

Ministerie Infrastructuur en Waterstaat
Directie Openbaar Vervoer en Spoor
De heer M. Frequin
Directoraat-Generaal Mobiliteit
mark.frequin@minienm.nl
Postbus 20901
2500 EX Den Haag
Nederland

Afschrift aan:

- de heren W. Aarnink, de heer H. Thomassen & J. van Bergenhenegouwen, Ministerie Infrastructuur en Waterstaat
- de heren W. Knopperts en P. Scheffel, Programma ERTMS
- de heer M. Bertram, Stuurgroep lid ERTMS namens de goederenvervoerders

Betreft: reactie RailGood internetconsultatie Programmabeslissing treinbeveiligingssysteem ERTMS: Railmap 4.0

Maarn, 28 december 2018

Geachte heer Frequin,

Hierbij ontvangt u van RailGood namens Rotterdam Rail Feeding, LTE Netherlands, Captrain Netherlands, Lineas, SBB Cargo International, Rail Force One, Raillogix, TX Logistiek, Rail Transport Services, Shunter Tractie en Distri Rail de reactie op de internetconsultatie van de *Programmabeslissing treinbeveiligingssysteem ERTMS: Railmap 4.0* van 19 september 2018 (kenmerk VP20160087-321753119-104).

In 2014 heeft de Rijksoverheid ervoor gekozen om het huidige treinbeveiligingssysteem automatische treinbeïnvloeding (ATB) te vervangen door het European Rail Traffic Management System (ERTMS). Dit moet een digitaal, robuust en toekomstvast beveiligingssysteem zijn dat hoogfrequent spoorverkeer kan faciliteren en treinverkeer tussen landen bevordert. RailGood merkt daarbij op dat het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat niet aangeeft dat dit beveiligingssysteem volledig interoperabel in Europa moet zijn, noch dat dit kostenefficiënt voor goederenvervoerders moet zijn. Dit is zeer relevant omdat de ervaringen met ERTMS in de afgelopen 10 jaar slecht zijn. ERTMS bleek steeds weer geen beproefde technologie met veel kinderziektes. Van interoperabiliteit en kostenefficiëntie is geen sprake gegeven de veelheid aan ERTMS-versies in Nederland (5) én de EU (tientallen). ERTMS is nu *Every countries own Rail Traffic Management System* in plaats van European Rail Traffic Management System. Tot nu toe heeft ERTMS de goederenvervoerders niets positiefs gebracht, maar wel veel extra kosten en veel operationele problemen. De internationale fragmentatie van ERTMS en zeer hoge toelatingskosten in ieder land bleken tot nu toe een economische ramp voor het spoorgoederenvervoer.

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (hierna I&W) bereidt de programmabeslissing ERTMS voor, die de overgang van de planuitwerkingsfase naar de realisatiefase markeert. De programmabeslissing is beschreven in de Railmap 4.0.

Hieronder vindt u puntsgewijs de punten die RailGood als consultatiereactie op Railmap 4.0 inbrengt:

- 1) De door Europa verplichte transitie naar ERTMS is een majeure, complexe, risicovolle, zeer kostbare opgave die zodanig dient te worden vormgegeven dat deze een gezonde groei van het

spoorgoederenvervoer niet onmogelijk maakt en de continuïteit van de private spelers op het spoor niet in het geding brengt. Dat is nu nadrukkelijk niet het geval. De in Railmap 4.0 voorgenomen uitrol van ERTMS maakt het spoorgoederenvervoer fors duurder, terwijl er met de voorgenomen aanpak tot 2030-2040 geen voordelen voor het spoorgoederenvervoer tegenover staan.

- a. De Nederlandse spoorssystemen ATB EG en ATB NG blijven tot waarschijnlijk 2050 op voor het goederenvervoer belangrijke delen van het gemengde net operationeel. Nederland kiest in de transitieperiode niet voor een duale uitrusting van het spoor (dus zowel ERTMS als ATB noodzakelijk). Dit in tegenstelling tot Duitsland dat in de transitieperiode wel voor een duale uitrusting (zowel ERTMS als PZB) kiest. Het niet duaal uitrusten van het spoor, hetgeen goedkoper is voor I&W/ProRail en duur is voor vervoerders, leidt ertoe dat (het overgrote deel van) de locomotieven in Nederland met zowel ERTMS als ATB EG en NG uitgerust moeten zijn.

Locomotieven met ERTMS baseline 2 en ATB NG zijn daarbij slechts beperkt beschikbaar. Het is de bedoeling dat ze dat ook na de upgrade tot baseline 3 behouden. Echter alleen Alstom biedt ATB NG aan omdat ze fabrikant van dit systeem zijn én destijds de broncodes niet openbaar hebben hoeven maken. Daarbij is er ook nog wat flexibiliteit van de toelatende instanties nodig omdat de oplossing voor de diesellocomotieven G1206, G2000 en BR203 geen officiële STM is. Het Programma ERTMS heeft tot op heden geen toezegging gedaan om een STM ATB EG+NG te ontwikkelen. Dat betekent dat partijen voor de NG-functionaliteit voor de OBU geheel aan Alstom vastzitten, tenzij een ETCS-leverancier zelf een interface wil ontwikkelen en toelaten.

- b. De huidige ERTMS locomotievenvloot voor de Betuweroute is niet geschikt om op de nieuwe baseline 3 spoorlijnen te kunnen rijden. Dat betekent dat ook het merendeel van de Betuweroute locomotieven moet worden ge-upgrade (opgewaard) naar baseline 3. Bij storingen en treinvrije perioden (i.v.m. onderhoud, vernieuwing of aanlegprojecten) op de Betuweroute of tussen Emmerich en Oberhausen kan het spoorgoederenvervoer van en naar mainport Rotterdam vrijwel alleen via de Brabandrouten worden afgewikkeld.
- c. De hierboven beschreven investeringen veroorzaken bij de goederenvervoerders in de periode 2019-2026 onverantwoord hoge kosten als gevolg van investeringen in On Board Units, onttrekkingen van materieel en opleidingskosten van personeel. Daarbij is er sprake van grote technologische onzekerheden en conform Railmap 4.0 een extreem lange termijn van ERTMS-uitrol, welke navenante kostenrisico's voor de goederenvervoerders met zich meebrengen. Ook is er grote kans op kinderziekten die tijdelijk zullen leiden tot hoge faalkosten en een onbetrouwbaar spoorproduct. Op basis van de huidige kennis lijkt een investering van € 200.000 tot € 350.000 per locomotief nodig. Er zijn signalen dat er mogelijk zelfs tot € 600.000 per locomotief moet worden geïnvesteerd om de huidige Betuweroute locomotieven op te waarderen naar baseline 3 met een meerlandentoeelating in Nederland, Duitsland, Zwitserland, Oostenrijk en Italië. Zo ook voor Duitsland, Oostenrijk, Polen, Tsjechië, Slowakije en Roemenië.

