



Sectie Spoorwegveiligheid

Reactie in de Internetconsultatie
inzake

de Programmabeslissing ERTMS Railmap 4

Soest, 31 december 2018,

De Vereniging Historisch Railvervoer Nederland heeft met belangstelling kennis genomen van het ter consultatie voorgelegde concept-rapport ERTMS Railmap 4.

Méér dan dat:

Het heeft ons verheugd, te zien dat het ministerie heeft onderkend dat mobiel railerfgoed niet alleen bestáát, maar ook mobiel moet kunnen blijven.

En dat erkend wordt dat eigenaren van dit mobiel railerfgoed dan logischerwijze belanghebbende zijn bij besluiten over veranderingen in veiligheidssystemen op de infrastructuur die met dit historisch materieel bereiden wordt.

Het overgrote deel van de genoemde eigenaren wordt gevormd door organisaties die drijven op vrijwilligers (liefhebbers), lid zijn van onze vereniging als "koepel" en hun belangen bij werkbare wet- en regelgeving graag door onze vereniging laten behartigen. De bijdrage die de vereniging HRN in deze consultatie inbrengt, dient derhalve niet het verenigingsbelang-in-enge-zin, maar de belangen van de verenigingsleden.

Wat de Vereniging Historisch Railvervoer Nederland graag in overweging geeft:

1.
HRN herkent de teksten in de Railmap, het afwegingskader en ook de begeleidende teksten op de consultatiepagina.
Maar onze reactie mag niet beschouwd worden als een im- of expliciete instemming met het traject en de daarin genoemde voorgeschiedenis.
Op dit moment staat HRN daarvoor (nog) té ver af van de inhoudelijke uitvoering van het ERTMS-programma.
Er van uit gaande dat HRN vanaf nu beter op het programma aangesloten zal worden/zijn, zal dat HRN beter in staat stellen om de (inhoudelijke) correctheid en compleetheid van teksten daadwerkelijk te beoordelen. Voor nu nemen we uit praktische overwegingen de correctheid aan.

2.
Hoofdstuk 2 heet "De invoering van ERTMS: Wat gaat er gebeuren?"
Paragraaf 2.2.4 ziet op het (rollend) materieel. Hierin lezen we: "De STM ATB wordt apart verworven".

In de vereniging Historisch Railvervoer Nederland zijn onderstaande 30 organisaties vertegenwoordigd (in provinciale volgorde):

Noord-Nederlands Trein & Tram Museum NNTM, Zuidbroek (GR) • Stichting Stadskanaal Rail STAR, Stadskanaal (GR) • Industrieel Smalspoor Museum ISM, Erica (DR) • Stichting Rijssens Leemspoor SRL (OV) • Stichting Museumsteenfabriek De Werklust, Lossers (OV) • Museum Buurtspoorweg MBS, Haaksbergen (OV) • Transit Oost, Winterswijk (GE) • Veluwe Stoomtrein Maatschappij VSM, Beekbergen (GE) • Gelderse Smalspoor Stichting GSS, Heteren (GE) • Het Spoorwegmuseum, Utrecht (UT) • Stichting 162, Utrecht (UT) • Stichting Mat'64, Veenendaal (UT) • Stichting Historisch Dieselmaterieel SHD, Utrecht (UT) • Museumstoomtram Hoorn-Medemblik SHM, Hoorn (NH) • Hoogovens Stoom IJmuiden, Velsen-Noord (NH) • NZH Vervoermuseum, Haarlem (NH) • Electricische Museumtramlijn Amsterdam EMA/RET.M, Amsterdam (NH) • Stichting Hondokop, Hilversum (NH) • Stoomtrein Katwijk Leiden SKL, Valkenburg (ZH) • Stichting Haags Openbaar Vervoer Museum HOVM, Den Haag (ZH) • Stichting RoMeO, Rotterdam (ZH) • Tramweg-Stichting TS, Den Haag (ZH) • Werkgroep Loc 1501, Rotterdam (ZH) • Stichting De Locomotor, Rotterdam (ZH) • Stoom Stichting Nederland SSN, Rotterdam (ZH) • Stichting v/h RTM, Ouddorp (ZH) • Stoomtrein Goes-Borsele SGB, Goes (ZE) • Stichting Spoorweg-Maatschappij Zuid-Beveland SZB, Goes (ZE) • Stichting tot Behoud van Mijnlocomotieven SBM, Landgraaf (LI) • Zuid-Limburgse Stoomtrein Maatschappij ZLSM, Simpelveld (LI)



Ons is niet duidelijk hoe dit bedoeld is: staat de aanschaf los van het Programma, los van de aanschaf van ERTMS, ...?

