeslissing. Voor goederenvervoerders bent u voornemens een subsidieregeling in te stellen voor het inbouwen van ERTMS met een vergoeding van maximaal 50% van de kosten, die echter gedeeld moet worden met de niet-commercieel opererende de spooraanneemers. Beheer- en onderhoudskosten worden alleen voor personenvervoerders met een lopende concessie vergoed<sup>4</sup>. Rollend materieel dat langer dan 20 jaar voor eerste indienststelling van een nieuw ERTMS-baanvak is opgeleverd en is toegelaten op de hoofdspoorweginfrastructuur komt in principe niet voor welke compensatie van ombouwkosten dan ook in aanmerking. Rollend materieel dat na 14 juli 2017 is besteld of in Nederland is toegelaten komt evenmin voor een compensatie in aanmerking.

Het voorgaande brengt met zich mee dat spoorgoederenvervoerders ten opzichte van NS niet gelijk worden behandeld en hooguit *een deel* van de met de invoering van ERTMS gemoeide kosten *mogelijk* vergoed kunnen krijgen en dan ook nog slechts indien er een subsidieregeling wordt ingesteld. Het leeuwendeel van het vervoer dat DB Cargo verricht op de baanvakken waar ATB zal worden vervangen door ERTMS-only wordt uitgevoerd met locomotieven<sup>5</sup> die niet voor enige compensatie van welke kosten dan ook in aanmerking komen.

DB Cargo kan de kostenverhoging van de invoering van ERTMS-only niet doorberekenen aan haar klanten. Voor onze klanten leidt invoering van ERTMS tot geen enkele verbetering in het vervoer die een dergelijke prijsstijging zou kunnen rechtvaardigen. DB Cargo kan deze kosten echter ook niet integraal zelf dragen.

De uitvoering van het programma is dan ook enkel te rechtvaardigen indien alle spoorwegondernemingen gelijk behandeld worden en dat betekent: geen netto financieel effect als gevolg van het realiseren van ERTMS-only en alle kosten die er aan de zijde van spoorwegondernemingen in verband daarmee moeten worden gemaakt.

### **Risico's en onzekerheden**

Vanaf 2022 is commerciële inzet van (opgevaardeerd) goederenmaterieel beoogd. Indachtig de ervaringen met het betrouwbaar operationeel krijgen van de huidige ERTMS-beveiliging op de Betuweroute en de Havenspoorlijn, inclusief de apparatuur in de locomotieven zelf, en het feit dat de specificaties van ERTMS baseline 3, release 2 nog niet eens uitgekristalliseerd zijn, is dit een onrealistisch voornemen. DB Cargo wil in haar bedrijfsvoering, de commerciële inzet, niet geconfronteerd worden met storingen, onbeschikbaarheid, veiligheidsrisico's enzovoorts. Zij wil haar klanten niet confronteren met problemen in het vervoer en al helemaal niet klanten verliezen als gevolg van het niet goed kunnen nakomen van haar verplichtingen. Commerciële inzet is dan ook eerst mogelijk indien het systeem aantoonbaar duurzaam betrouwbaar functioneert.

---

<sup>4</sup> Paragraaf 4.2.1 van het conceptrapport.

<sup>5</sup> Op grond van de voorgestelde regeling zal het waarschijnlijk om alle 120 door DB Cargo op deze baanvakken gebruikte locomotieven gaan.

Vanaf 2026 zal de hoofdspoorweg van Kijfhoek via Roosendaal naar de Belgische grens enkel nog van ERTMS voorzien zijn<sup>6</sup>. Via deze spoorweg wordt niet alleen nagenoeg vrijwel het gehele vervoer van en naar België en in ieder geval Antwerpen afgewikkeld, maar worden ook de zeehavens van Vlissingen en Moerdijk bediend. Voor deze bestemmingen bestaan geen alternatieve routes. DB Cargo acht het dan ook onverantwoordelijk om op deze spoorweg als eerste ATB te verwijderen en te vervangen door ERTMS-only. Dat is eerst mogelijk indien *het systeem*<sup>7</sup> zich als voldoende betrouwbaar heeft bewezen en goed functioneert.