De goederenvervoerders voorzien verder beduidend hogere onderhoudskosten dan voor het huidige ATB. Daarbij is er geen tot onvoldoende vrije markt keuze. Onderdelen zijn vaak zeer duur. Er zijn maar weinig technici beschikbaar om storingen snel te kunnen verhelpen. De schaarste aan onderhoudszijde leidt tot aanzienlijke doorlooptijden. De kosten van een locomotief lopen bij stilstand gewoon door. Dit alles leidt tot verminderde inzetbaarheid van het materieel met als gevolg oplopende kosten en een verslechtering

van de concurrentiepositie. Expertise is beperkt tot enkele locaties waardoor er veelvuldig met locomotieven door Europa heen en weer gereden moet worden i.v.m. onderhoud, hetgeen kosten voor losse locomotief ritten met zich meebrengt. Onduidelijk is of aan deze onwenselijke situatie een einde gaat komen met de verdere ERTMS-uitrol in Nederland en Europa.

Tegenover de hoge extra kosten voor goederenvervoerders als gevolg van ERTMS level 2 baseline 3 staat geen enkele meerwaarde in de komende 10 tot 20 jaar. ERTMS level 2 baseline 3 levert voor het spoorgoederenvervoer geen extra spoorcapaciteit op, noch extra veiligheid, noch extra efficiency.

Spoorgoederenvervoer concurreert in een vrije en hoogst competitieve markt met andere modaliteiten en met logistieke ketens in andere landen, ook per spoor. Weg en water worden door de overheid niet met dergelijke sprongkosten en nadelen geconfronteerd. De concurrentiepositie en het level playing field van het spoorgoederenvervoer dreigen met Railmap 4.0 in het geding te komen. Onverkort doorzetten van de huidige ERTMS uitrol en financiering van de materieelombouw in het goederenvervoer in Railmap 4.0 zal ertoe leiden dat ladingpakketten op middellange en lange termijn zullen gaan verschuiven naar andere modaliteiten, wat de mobiliteitsproblemen in Nederland alleen maar zal vergroten, en naar het buitenland weglekken. De Nederlandse zeehavens zullen ladingpakketten verliezen aan de Duitse havens. Slecht voor Nederland als mainport voor Europa.

Als referentie: de afgelopen 10 jaar is de concurrentiepositie van het spoorgoederenvervoer reeds zwaar onder druk komen te staan doordat de Betuweroute, die is uitgerust met ERTMS (level 1 op de Havenspoorlijn en level 2 op het A15-tracé), in exploitatie werd genomen en de lappendeken aan spoorssystemen in Nederland werd volbracht (ATB EG, ATB NG, 4 versies van ERTMS voor het goederenvervoer). Het marktaandeel van spoorgoederenvervoer van en naar mainport Rotterdam is met 1/3 gedaald afgelopen decennium. De kosten van spoorgoederenvervoer in Nederland zijn door ERTMS circa 25% hoger geworden dan in Duitsland (dat geen lappendeken aan spoorssystemen kent). Dit hoge kostenniveau is dé hoofdoorzaak van een dalend marktaandeel van spoorgoederenvervoer in Nederland, ondanks dat de Betuweroute als dedicated goederenspoorlijn in 2008 in gebruik is genomen.

De investeringen in de OBU van de Betuweroute-locomotieven van € 50 miljoen zijn met de nieuwe versie van ERTMS na 10 tot 15 jaar daarbij alweer tenietgedaan, terwijl op 30 jaar was gerekend. De spoorgoederenvervoerders en hun aandeelhouders doen in de praktijk wel aan lessons learnt.

- d. Naast de onverantwoord hoge kosten voor de goederenvervoerders die de voorgenomen aanpak van de ERTMS uitrol in Railmap 4.0 veroorzaakt, kunnen de goederenvervoerders die locomotieveneigenaar zijn op basis van de hoogte van de te financieren bedragen – ook na aftrek van subsidies van 50% tot mogelijk 60% subsidie voor de ombouw van materieel in het segment goederenvervoer – afgezet tegen risico's als gevolg van significante technologische onzekerheden en de zeer lange termijnen van uitrol geen sluitende business case opstellen. Daarenboven kunnen de uiteindelijk te investeren bedragen ten gevolge van deze technologische onzekerheden nog aanzienlijk hoger uitvallen. Het is dus geen onwil, maar een bedrijfseconomische realiteit dat goederenvervoerders in 2017/2018 steeds weer aangaven aan het ministerie van Infrastructuur & Waterstaat en het Programma ERTMS zich zeer grote zorgen te maken over de implementatie van ERTMS in Nederland en de ombouw van locomotieven niet gefinancierd te krijgen.

RailGood verwacht dat de materieleigenaren, leasemaatschappijen en goederenvervoerders, zelf circa in totaal ruim € 130 miljoen moeten gaan investeren in ERTMS upgrade en retrofit alsmede in de noodzakelijke aanschaf/lease van nieuwe (rangeer)locomotieven (die voorlopig nog niet geleverd worden op de Nederlandse markt door de industrie, zie punt 1g) omdat de series van oudere locomotieven te klein zijn om kostenefficiënt te laten voorzien van ERTMS dan wel om technische redenen niet voor ERTMS kunnen worden voorzien. Dit is fors meer dan de € 89 miljoen in tabel *Kosten en dekking Programma ERTMS* op pagina 27 van Railmap 4.0. Hoe het ministerie van Infrastructuur & Waterstaat en het Programma ERTMS tot € 89 miljoen komen als eigen bijdrage van de vervoerders, is niet helder en ook niet afgestemd met de goederenvervoerders.

- e. Verdiepend op punt 1d, betreffende de onzekerheden en onduidelijkheden over de hoogte van de kosten van de materieelombouw en wie wat financiert:

Er is nog veel onduidelijk over de hoogte van de kosten:

- i. De hoogte van de kosten voor de ombouw van de locomotieven is tot op heden niet duidelijk. Het gaat hier om de kosten van prototype, loc-ombouw, homologatie, uitvalkosten, opleiding personeel en faalkosten. De industrie is niet in staat bindende offertes af te geven. De industrie lijkt geen bindende offertes af te kunnen geven omdat de (landen)specificaties per baanvak continue veranderen of aangepast worden door de infrastructuurbeheerders, Ministeries dan wel politiek.
- ii. Er is geen rekening gehouden met de versnelde afschrijving van de huidige ERTMS (2.3.0d) systemen en de impact die dit heeft op de stijging van kosten tot invoeren Level 2 Baseline 3. Hier zou een oud-voor nieuw regeling voor moeten komen die de extra kosten geheel vergoed. Die is er niet.
- iii. De bandbreedtes in investeringen en kosten zijn nog groot omdat er geen concrete offertes beschikbaar voor seriematige ombouw (overigens ook niet voor prototyping). De goederenvervoerders ervaren dat de leasemaatschappijen afwachten tot er politieke, financiële en technische besluitvorming heeft plaatsgevonden voordat eventuele investeringen worden overwogen. Dit heeft ook een impact op huidige materieelinvesteringen (vervanging en inzet (hybride) locomotieven voor het rangeerwerk, de shortline en ook de long haul).
- iv. Hoe zijn de fabrikanten aangesloten? Alle contracten die de vervoerders hebben met de leasemaatschappijen vermelden expliciet dat alle upgrades en retrofits welke om politieke/EU/infrastructuurbeheerders redenen worden genomen, voor 100% voor rekening komen van de goederenvervoerders. Dit is nog onvoldoende onderkend. Dit is naar verluid tevens de reden dat belangrijke leasemaatschappijen niet actief aan tafel zitten. Een aantal leasemaatschappijen en fabrikanten (met name voor de diesellocomotieven (o.a. Vossloh, CZ Loko, ELL, ELP)) is niet aangesloten. De wel aangesloten leasemaatschappijen leveren vooral elektrische locomotieven. De niet aangesloten leasemaatschappijen wachten af tot er politieke, financiële en technische besluitvorming heeft plaatsgevonden voordat eventuele investeringen worden overwogen. Dit heeft ook een impact op huidige materieelinvesteringen. Hoe gaan het ministerie van Infrastructuur & Waterstaat en het Programma ERTMS borgen dat alle relevante leasemaatschappijen goed zijn aangesloten en hun vloot ombouwen naar ERTMS level 2 baseline 3?
- v. Het is nog niet duidelijk of de extra ombouw-scope als gevolg van de ERTMS ombouw in het programma wordt meegefinancierd of niet. Bijvoorbeeld de