3.

Paragraaf 2.2.5.1 gaat in op de verschillende opties binnen ERTMS en benoemt de voor Nederland gemaakte keus. In de laatste alinea komt de *Treinintegriteitsfunctie* (TIF) ter sprake.

Gesteld wordt dat het reizigersmaterieel dat nog langere tijd mee moet, van deze functie voorzien moet gaan worden; niet omdat de gekozen ERTMS-optie dat vergt maar met het oog op een eventuele toekomstige systeemsprong.

Wij missen hier een voor historisch personenvervoer beslist belangrijke nuance.

Voor treinstellen is een TIF realiseerbaar, maar voor treinen bestaand uit een locomotief met getrokken materieel veel moeilijker. En juist deze treinvorm wordt door een aantal HRN-leden op de rails gebracht.

Ons valt hier trouwens op dat voor goederenvervoer niet over een TIF wordt gesproken. Is dat wellicht omdat bij goederenvervoer exact dezelfde moeilijkheid aan de dag treedt?

Voorshands bepleiten wij hier het niet ongenueanceerd verplicht stellen van een TIF voor vervoer van personen met historisch materieel.

4.

In paragraaf 2.2.5.3 worden 7 zinnen gewijd aan "*detectieproblematiek*". Toch nemen wij aan dat de vervanging van spoorstroomlopen door assentellers geen onderdeel van het Programma is.

Dit betekent dat er potentieel twee projecten aan elkaar worden gekoppeld, met elk hun eigen uitdagingen en dynamiek voor historisch materieel: compatibiliteit van historisch materieel met assentellers is géén gegeven. Wel hebben wij de indruk dat de Duitse assentellers minder faalgevoelig zijn dan de Nederlandse.

Als twee te onderscheiden projecten wel gekoppeld raken, is adequate coördinatie en goed management absolute voorwaarde.

Is er al zicht op hoe deze situatie gemanaged gaat worden?

5.

Hoofdstuk 3 draagt de titel "*Na uitgebreid testen de praktijk in*".

HRN komt aan de hand van dit hoofdstuk, en het niet aantreffen van enige tekst voor onze doelgroep, (wederom) tot de gevolgtrekking dat het testen voor historisch materieel (zowel het materieel-technische aspect, alsook bediening en onderhoud) om een maatwerk-oplossing zal vragen.

HRN heeft daar wat (premature) ideeën over, waarover we te zijner tijd graag met het ministerie en/of het Programma tot overleg komen.

Het meeste historische materieel rijdt incidenteel. Het bezoeken van een proef-baanvak alleen om te kunnen testen trekt een zwaar wissel op de vrijwilligers en de middelen van HRN-leden.

In de Vereniging HRN zijn vertegenwoordigd

Noord-Nederlands Spoor- en Tram Museum NNTM, Zuidbroek (GR) · Stichting Stadskanaal Rail STAR, Stadskanaal (GR) · Industrieel Smalspoor Museum ISM, Erica (DR) · Stichting Rijssens Leemspoor SRL (OV) · Stichting Museumsteenfabriek De Werklust, Losser (OV) · Museum Buurtspoorweg MBS, Haaksbergen (OV) · Transit Oost, Winterswijk (GE) · Veluwsche Stoomtrein Maatschappij VSM, Beekbergen (GE) · Gelderse Smalspoor Stichting GSS, Heteren (GE) · Het Spoorwegmuseum, Utrecht (UT) · Stichting 162, Utrecht (UT) · Stichting Mat'64 Veenendaal (UT) · Stichting Historisch Dieselmaterieel SHD, Utrecht (UT) · Museumstoomtram Hoorn-Medemblik SHM, Hoorn (NH) · Hoogovens Stoom IJmuiden, Velsen-Noord (NH) · NZH Vervoermuseum, Haarlem (NH) · Electriche Museumtramlijn Amsterdam EMA/RETM, Amsterdam (NH) · Stichting Hondekop, Hilversum (NH) · Stoomtrein Katwijk Leiden SKL, Valkenburg (ZH) · Stichting Haags Openbaar Vervoer Museum HOVM, Den Haag (ZH) · Stichting RoMeO, Rotterdam (ZH) · Tramweg-Stichting TS, Den Haag (ZH) · Werkgroep Loc 1501, Rotterdam (ZH) · Stichting De Locomotor, Rotterdam (ZH) · Stoom Stichting Nederland SSN, Rotterdam (ZH) · Stichting v/h RTM, Ouddorp (ZH) · Stoomtrein Goes-Borsele SGB, Goes (ZE) · Stichting Spoorweg-Maatschappij Zuid-Beveland SZB, Goes (ZE) · Stichting tot Behoud van Mijnelocomotieven SBM, Landgraaf (LI) · Zuid-Limburgse Stoomtrein Maatschappij ZLSM, Simpelveld (LI)



