



Shunter B.V. Albert Plesmanweg 87 3088 GC Rotterdam

Ministerie van Infrastructuur en Milieu
Postbus 20901
2500EX Den Haag

Rotterdam, 30 december 2018

Ons Kenmerk: D104105

Pagina's: 2

Opsteller brief: Jos Toes

Tel. 00 31 6-4614 1123

Mail : jos.toes@shunter.nl

Postadres Shunter BV:

Postbus 5185

3008 AD Rotterdam

Werkplaats A.Plesmanweg:

A. Plesmanweg 87

3088 GC Rotterdam

Tel. +31 10 4928 900

Fax +31 10 4928 901

Werkplaats Blindeweg:

Blindeweg 17

3088 KB Rotterdam

Werkplaats 2^e Rosestraat:

2^e Rosestraat 10

3074 JK Rotterdam

Shunter BV.

Handelsregister Rotterdam

22051400

Rabobank Rotterdam

NL78RABO0331557843_

BTW NL8113.93.975.B01

www.shunter.nl

Onderwerp: Reactie Internetconsultatie ERTMS Railmap 4.0

Geachte heer/mevrouw,

Middels dit schrijven willen wij, Shunter B.V. (onderhoudsorganisatie voor rollend spoorwegmaterieel) en RasRail B.V. (materieeleigenaar van ca. 20 feeding- en shunting locomotieven, deel van Shunter Groep), gebruik maken van de mogelijkheid om te reageren op de ERTMS Railmap 4.0.

Per alinea reageren wij hierna op een artikel of lid uit de Railmap.

4.2.1. Materieelbekostiging.

RasRail BV als onderdeel van de Shunter Groep heeft verschillende typen rangeer- en feedinglocomotieven in eigendom welke aan verschillende vervoerders op verschillende locaties in Nederland worden verhuurd in gebieden welke volgens de planning van H3.6 van ERTMS worden voorzien. Dit materieel voldoet qua leeftijd niet aan criterium 6 van 4.2.1. Materieelbekostiging. Afhankelijk van de uitvoering van de beveiliging van de emplacementen zou RasRail / Shunter de volgende keuzes voor het rangeermaterieel kunnen maken.

1. De locomotief van ETCS voorzien wat een aanzienlijke investering is die, zonder een significante subsidie, voor de huurder tot aanzienlijk hogere huurkosten zal leiden.
2. De locomotief buiten bedrijf stellen, waardoor de vervoerder de betreffende locomotief meer kan huren.
3. De locomotief vervangen, waarbij momenteel geen nieuwe, bruikbare en betaalbare rangeerlocomotieven voor de Nederlandse markt mét ETCS verkrijgbaar zijn.*** (zie blz 2)

Zonder significante subsidie op de inbouw van ETCS zal RasRail / Shunter waarschijnlijk kiezen voor optie 2 (buiten bedrijf stellen) waardoor er minder feeding- en rangeerlocomotieven voor de vervoerders beschikbaar zijn, terwijl er door de toegenomen inzet van milieuvriendelijke elektrische locomotieven nu reeds

schaarste is aan Last-mile / Rangeerlocomotieven.

Daarbij moet wel opgemerkt worden dat door een slimme uitvoering / herconfiguratie van goederenemplacementen, waarbij ERTMS tussen de terminals en de geëlektrificeerde aankomst/vertreksporen geheel afwezig is, de investering in een deel van de rangeerlocomotieven voorkomen kan worden. Hiervoor is ons inziens wel een duidelijk vastgelegd en toegepast (veiligheids)filosofie ten aanzien van dit onderwerp nodig in een volgende Railmap / het besluit.

6.3.2. Bureau Materieel

Wat wij belangrijk vinden is dat een dergelijk Bureau Materieel niet alleen naar de kosten van de initiële retrofit kijkt, maar ook naar de total life cycle costs. Wat we in het verleden hebben gezien is dat dergelijke bureau's erg projectgedreven zijn en minder aandacht hebben voor het betrouwbare en betaalbare gebruik en onderhoud van de installatie ná de inbouw in het materieel. Gedacht moet dan worden aan beschikbaarheid en kosten van reserve-onderdelen, test-equipment en opleidingen.

6.3.3. Systeemintegratie en Pool van Ingenieurs

Wat ons opvalt is dat hier alleen aandacht is voor de baanzijde terwijl dezelfde problematiek ook materieelzijdig op zal treden. Het verzoek van Shunter aan het Programma is om vergelijkbare middelen / opleidingen ter beschikking te stellen aan werkplaatsen waar de ETCS inbouw plaats zal vinden.

Wij hopen dat u voorgenoemde opmerkingen en aanvullingen meeneemt in de totstandkoming van uw besluiten. Bij voorbaat hartelijk dank.

Met vriendelijke groet,

RasRail BV / Shunter BV

A handwritten signature in blue ink, consisting of a stylized, cursive 'J' followed by a 'T' and a flourish.

Jos Toes
Directeur

****Nederland heeft inmiddels een 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 "feeding en last-mile locomotieven" markt te klein is voor de industrie om hier iets voor te ontwikkelen. Gevolg hiervan is dat het komende decennium met de bestaande locomotieven gewerkt zal moeten worden. Door (gedeeltelijke) modernisering en revisies kunnen deze locomotieven veilig en zelfs ook qua emissies verantwoord ingezet blijven worden.*