- noodzakelijke nieuwe GSM-R uitrusting, de 'cold start movement detectie'-optie en latere homologatie in buitenland.
- vi. Het is vrijwel zeker dat er een tweede upgrade komt in periode 2024/2025 - 2028/2029 vanwege foutcorrecties en parameteraanpassingen.
 - vii. Voor welke periode geeft de industrie een bindende garantie af bij implementatie van Level 2 Baseline 3 in de locomotieven waarbij infrastructuur pas jaren later wordt opgeleverd? Wie draagt hier het risico? Daartoe is commitment van de infrastructuurbeheerders, ministeries en politiek nodig dat er na een bepaalde datum geen wijzigingen meer worden doorgevoerd in de niet definitief vastgestelde specificaties.
 - viii. De financiële impact voor de vervoerders met leaselocomotieven is nog niet duidelijk: hoeveel duurder wordt een Baseline 3 locomotief ten opzichte van nu?
 - ix. De uitvalduur voor een loc upgrade is onduidelijk. Indicaties variëren van één tot zes weken. Het gaat hier om de kosten en waar de vervangende locomotieven tijdens de ombouwfase vandaan komen (de markt eist continuïteit van spoorgoederenvervoer). Is bij het Programma ERTMS bekend hoeveel ombouwcapaciteit er in de werkplaatsen in Nederland en de EU beschikbaar is?
 - x. Is het te rechtvaardigen dat technisch vergelijkbare locomotieven verschillende ombouw-/investeringskosten hebben voor hun eigenaren omdat er verschillende aantallen in omloop zijn (one-off costs) of verschillende producenten verschillende kosten in rekening brengen? Partij X moet € 150.000 investeren, partij Y € 250.000 voor een loc met gelijke performance? Dit werkt marktverstrend.
 - xi. De omgebouwde locomotieven zullen duurder in onderhoud worden. Dit speelt vooral een rol wanneer andere landen later uitrollen of het Nederlandse infraprogramma vertraagt (dan worden de locs ingezet tussen Hamburg en München i.p.v. van tussen Rotterdam en München).
 - xii. Het huidige internationale toelatingsproces is tijdrovend en duur. Het nieuwe ERA toelatingsproces wordt in Nederland in juni 2019 geïmplementeerd. Duitsland en België implementeren pas in juni 2020. Dit ERA proces is nieuw, het is geen beproefd proces. De kosten en tijdsduur van dit proces zijn onbekend. Hoe goed is daadwerkelijk gewaarborgd dat de toelating en ombouw van veiligheidssystemen efficiënt en goed via de ERA gaat en niet via (ook) de NOBO/ASB? Hoe wordt dit risico gemitigeerd?
- f. RailGood is de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat erkentelijk dat met het uit te voeren maatregelenpakket spoorgoederenvervoer uit de brief aan de Tweede Kamer over het maatregelenpakket spoorgoederenvervoer (kenmerk IENW/BSK-2018/124486, 19 juni 2018), het spoorgoederenvervoer aan de 'vooravond' van het ERTMS-tijdperk over een goede uitgangspositie voor de langere termijn gaat beschikken. De goederenvervoerders onderschrijven in beginsel het nut van een toekomstvast, kostenefficiënt, digitaal gestuurd, volledig interoperabel spoorstelsel in Europa. Vanuit dit perspectief zijn zij bereid om samen te werken aan de migratie naar ERTMS mits deze migratie voor hen kostenefficiënt kan worden uitgevoerd.

Wij zijn er content mee dat het Programma ERTMS op pagina 36 in de Railmap 4.0 het beleid uit de maatregelenbrief spoorgoederenvervoer spoorgoederen heeft opgenomen, waaronder:

- *“De vervoerders onderschrijven het nut van een toekomstvast, digitaal gestuurd, volledig interoperabel spoorstelsel in Europa. Vanuit dat perspectief zijn zij bereid om samen te werken met het Programma ERTMS aan de migratie naar ERTMS mits dit voor hen kostenefficiënt kan.”*

- *“Deze keuze heeft echter voor vervoerders het effect dat de ombouwkosten van het materieel voor de baten uitgaan. Om in de overgangsfase de concurrentiepositie van het spoorgoederenvervoer niet te verslechteren, ligt het in de rede dat het Rijk een bijdrage levert aan de investeringen in de materieel ombouw, de daaraan verbonden onttrekking van materieel en de opleiding van machinisten, terwijl hierbij binnen de Europese staatssteunkaders wordt gebleven”.*

RailGood heeft zeker kennis genomen van het feit dat de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat in dezelfde brief heeft aangegeven dat voor de goederenvervoerders de kosten van investeringen in On Board Units (OBU) zodanig voor de baat uit gaan dat dit een verantwoorde bedrijfsvoering in de weg kan staan. Eind 2018 stelt RailGood daarbij echter ook vast dat het ministerie van Infrastructuur & Waterstaat en het Programma ERTMS daartoe de daadkrachtige, passende maatregelen nog moeten treffen. Zie daarvoor punt 2 van deze consultatiereactie. Alleen met acceptabele, daadkrachtige en passende maatregelen inzake de bekostiging van de ombouw van locomotieven kan een goede en constructieve samenwerking met de goederenvervoerders om een verantwoorde transitie naar ERTMS tot stand worden gebracht. In tegenstelling tot de brief over het maatregelenpakket spoorgoederenvervoer van 19 juni 2018 wordt de draagkracht van de vervoerders voor de kosten tijdens de overgangsfase tot op heden niet goed bewaakt.

g. Paragraaf 4.2.1 Materieelbekostiging van Railmap 4.0:

RailGood wijst criterium 6 voor de materieelbekostiging op voorhand af. Dit criterium luidt als volgt:

“Materieel dient per datum van de eerste indienststelling van een nieuw ERTMS-baanvak, vooralsnog 31 december 2024, niet langer dan 20 jaar daarvoor te zijn opgeleverd en toegelaten voor gebruik op het Nederlandse spoornetwerk. Bij materieel dat na grondige revisie/modernisering opnieuw is toegelaten, geldt de meest recente datum van indienststelling.