6.

In Hoofdstuk 4 wordt ingegaan op de (verwachte) baten en kosten.

De paragrafen 4.1.2 en 4.1.4 ontlokken ons de wens dat het Programma serieus bewaakt dat, wanneer de infra-scope toekomstig om welke reden groeit of krimpt, het aantal ATB-ETCS (en vv) transities niet zodanig groeit dat de betrouwbaarheid van ERTMS en daarmee de operatie in gevaar komt.

7.

Paragraaf 4.2.1 ziet op specifiek de materieelbekostiging, en uiteraard heeft juist deze paragraaf onze zeer bijzondere aandacht gekregen.

Primair is er waardering voor het droge feit dat onderkend is, en erkend, dat er alle reden is om de mobiele erfgoedcollectie niet te vergeten.

Vervolgens laat dit feit onverlet dat voorlopig geenszins zeker is dat de financiële middelen die voor het rijdend houden nodig zullen zijn, overeenkomen met de financiële middelen die vanuit het programma, cq enig ministerie, hiervoor beschikbaar gesteld zullen worden.

In deze paragraaf staat méér dat HRN-leden verontrust.

Met name *toekennings-criterium 6* zal -indien ongenueanceerd en bureaucratisch gehanteerd- bij historisch materieel "dodelijk" zijn.

Bij dit materieel speelt, zoals eenvoudig te begrijpen is, economische restlevensduur helemaal geen rol.

Er wordt gemikt op een (")oneindige(") technische restlevensduur, al of niet met (zeer) grondige revisies. Het rijdt vaak al tientallen jaren rond op het Nederlandse spoor en de betrokken vrijwilligers zetten alles op alles om dat ook nog tientallen jaren zo te houden.

Vanuit deze invalshoek -eigen aan erfgoed- dringt HRN er ten stelligste op aan om al in deze fase dit criterium adequaat te nuanceren. Overleggen over "hoe" zal HRN graag doen.

Prettig is dat in deze paragraaf wordt aangekondigd dat met onze doelgroep nader overleg gevoerd gaat worden over de mogelijkheden en exacte invulling van de financiële ondersteuning vanuit het Programma.

Niettemin past hier de kanttekening dat, zo lang dat overleg nog uitstaat en op de resultaten ervan geen zicht is, HRN zich alle ruimte voorbehoudt die zij nodig acht om het rijdend houden van het mobiele railerfgoed veilig te stellen.

8.

Paragraaf 4.2.1 en daarin toelatingscriterium 2 nopen nog tot de volgende kanttekening.

Een aantal HRN-leden verkeert in de situatie dat hun *treinen vanuit NCGB rijden naar en van (grenzen met) CGB*. Vanuit het Programma wordt momenteel gedacht/ gewerkt aan oplossingen die het rangeren op/over die grens door fysieke oplossingen beveiligen (flankbeveiliging, VR, etc.).

Zolang die oplossingsrichting nagestreefd wordt, en zeker als de resultaten praktisch zijn en geen wéér nieuwe eisen toevoegen, zijn wij het met deze aanpak eens.

In de vereniging Historisch Railvervoer Nederland zijn onderstaande 30 organisaties vertegenwoordigd (in provinciale volgorde):