Uit stap 10 van de migratiestappen<sup>8</sup> en de beschrijving van de exploitatieve eindtest<sup>9</sup> volgt dat verdere uitrol van ERTMS niet zeker is en dat er teruggebouwd kan worden naar ATB. Met dergelijke onzekerheden in de realisatie van ERTMS is investeren in het systeem voor DB Cargo niet te verantwoorden. Het programma mag spoorwegondernemingen niet met zulke grote risico's opzadelen, te meer daar de huidige treinbeveiligingssystemen adequaat functioneren en voor een goede bedrijfsuitvoering volstaan.

Onduidelijk is of het installeren van ERTMS B3R2 niet juist tot nieuwe interoperabiliteits- en compatibiliteitsproblemen rijdt. Hierop wordt in de programmabeslissing slechts terloops in gegaan, maar voor DB Cargo (en andere spoorgoederenvervoerders) leidt dit tot wezenlijke vragen, die niet beantwoord worden.

- Kan met van ERTMS B3R2 uitgeruste locomotieven van de Betuweroute en de Havenspoorlijn zondermeer gebruik worden gemaakt zonder verdere aanpassingen of andere beperkingen of kosten?
- Kan met van ERTMS B3R2 uitgeruste locomotieven daadwerkelijk zondermeer van andere met ERTMS uitgeruste spoorwegen elders in Europa gebruik worden gemaakt zonder verdere aanpassingen, of andere beperkingen of kosten?
- Kunnen locomotieven die met 'Belgische' of 'Duitse' ERTMS (B3, maar andere release) zijn uitgerust zondermeer gebruik maken van de in Nederland met ERTMS B3R2 uitgeruste spoorwegen, zonder verdere aanpassingen, beperkingen of kosten?
- Hoe vindt de formele toelating van bestaande en nieuwe spoorvoertuigen plaats gedurende het programma en daarna?
- Waaraan gaan het Europees Spoorwegbureau (ERA) en/of ILT toetsen voor wat betreft de eisen aan ERTMS?
- Worden spoorwegondernemingen schadeloos gesteld voor de vervroegde en onvrijwillige afschrijving van hun locomotieven, of de voortijdige beëindiging van overeenkomsten die zij hebben afgesloten met locomotiefeigenaren voor het gebruik van locomotieven?
- Vervallen vergunningen voor indienststelling van rechtswege?

Al deze risico's, onzekerheden en de gevolgen daarvan treden niet op indien niet het rollend materieel 'dual signalling' wordt uitgerust, maar de spoorweginfrastructuur zélf. Niet alleen de financiële, maar ook de exploitatieve lasten vanwege het programma slaan geheel neer bij de spoorwegondernemingen.

Terecht is dan ook de constatering dat bij *alle stakeholders* nog veel onzekerheden bestaan en het draagvlak hooguit 'voorzichtig' genoemd kan worden<sup>10</sup>. De enige beheersmaatregel daarop is dat in de realisatiefase 'veelvuldig contact en afstemming tussen het Programma en de

---

<sup>6</sup> Paragraaf 3.4 en 3.6 van het conceptrapport.

<sup>7</sup> Baan, materieel *en* de interactie tussen baan en materieel.

<sup>8</sup> Paragraaf 3.4 van het conceptrapport.

<sup>9</sup> Paragraaf 3.5 van het conceptrapport.

<sup>10</sup> Paragraaf 6.4 van het conceptrapport.



verschillende stakeholders plaatsvinden.’ Dat biedt geen vertrouwen in adequaat risicomanagement, of gedegen inzicht in de gevolgen en risico’s vanwege het programma.

Gezien eerdere ervaringen met complexe infrastructurele projecten en toelating van nieuw, onvoldoende beproefd materieel, zoals de HSL-Zuid en de Fyra, maar ook grote ICT-projecten onder verantwoording van de rijksoverheid, verzoekt DB Cargo u dan ook met klem om de realisatiefase eerst te laten aanvangen wanneer de huidige onzekerheden en risico’s beter bekend zijn en adequate beheersmaatregelen kunnen worden toegepast, zonder dat de bedrijfsvoering van spoorwegondernemingen en hun klanten daardoor wordt gehinderd.

### **Aandachtspunten van goederenvervoerders**

Door goederenvervoerders is een deel van de hiervoor genoemde zorgen al eerder geuit, met name voor wat betreft de financiële gevolgen van het moeten aanpassen van rollend materieel, compatibiliteit en toelating van systemen en de verwachte hinder voor de bedrijfsvoering.