Het zesde criterium wordt als uitgangspunt gehanteerd. Het is niet zonder meer wenselijk ouder materieel om te bouwen. Immers, ombouw vergt een forse investering en dat is niet gerechtvaardigd als dat slechts voor een korte periode is.

Tegelijkertijd is het jegens materieleigenaren niet redelijk om materieel dat ouder is dan 20 jaar zonder meer niet om te bouwen. Het maakt immers inbreuk op hun verdienmodel en ze hebben daar bij het maken van investeringsbeslissingen voor aankoop en onderhoud niet op kunnen anticiperen. Het toepassen van bovenstaande criteria heeft de volgende betekenis.” Aldus Railmap 4.0.

Nederland heeft inmiddels een lappendeken van sterk versnipperde infrastructuur welke grotendeels niet aan de TSI's voldoet. Dit draagt er mede aan bij dat de buitenlandse industrie geen nieuwe feeding en last-mile locomotieven voor de Nederlandse markt aan kan bieden of zelfs maar op de tekentafel heeft. Het ziet er niet naar uit dat dit snel gaat veranderen omdat de Nederlandse markt voor feeding en last-mile locomotieven te klein is voor de industrie om hier iets voor te ontwikkelen. Gevolg hiervan is dat er komend decennium met de bestaande locomotieven gewerkt moet worden. Door (gedeeltelijke) modernisering en revisies kunnen deze locomotieven veilig en ook qua emissies verantwoord blijven worden ingezet.

Materieeleigenaren hebben de laatste jaren daarbij enorme investeringen gedaan in schone multisysteem locomotieven die door de afwijkende Nederlandse infrastructuur ook nog eens fors duurder zijn t.o.v. een vergelijkbare machine voor Duitsland. Dit is reeds

een nadeel voor de positie van de Nederlandse havens t.o.v. de Noord-Duitse havens. Zouden er al nieuwe locomotieven beschikbaar zijn (geschatte aanschafkosten > € 4 miljoen per locomotief) en de bestaande locomotieven afgevoerd moeten worden, dan zullen de kosten van de feeding en last-mile locomotieven nog verder toenemen. Dit zal het marktaandeel van spoor, de schoonste transportmodaliteit, nog verder doen dalen. Om die reden zullen verschillende feeding en last-mile locomotieven die nu nog geen ETCS hebben moeten worden omgebouwd voor ERTMS om het goederenvervoer uit te kunnen blijven voeren. Een significante bijdrage t.b.v. een positieve business case is noodzakelijk en wel zodanig dat er dan ook een investering voor de materieleigenaar overblijft om een weloverwogen keuze te maken om het materieel wel of niet om te bouwen.

- h. Gegeven bovenstaande ontbreekt momenteel financiële mogelijkheid c.q. bereidheid bij de goederenvervoerders en hun aandeelhouders om de ombouw van hun locomotiefvloot naar Baseline 3 te financieren. Ook met een 50-60% subsidie zal er niet of nauwelijks bereidheid zijn. Geen andere conclusie kan worden getrokken dat voor de goederenvervoerders de kosten van investeringen in On Board Units (hierna OBU genoemd) en de risico's als gevolg van niet beheerste technologische onzekerheden en de zeer lange termijn van de ERTMS-uitrol zodanig dat dit een verantwoorde bedrijfsvoering (ernstig) in de weg staat. Het risico bestaat dat goederenvervoerders bedrijfsactiviteiten staken, zullen wegtrekken uit Nederland en de bedrijfsactiviteiten in andere landen zullen continueren. Met name de investeringsonbereidheid van internationale aandeelhouders en investeerders zullen zwaarwegende gevolgen hebben voor het spoorgoederenvervoer in Nederland.
- 2) Naar aanleiding van punt 1 roept RailGood het ministerie van Infrastructuur & Waterstaat met klem op ervoor te zorgen dat de migratie van beveiligingssysteem ATB naar ERTMS niet als een zwaard van Damocles blijft hangen boven een economisch gezonde groei van het spoorgoederenvervoer in Nederland. Dit kan alleen worden opgelost door een volledige bekostiging door de Rijksoverheid van de landelijke uitrol van ERTMS voor (ook) het spoorgoederenvervoer en door qua versie en timing zeer nauw aan te sluiten bij Duitsland. De financiering, CEF-call en uitrol hebben in het Programma ERTMS onterecht veel te los van elkaar gestaan in 2017 en 2018. Indien belangrijke delen van het materieel van de goederenvervoerders niet zijn uitgerust met baseline 3, alsmede de interoperabiliteit met de spoorlijnen aan de Duitse en Belgische kant van de grens en daarachter niet is geborgd, dan kan met de gekozen uitrolscope en planning de migratie naar ERTMS voor de goederenvervoerders niet kostenefficiënt plaatsvinden. Alhoewel in 2018 er wezenlijke voortgang is geboekt in het betrekken van de goederenvervoerders bij het Programma ERTMS en er met de brief met maatregelenpakket spoorgoederenvervoer van 19 juni 2018 belangrijke beleidsmatige onderkenningen zijn gedaan, zal het voortzetten van de huidige aanpak en beleidskeuzes uit Railmap 4.0 nog steeds tot grote schade voor het spoorgoederenvervoer en Nederland als transport- en logistiek land leiden.

Wat betreft de volledige bekostiging van de ombouw van locomotieven naar ERTMS Level 2 Baseline 3 door de Rijksoverheid (al dan niet via EU-subsidies), moet volgende worden meegewogen:

- Waarom krijgt het Nederlandse staatsbedrijf NS, en via de provincies straks ook de regionale vervoerders, wel 100% gesubsidieerd en goederenvervoerders niet?
- ERTMS brengt een substantiële verplaatsing van de kosten van spoorbeveiliging van I&W/ProRail naar de vervoerders met zich mee, terwijl de baten vanwege lagere kosten voor spooronderhoud en verkeersleiding juist bij I&W/ProRail terecht komen.

- In Railmap 4.0 wordt op pagina 4 aangegeven dat om onnodige investeringen door I&W/ProRail te voorkomen het verstandig is om nu te starten met het uitrollen van ERTMS, in plaats van het verouderde ATB door nieuw ATB te vervangen.

Ook andere in de brief over het maatregelenpakket spoorgoederenvervoer van 19 juni 2018 nader uit te werken en af te stemmen punten die voor de goederenvervoerders en vervoerende aannemers cruciaal zijn, zijn eind 2018 nog niet of onvoldoende concreet, hetgeen wel noodzakelijk is voordat er een verantwoorde programmabeslissing in Q2 2019 kan worden genomen:

- a. Conform het maatregelenpakket spoorgoederenvervoer van 19 juni 2018 moeten de initiële kosten (zoals onttrekking van materieel voor de ombouw, opleiding van personeel en ondersteuning van inkoop) eveneens vergoed worden.
- b. Verder moet worden voorkomen dat steeds opnieuw geïnvesteerd moet worden in kostbare extra aanpassingen aan OBU en in operationele processen. Stabiliteit in de specificaties voor ERTMS in de infrastructuur is daarbij een belangrijk middel. De Havenspoorlijn en het A15-tracé van de Betuweroute worden niet voor 2030 veranderd.
- c. Ook een concurrerende lokale en regionale bediening van havens, terminals en industrie moet worden gewaarborgd in de ERTMS-uitrol. RailGood benadrukt het belang van de gebruikersprocessen rondom (geduwd) rangeren. Cruciaal is het uitgangspunt dat na implementatie van ERTMS op emplacementen alle noodzakelijke treinbewegingen kunnen blijven worden uitgevoerd. Met de goederenvervoerders moeten in 2019 de oplossingen voor rangeren verder uitgewerkt worden. Ook zal moeten worden voorkomen dat rangeerlocomotieven niet onnodig moeten worden omgebouwd naar ERTMS gezien de hoge kosten die dit met zich meebrengt op de toch al relatief dure last mile(s) van het spoorgoederenvervoer. Wat betreft RailGood blijven de opstel- en rangeersporen en de spooransluitingen voorlopig nog zonder ERTMS uit oogpunt van dwingende bedrijfseconomische noodzaak zolang de operationele en technische belemmeringen niet zijn gemitigeerd en er geen positieve business case is voor de goederenvervoerders.
- d. Tevens moeten Nederlandse functionaliteiten bovenop de basisspecificaties van de Europese Unie voor vervoerders worden zoveel mogelijk beperkt worden en indien deze door I&W toch noodzakelijk worden geacht, dan dienen de additionele kosten voor bestaand materieel te worden vergoed.
- e. Verder moet worden geborgd dat de ATB NG problematiek wordt opgelost. Dit kan via zo min mogelijk beperkingen in de inzet van locomotieven of vervanging van ATB NG door ERTMS. Op de ATB-NG-baanvakken (nogal eens onderdeel van Basisnetroutes) is er voor goederentreinen een extra voorziening nodig. Onzeker is of een STM ATB NG voldoet. Voor goederenvervoer aantrekkelijker alternatief is dat ATB NG wordt vervangen door ERTMS. ATB NG is op veel spoorlijnen richting einde levensduur. Er zijn nauwelijks ATB NG goederenlocomotieven beschikbaar op de markt.

3) CEF subsidie van € 36 miljoen:

- a. Wanneer is het tijdstip waarop de goederenvervoerders de ombouw moeten bestellen om nog aan de CEF call te voldoen? Hoe verhoudt zich dit tot de programmabeslissing? Volgens informatie van 17 december 2018 is dit voor de prototypes (first in class) januari 2019. Maar wat geldt voor de seriematige ombouw? Zoals hierboven geschreven (zie o.a. punt 1h), de 50% subsidie hiervoor is onvoldoende.
- b. Per brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat aan de Tweede Kamer over de voortgang spoorgoederenvervoer en Betuweroute werd gemeld dat de Europese Commissie heeft aangegeven geen mogelijkheden te hebben de subsidietermijn te verlengen omdat deze verbonden is aan de spelregels van het fonds waar deze subsidie wordt uitgegeven (Connecting Europe Facility (CEF)). Samen met het Programma ERTMS, de Europese Commissie en materieleigenaren bekijkt de

- Staatssecretaris op welke wijze de toegekende Europese subsidies en nationale bijdragen voor het opwaarderen van locomotieven optimaal kunnen worden benut. De ERTMS-uitrol aan infrazijde vertraagt, maar aan het materiaalombouw-programma wordt vastgehouden i.v.m. einddatum CEF-call. Dit betekent dat de (goederen)vervoerders zich moeten committeren voordat de programmabeslissing genomen wordt en dit (actueel) 10 jaar voor ingebruikname van het eerste Baseline 3 spoor (3 jaar gap tussen ombouw en ingebruikname). Bij een verdere vertraging wordt dit gat alleen maar groter.
- c. Niet helder is of de € 17 miljoen voor de CEF call 1 die teruggegeven wordt aan de EU doorschuift naar CEF call 2 en/of 3.
 - d. De industrie blijkt tot op heden niet in staat om voor de CEF deadline in december 2023 de gehele vloot te upgraden in verband met capaciteit en het tempo van de productontwikkeling.
 - e. Welke implicaties heeft het als meerdere goederenvervoerders geen gebruik maken van de CEF subsidie?
- 4) Assentellers: RailGood is er content mee dat er ook wordt geïnvesteerd in assentellers. Assentellers zijn een goed alternatief voor het 'GRS-detectiesysteem' op basis van spoorstroomlopen, waarmee het Nederlandse gemengde spoorwegnet op veel plaatsen is uitgerust. Het GRS-detectiesysteem is een barrière in de structureel zeer moeizame toelating door ILenT van lichtere moderne feeding en last-mile locomotieven. Dit GRS-detectiesysteem is gebaseerd op een patent uit 1872 en is sinds 1950 in Nederland operationeel. In 1950 bestond het grootste deel van de Nederlandse tractievloot uit zware stoomlocomotieven. Verzoek van RailGood aan I&W/ProRail is wel om spoorlijnen waarover veel feeding en last-mile locomotieven rijden, geheel en als eerste uit te rusten met assentellers. RailGood heeft, los van globale informatie over het baanvak Kijfhoek Zuid Aansluiting – Roosendaal – Belgische grens, nog geen informatie mogen ontvangen welke spoorlijnen precies worden uitgerust met assentellers. Graag ontvangen wij deze informatie zo spoedig mogelijk.
- 5) Is overwogen om de investeringen in de locomotieven voor ERTMS als onderdeel van de infrastructuur en de licence to operate in Nederland te maken? Dan kan de ERTMS uitrol in baan en materieel vanuit één hand worden aanbesteed. Zo ook de oplevering van het volledig vervoergereed systeem. Zo ook de borging dat de oligopolistische (mogelijk duopolistische) leveranciers verantwoordelijk worden gemaakt voor het voorkomen en verhelpen van systeemstoringen en de borging van goed functionerende en interoperabele updates van software en hardware (die anders onherroepelijk bij de materieleigenaren/ vervoerders terecht gaan komen). Dit zijn geleerde lessen uit de langjarige negatieve ervaringen op de Betuweroute met ERTMS.
- 6) Ruim 85% van het goederenvervoer passeert de Nederlands-Duitse grens. I&W en ProRail kiezen ervoor om niet volledig te harmoniseren qua systeemversie en timing met Duitsland. Duitsland is daarbij niet alleen onze grootste handelspartner, maar heeft ook een grote spoorindustrie. Meeliften op de Duitse uitrol kan geld besparen en technische, financiële en interoperabiliteitsrisico's beter beheersbaar maken. Tevens bevordert dit de Nederlandse positie als Mainport Europe.
- 7) I&W en ProRail geven aan komende decennia een vervangingsopgaaf van ATB te hebben, waarbij ProRail betrouwbare spoorwegen aan de klanten wil kunnen garanderen. Het Programma ERTMS lijkt zich in de communicatie uitsluitend te baseren op ATB EG, en dus mogelijk niet op ATB NG. Er is voor de bepaling van de uitrolscope geen informatie en onderbouwing door ProRail geleverd over nut en noodzaak vanuit oogpunt van technische (niet economische) levensduur van de huidige ProRail systemen. In de communicatie door ProRail en I&W wordt regelmatig aangegeven