Door goederenvervoerders is ook aandacht gevraagd voor een aantal specifiek aan het goederenvervoer gerelateerde zorgen en risico’s.

Dat betreft het verdwijnen van rangeerfunctionaliteit op emplacementen wanneer daar ERTMS is geïnstalleerd, aangezien onder ERTMS geduwd rangeren niet mogelijk is. Geduwd rangeren is echter onvermijdelijk in de spoorgoederenlogistiek. Een oplossing is hiervoor nog niet gevonden, maar niettemin wordt nu de realisatiefase gestart.

Een ander probleem is dat onder ERTMS de nuttige spoorlengte afneemt, in verband met een langere ‘doorschietlengte’ waardoor op emplacementen de toch al schaarse opstelcapaciteit verder afneemt en de nuttige treinlengte in verband met hetzelfde verschijnsel op inhaalsporen ook afneemt. Een oplossing voor dit capaciteitsverlies, en zeker één die toekomstvast is door zo lang mogelijke treinen te kunnen rijden (740 meter, de Europese standaardlengte), is er evenmin.

In het conceptrapport is nog steeds sprake van gezamenlijke inkoop met NS en een ‘Bureau Materieel’ dat daarbij adviseert. Goederenvervoerders zijn hier niet bij betrokken. Zeker wanneer NS volledig schadeloos gesteld wordt voor de financiële gevolgen van de invoering van ERTMS en de goederenvervoerders niet, lopen de belangen van deze partijen niet synchroon. Het maakt namelijk uit of iets om niet wordt verkregen, of dat er geïnvesteerd en afgeschreven moet worden. Het maakt ook uit of er een systeem moet worden ingebouwd dat enkel geschikt is voor de ‘Nederlandse’ ERTMS, of dat het moet samenwerken met andere ERTMS-systemen, of andere beveiligingssystemen sowieso, in Europa.

- Hoe wordt voorkomen dat (wederom) een ‘Nederlandse’ versie van ERTMS wordt gerealiseerd, die bij internationaal gebruik juist problemen oplevert?
- Hoe vindt de afstemming met de buurlanden plaats en hoe wordt interoperabiliteit en Europese compatibiliteit gegarandeerd?

### **Conclusie**

ERTMS zou voor spoorwegondernemingen uiteindelijk tot voordelen in de bedrijfsvoering en verbetering van de veiligheid moeten leiden. Uit het voorgaande blijkt dat uitvoering van het programma voor realisatie van ERTMS volgens Railmap 4.0 voor wat betreft DB Cargo, en andere spoorgoederenvervoerders, juist tot grote risico’s en onzekerheden leidt, zowel financieel als in de dagelijkse bedrijfsvoering. Of eigenlijk: tot zekerheden leidt, want zowel de negatieve financiële consequenties van het programma als de operationele hinder van het programma zullen, nu er geen oplossing wordt geboden voor deze gevolgen, immers optreden.

In paragraaf 6.6 van het conceptrapport schrijft u: ‘Er is een zorgvuldige beheerste aanpak ontwikkeld met veel aandacht voor de gebruiker en het beperken van hinder en overlast. Om



ERTMS uit te kunnen rollen is samenwerking tussen alle betrokken organisaties van cruciaal belang. Het is de sector zelf die ERTMS tot een succes kan maken! En: 'Er is nog veel te doen maar na een gedegen voorbereiding is het Programma ERTMS klaar voor de Realisatiefase.'

Gezien het voorgaande deelt DB Cargo deze conclusie in het geheel niet. Integendeel, zij voorziet bij uitrol van ERTMS op basis van Railmap 4.0 een onvoldoende doordachte en een instabiele situatie ontstaan, met grote negatieve financiële en bedrijfsmatige gevolgen voor haar bedrijfsvoering en daarmee voor de bereikbaarheid van de Nederlandse zeehavens en industrie. Kort en goed heeft Railmap 4.0 voldoende ingrediënten in zich om een tweede Fyra-scenario tot leven te wekken. DB Cargo geeft u in overweging er alles aan te doen om dat te voorkomen.

Vanzelfsprekend is DB Cargo te allen tijde graag bereid om u deze reactie op het conceptrapport mondeling nader toe te lichten.

Hoogachtend,  
DB Cargo Nederland N.V.

W. Visser  
Algemeen directeur

J. Rebbers,  
Corporate secretary