dat dit een belangrijke trigger is voor de timingkeuze van baanvakken voor ERTMS uitrol. RailGood verzoekt I&W hierbij nogmaals om een heldere onderbouwing op welke spoorlijnen de vervanging van ATB EG én ATB NG in de tijd nu precies urgent is. Voor een zorgvuldige besluitvorming is dit inzicht vereist. Het moge helder zijn dat de vervanging van ATB NG door een toekomstvast interoperabel systeem op voor goederenvervoer relevante spoorlijnen voor RailGood prioriteit heeft. Daarbij gaat het met name om de Maaslijn Roermond-Venlo (Basisnetroute), Twentekanaallijn (Zutphen-Goor-Hengelo, Basisnetroute) en Onnen/Groningen-Veendam/Delfzijl/Eemshaven.

- 8) Is de systeemregie in Europa wel geborgd? Het duurt nog zeker twee tot drie jaar voordat de ERA (European Railway Agency) meer macht en kracht heeft. De Europese Commissie en de lidstaten die voorop (willen) lopen in de uitrol van ERTMS handelen te lichtvaardig. Wat gaat er concreet veranderen in het realiseren van regie en het effectief realiseren van interoperabiliteit en kostenefficiëntie voor het (goederen)vervoer? Is van meet af aan cross acceptance in Europa van materieel en personeelsopleiding geborgd?
- 9) De op pagina 5 van Railmap 4.0 beschreven mogelijkheden/voordelen van ERTMS zijn veel te rooskleurig, zo niet onjuist (deels ook van toepassing op paragraaf 4.1 *Baten* van Railmap 4.0 waarin reeds een minder rooskleuriger voorstelling van baten wordt gegeven dan op pagina 5):
- Tot op heden is er geen spoorlijn met ERTMS only in Nederland die echt betrouwbaar is. RailGood refereert hierbij aan de vele storingen in de baan, materieel en interactie baan/materieel op de Betuweroute en HSL-Zuid. Er zijn meer storingen op ERTMS-baanvakken dan op ATB-baanvakken.
 - ERTMS zou voldoende mogelijkheden hebben om de groei van het spoorverkeer op te vangen. Dit in tegenstelling tot ATB. RailGood ziet met ERTMS level 2 baseline 3 deze mogelijkheden voorsnog niet. Op welke objectieve feiten baseren I&W/ProRail zich? Railmap 4.0 continueert zijn verkoopverhaal dat voor het OV geldt dat de capaciteit van de voorzieningen in en tussen de grote steden, zeker in de spits, tegen zijn grenzen aanloopt. Bijzonder wat betreft deze conclusie is dat de capaciteitsknelpunten op het spoor zich meestal voordoen op de knopen, zoals Utrecht, Amsterdam en Rotterdam. En laten nu juist met Railmap 4.0 deze knopen voorlopig niet worden uitgerust met ERTMS. En als OV de baathebber is, is het dan niet ook logisch dat OV in ieder geval een deel van de kosten draagt? Dat is nu niet het geval gegeven de compensatie van NS voor de financiële effecten van de invoering van ERTMS. Voor regionale vervoerders komen, bij de huidige inzichten, de concessiehouders in Zuid-Holland en Limburg voor een compensatie in aanmerking. De financiële stromen zullen via de betreffende concessieverleners lopen, waartoe bestuursovereenkomsten door het ministerie worden afgesloten. Zie pagina 25 van Railmap 4.0. Ergo: goederenvervoer dat geen voordelen ondervindt moet zelf een groot deel van de kosten dragen.

Railmap 4.0 vervolgt op pagina 5: *“De afgelopen jaren laten zien dat technologische ontwikkelingen een grote bijdrage kunnen leveren aan deze opgaven. Met ERTMS wordt de basis gelegd voor de verdere digitalisering van het spoor en bijgedragen aan de vijf beleidsdoelen voor het spoor, uit de Lange Termijn Spooragenda. Naast een verbetering van interoperabiliteit draagt ERTMS bij aan hogere snelheden op het spoor, een toename van de veiligheid, een toename van de betrouwbaarheid en de mogelijkheid om de capaciteit op het spoor te vergroten. De invoering van ERTMS draagt op positieve wijze aan de vijf beleidsdoelen maar is op zichzelf niet voldoende om deze beleidsdoelen in te vullen”*. Op werkelijk al deze punten ziet RailGood de voordelen van ERTMS level 2 baseline 3 niet. Op welke objectieve feiten baseren I&W/ProRail zich? ERTMS heeft tot op heden de interoperabiliteit in Nederland en Europa niet verbeterd, maar juist verslechterd. De vraag is of ERTMS level 2 baseline 3 daadwerkelijk de interoperabiliteit

komende 10 tot 15 jaar gaat verbeteren. Ook in de Rail Freight Corridors worden vele soorten ERTMS uitgerold in de verschillende EU-lidstaten en Zwitserland. Alleen met heel kostbare aanpassingen aan de locomotieven wordt het systeem interoperabel. Dat is funest voor de concurrentiekracht van het spoorgoederenvervoer.

ERTMS Level 2 Baseline 3 biedt verder geen hoger veiligheidsniveau dan ATBvv en ook niet dan ERTMS Level 1 en ERTMS Level 2.30d dat op het A15-tracé van de Betuweroute ligt.

Zoals hierboven reeds geschreven ziet RailGood niet welke capaciteitswinst op het spoor met ERTMS Level 2 Baseline 3 voor het goederenvervoer wordt bereikt. Hetzelfde geldt voor de vermeende betrouwbaarheidsvoordelen (zie punt 9a). RailGood ziet ook niet in hoe hogere snelheden worden gerealiseerd. Voor goederenvervoer is een concurrerende transitotijd met groene golven over het net bovendien relevant en niet de maximum snelheid. Snel rijden is daarbij vaak ook niet energiezuinig rijden. Wat leveren de vermeende hoge snelheden precies op aan verbetering van de concurrentiepositie van spoor? Het schrappen van een stationnement is vaak effectiever dan een relatief klein stuk harder rijden.

- c. Is het niet realistischer het nut- en noodzaak van ERTMS gewoon op te hangen aan het geopolitieke feit dat ERTMS door de EU is aangemerkt als de standaard voor treinbeveiliging en dat de Europese Commissie en ERA gewoon z.s.m. echt accountable moeten worden gemaakt dat er maar 1 EUROPEES Rail Traffic Management Systeem (1 versie) vanaf z.s.m. mag worden uitgerold ter vervanging van de lappendeken van nationale treinbeveiligingssystemen met een redelijke en billijke compensatie van alle vervoerders die geen business case hebben om hun rollend materieel om te bouwen naar dit systeem of door de infra tijdelijk nog dual te maken?!

- 10) Positief aan Railmap 4.0 vindt RailGood dat er is gekozen om een proefbaanvak voor ERTMS Level 2 Baseline 3 te hebben op de Hanzelijn en emplacement Lelystad. Op dit punt is op dit moment aan onze zorgen en weerstand door het Programma ERTMS tegemoet gekomen. Gelukkig heeft het Programma ERTMS ingezien dat Kijfhoek-Roosendaal geen geschikte route is voor een operationele pilot.
- 11) Positief aan Railmap 4.0 vindt RailGood dat de insteek om op grond van de huidige inzichten de bestaande ERTMS-voorzieningen op de Havenspoorlijn en het A15-tracé van de Betuweroute niet voor 2030 te veranderen en met het beschikbare budget van € 2,3 miljard de uitrol van ERTMS te besteden aan uitrol op de Brabantroute-Venlo/Roosendaal grens en A2 corridor vinden wij logisch.
- 12) De uitrolscope qua baanvakken is niet met de goederenvervoerders afgestemd. Het is op zijn minst opmerkelijk dat het Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat en het Programma ERTMS dit in de zomer van 2018 hebben nagelaten gezien de grote belangen van de goederenvervoerders en hun klanten die aan de orde zijn.
 - a. Wat RailGood niet logisch vindt, is waarom in Railmap 4.0 de spoorlijnen in westelijk Noord-Brabant niet later in de tijd worden geplaatst en de spoorlijn zuidwest- en zuidoostboog Meteren - Venlo/Tilburg Industrie naar voren in de tijd worden geplaatst. De voorkeur heeft het dat de A2-corridor vanuit de ontkoppelpunten tussen de last mile(s) en de line haul in haven-industrieel gebied Amsterdam IJmond tot aan Venlo in combinatie met ingebruikname van de zuidwestboog bij Meteren van en naar de Betuweroute-grensovergang Emmerich geheel wordt uitgerust met ERTMS en dat de spoorlijnen in West-Brabant naar achteren in de tijd schuiven.
 - b. Daarbij is het voor haven-industrieel gebied Amsterdam-IJmond een grote belemmering dat de knopen Amsterdam en Utrecht geen doorgaande ERTMS sporen kennen in de voorgenomen ERTMS uitrol en vele jaren gewoon ATB EG eilanden worden. Een tweede grote belemmering is dat ERTMS in Railmap 4.0 niet tot de ontkoppelpunten tussen de

- last mile(s) en de line haul in haven-industrieel gebied Amsterdam IJmond wordt uitgerold. Deze lappendeken van ERTMS only en ATB EG voldoet zeker niet aan het hoofdoel van (Europese) interoperabiliteit, in nota bene de Rhine Alpine Corridor te maken. De knopen Utrecht en Amsterdam zouden in de ERTMS uitrol moeten worden voorzien van voor goederenvervoer beschikbare doorgaande ERTMS sporen met zo min mogelijk wissels of eventueel van dual signalling (ERTMS en ATB EG). Haven-industrieel gebied Amsterdam-IJmond, wordt met de overblijvende ATB-eilanden op een forse concurrentie-achterstand gezet indien de materieelparken niet tijdig in voldoende mate zijn voorzien van ATB EG (vv) en ERTMS Level 2 Baseline 3. Enige andere oplossing om dit concurrentienadeel op te heffen, is het locomotievenpark in voldoende mate met volledige subsidie om te upgraden en retrofitten voor ERTMS.
- c. Ook haven-industrieel gebied Vlissingen-Sloe wordt door het niet uitrollen van ERTMS op de Zeeuwse Lijn in Railmap 4.0 met een overblijvende ATB eiland op een forse concurrentie-achterstand gezet. De voorkeur heeft dat de Zeeuwse lijn tussen in ieder geval Vlissingen-Sloe en Roosendaal gekoppeld aan ERTMS-uitrol op de Brabantroute tot aan Venlo en Antwerpen onder alleen ERTMS gereden kan worden. Enige andere oplossing om dit concurrentienadeel op te heffen, is het locomotievenpark in voldoende mate met volledige subsidie om te upgraden en retrofitten voor ERTMS.
- d. Bad Bentheim is één van de vier belangrijke internationale grensovergangen, maar wordt voorlopig niet naar ERTMS Level 2 Baseline 3 omgebouwd. Bad Bentheim is dé primaire grensovergang voor spoorgoederenvervoer in de North Sea Baltic Rail Freight Corridor. De Bentheimroute vanuit de haven-industriële gebieden Rotterdam Rijnmond, Amsterdam IJmond, North Sea Port (Vlissingen Sloe, Terneuzen, Gent), Antwerpen en GVT Tilburg (o.a. belangrijke hub voor China en Polen shuttles) wordt onbruikbaar voor de goedkope ATB-tractie. Laatste is relevant in de concurrentie met het wegvervoer. Dat betekent geen inzet meer van de dieseltractie series 6400, G2000, G1206 en V100 die niet worden geretrofit of geupgrade voor ETCS baseline 3 en geen inzet meer van de e-tractie 1600/1700/1800 die niet worden geretrofit of geupgrade voor ETCS baseline 3. Zonder deze goedkope tractie krijgt bovendien de spotmarkt die veel gebruik maakt van deze tractie, zware klappen en zal een reverse modal shift naar de truck plaatshebben. Een 1600/1700/1800 locomotief kost € 5.000 per maand, een moderne Vectron locomotief € 45.000 per maand. ATB dieseltractie voor last mile/short line wordt 'gevangen' gezet in haven Amsterdam-IJmond en Vlissingen-Sloe.
Met ERTMS level 2 baseline 3 wordt op deze relaties een derde en vierde beveiligingssysteem geïntroduceerd (ATB EG, ATB NG, ERTMS 2.3.0d en ERTMS L2 BL3).
De Bentheimroute is een moeilijke uitdaging. Die is alleen op te lossen met een volledige gesubsidieerde upgrade/retrofit van de nationale elektrische tractie en line haul dieseltractie met ERTMS Level 2 Baseline 3 en waar dat economisch of technisch niet meer loont een oud voor nieuw regeling.
- e. Voor Noordoost-Nederland, met belangrijke multimodale knooppunten als Coevorden en Veendam, diverse industrieën en de Groningse havens, geldt vrijwel hetzelfde als voor de Bentheimroute.
- f. Het Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat en het Programma ERTMS geven aan de coördinatie en samenwerking met hun counterparts in aangrenzende landen actief in te vullen op gebied van uitrolplanning, systeemkeuzes en operationele procedures. In Railmap 4.0 staat op pagina 36 dat er door I&W/Programma ERTMS goede afspraken moeten worden gemaakt met buurlanden België en Duitsland over de overgang van ERTMS only in Nederland naar het beveiligingssysteem van het buurland. Desondanks is RailGood er nog niet erg gerust op dat deze inspanningen ook daadwerkelijk gaan resulteren in een interoperabel, efficiënt ERTMS systeem in Nederland, Duitsland en België. Dit gegeven de ervaringen met betrekking tot de ERTMS-

implementatie in Nederland in de afgelopen 10 jaar, het gat van minimaal 12 jaar tussen de ingebruikname van de Betuweroute en die van het derde spoor Emmerich-Oberhausen alsmede de Alleingang van de Nederlandse Rijksoverheid m.b.t. Basisnetrouteringen in Nederland die internationaal niet aansluiten en eveneens niet erkend worden.

In het bijzonder maken wij ons zorgen over de adaptiviteit tussen Nederland en België en andersom wat betreft de ERTMS uitrol op de grensovergang Roosendaal (NL-B). Is de interoperabiliteit gewaarborgd, en ook kostenefficiënt voor vervoerders? Er is geen economische waarde om alleen tot de landsgrens uit te rollen omdat Nederland eenzijdig aan een TEN-T eis wenst te voldoen. Goederenvervoerders verzoeken I&W en het Programma ERTMS zorg te dragen voor een gelijke ontwikkeling aan de Belgische kant (in tijd en versie), beide richtingen compatibel en 100% interoperabel met rijdende transitie op de grens.

- g. Goederenvervoerders merken voorts op dat ATB NG een versturende factor en markttoetredingsbarrière is op het Nederlandse spoor. Railmap 4.0 voorziet maar het niet voorzien om ATB NG met prioriteit te vervangen door ERTMS, ook niet op Basisnetroutes. Zie ook punt 2e.

13) Eén samenwerkend en vervoergereed systeem:

- a. Een toprisico is het niet tijdig beschikbaar hebben van een volledig (concurrerend) vervoergereed systeem. Er moet nog worden gespecificeerd wat dat precies is. Wanneer wordt dat gespecificeerd?
- b. Goed is dat in Railmap 4.0 is aangegeven dat de belanghebbende partijen geconsulteerd worden of liever nog mee instemmen.
- c. Op pagina 17 van Railmap 4.0 staat dat de lessen uit de indienststelling van de HSL-Zuid en de Fyra zijn meegenomen. Waarom niet ook die van de Betuweroute die een eveneens een zeer moeizame en voor goederenvervoerders en hun klanten kostbare opstart kende?
- d. De eerste beschrijving van de stapsgewijze migratie op pagina 18 is in ieder geval op dit moment bemoedigend. Letterlijk: *“De migratie vindt plaats in gecontroleerde stappen, waarbij techniek, de processen en de menselijke factor in elke stap van de invoering in samenhang worden getest. Pas als een test helemaal is geslaagd en aan alle criteria voor deze migratiestap is voldaan wordt de invoering in de praktijk gestart. Door het Programma zijn in nauwe samenwerking met ProRail en vervoerders tien verschillende migratiestappen benoemd. Met iedere migratiestap wordt een deel van het bestaande operationele vervoersysteem aangepast op weg naar invoering van ERTMS Level 2 only. Een stap wordt gezet onder de conditie dat de daarbij gepaard gaande overlast voor reizigers en verladers zo minimaal mogelijk wordt gehouden. Door dit stapsgewijze gecontroleerde proces wordt het risicoprofiel.”* En op pagina 20: *“De deelnemers besluiten samen of ze de volgende stap bij de invoering wel of niet zetten op basis van vooraf bepaalde doelen en acceptatiecriteria. Door de deelnemers gezamenlijk verantwoordelijk te maken voor de beslissing de migratiestap wel of niet te zetten, wordt beoogd dat diverse belangen worden afgewogen”*. Wel moet worden geborgd door het Programma ERTMS/I&W dat tot de deelnemers een representatieve groep goederenvervoerders behoren. Graag ontvangt RailGood hierop een bevestiging van Programma ERTMS/I&W.

14) Governance:

- a. In 2019 moet het vervolgproces worden georganiseerd dat goederenvervoerders via een gestructureerd directie-overleg regulier worden betrokken om een gedragen besluitvorming in vervolgproces te helpen bewerkstelligen. Voorstel van RailGood aan het Programma ERTMS is om een multidisciplinair clusterteam van circa 5 tot 7 vertegenwoordigers van het Programma ERTMS en goederenvervoerders/RailGood

- (bekostigd door het Programma ERTMS) dit reguliere directie-overleg te laten voorbereiden en nabehandelen.
- b. Voor de goederenvervoerders is het ook een risico dat een aantal relevante leasemaatschappijen weinig interesse tonen voor ombouw naar ERTMS Level 2 Baseline 3 in Nederland of niet aan tafel zitten. Leasemaatschappijen kunnen daarbij overigens andere belangen of prioriteiten hebben dan de goederenvervoerders, zeker wat betreft kosten en operationele risico's.
 - c. M.b.t. het sturingsmodel ERTMS met daarin opdrachtgever-opdrachtnemer model en programmasturing: de concessierelatie bevoordeelt het segment reizigersvervoer zeer fors t.o.v. goederenvervoer doordat het segment reizigers in de investering in ERTMS volledig gefinancierd krijgt via de vervoersconcessies terwijl de goederenvervoerders via subsidies en ministeriële regelingen altijd een ondersteuning ontvangen die het maximale is van wat binnen de huidige wettelijke (staatssteun) kaders mogelijk is. Vergoedingen van kosten zijn per stakeholder verschillend, waardoor er een conflict in belangen kan ontstaan.
- 15) Bureau Materieel:
- a. RailGood vindt het positief dat Bureau Materieel de retrofit alsmede de upgrade van locomotieven gaat ondersteunen. Het overgrote deel van de goederenvervoerders heeft deze expertise niet in huis.
 - b. RailGood vindt het een goed plan dat een Bureau Materieel materieeleigenaren ondersteunt bij de verwerving van ETCS en met NS afstemt voor synergievoordelen. Een gezamenlijke verwerving biedt de voordelen van een grote(re) omvang van de opdracht en daardoor meer slagkracht richting marktpartijen, en meer uniformiteit van de ombouw (zelfde specificaties), wat een voordeel is vanuit oogpunt van systeemintegratie en kosten. Daarbij is het logische dat het Bureau Materieel een faciliterend bureau is en geen contractpartij zal zijn en/of contractrisico dragen.
 - c. RailGood stelt wel de eis dat Bureau Materieel niet alleen kijkt naar de initiële retrofit, maar ook naar de *total life cycle costs*. Voorkomen moet worden worden dat Bureau Materieel geen of te weinig aandacht heeft voor het betrouwbare en betaalbare gebruik van de installaties na de inbouw. Graag ontvangen wij zo spoedig mogelijk hierop een duidelijke en concrete bevestiging.

16) Tot slot onze complimenten voor de redactioneel duidelijk opgeschreven Railmap 4.0.

Tot slot

Hiermee vertrouw ik erop, mede namens Rotterdam Rail Feeding, LTE Netherlands, Captrain Netherlands, Lineas, SBB Cargo International, Rail Force One, Raillogix, TX Logistiek, Rail Transport Services, Shunter Tractie en Distri Rail een heldere en bruikbare consultatiereactie te hebben gegeven.

Voor vragen of nadere afstemming staan RailGood en achterban graag ter beschikking. Aarzel in dat geval niet contact met mij op te nemen.

Met vriendelijke groet,

Hans-Willem Vroon, MSc
Directeur RailGood