Noord-Nederlands Trein & Tram Museum NNTM, Zuidbroek (GR) • Stichting Stadskanaal Rail STAR, Stadskanaal (GR) • Industrieel Smalspoor Museum ISM, Erica (DR) • Stichting Rijssens Leemspoor SRL (OV) • Stichting Museumsteenfabriek De Werklust, Losser (OV) • Museum Buurtspoorweg MBS, Haaksbergen (OV) • Transit Oost, Winterswijk (GE) • Veluweische Stoomtrein Maatschappij VSM, Beekbergen (GE) • Gelderse Smalspoor Stichting GSS, Heteren (GE) • Het Spoorwegmuseum, Utrecht (UT) • Stichting 162, Utrecht (UT) • Stichting Mat'64, Veenendaal (UT) • Stichting Historisch Dieselmaterieel SHD, Utrecht (UT) • Museumstoomtram Hoorn-Medemblik SHM, Hoorn (NH) • Hoogovens Stoom IJmuiden, Velsen-Noord (NH) • NZH Vervoermuseum, Haarlem (NH) • Electricische Museumtramlijn Amsterdam EMA/RETM, Amsterdam (NH) • Stichting Hondokop, Hilversum (NH) • Stoomtrein Katwijk Leiden SKL, Valkenburg (ZH) • Stichting Haags Openbaar Vervoer Museum HOVM, Den Haag (ZH) • Stichting RoMeO, Rotterdam (ZH) • Tramweg-Stichting TS, Den Haag (ZH) • Werkgroep Loc 1501, Rotterdam (ZH) • Stichting De Locomotor, Rotterdam (ZH) • Stoom Stichting Nederland SSN, Rotterdam (ZH) • Stichting v/h RTM, Ouddorp (ZH) • Stoomtrein Goes-Borsele SGB, Goes (ZE) • Stichting Spoorweg-Maatschappij Zuid-Beveland SZB, Goes (ZE) • Stichting tot Behoud van Mijloccomotieven SBM, Landgraaf (LI) • Zuid-Limburgse Stoomtrein Maatschappij ZLSM, Simpelveld (LI)



Zou de huidige oplossingsrichting losgelaten worden, dan moet toelatingscriterium 2 heroverwogen worden.

9.
Tot slot melden wij dat wij na lezing van de paragrafen 5.2 en 6.3 de vraag hebben voelen opkomen in hoeverre uitloop als gevolg van een vrijwel gelijktijdige bestelling door Nederlandse en buitenlandse materieleigenaren en infrastructuurbeheerders bij een beperkt aantal ETCS-leveranciers en hun onder-/toeleveranciers een te benoemen risico is. Iets overeenkomstigs zou kunnen spelen als door overal ongeveer gelijktijdige implementatie een massief beroep op ontwerpers, monteurs, keurmeesters etc wordt gedaan.

Met vriendelijke groeten,
Vereniging Historisch Railvervoer Nederland

Mr A.E.C. Pothuizen
Sectie Spoorwegveiligheid
Deze reactie mag openbaar gemaakt worden.

In de Vereniging HRN zijn vertegenwoordigd

Noord-Nederlands Spoor- en Tram Museum NNTM, Zuidbroek (GR) · Stichting Stadskanaal Rail STAR, Stadskanaal (GR) · Industrieel Smalspoor Museum ISM, Erica (DR) · Stichting Rijssens Leemspoor SRL (OV) · Stichting Museumsteenfabriek De Werklust, Losser (OV) · Museum Buurtspoorweg MBS, Haaksbergen (OV) · Transit Oost, Winterswijk (GE) · Veluwsche Stoomtrein Maatschappij VSM, Beekbergen (GE) · Gelderse Smalspoor Stichting GSS, Heteren (GE) · Het Spoorwegmuseum, Utrecht (UT) · Stichting 162, Utrecht (UT) · Stichting Mat'64 Veenendaal (UT) · Stichting Historisch Dieselmaterieel SHD, Utrecht (UT) · Museumstoomtram Hoorn-Medemblik SHM, Hoorn (NH) · Hoogovens Stoom IJmuiden, Velsen-Noord (NH) · NZH Vervoermuseum, Haarlem (NH) · Electrische Museumtramlijn Amsterdam EMA/RETm, Amsterdam (NH) · Stichting Hondekop, Hilversum (NH) · Stoomtrein Katwijk Leiden SKL, Valkenburg (ZH) · Stichting Haags Openbaar Vervoer Museum HOVM, Den Haag (ZH) · Stichting RoMeO, Rotterdam (ZH) · Tramweg-Stichting TS, Den Haag (ZH) · Werkgroep Loc 1501, Rotterdam (ZH) · Stichting De Locomotor, Rotterdam (ZH) · Stoom Stichting Nederland SSN, Rotterdam (ZH) · Stichting v/h RTM, Ouddorp (ZH) · Stoomtrein Goes-Borsele SGB, Goes (ZE) · Stichting Spoorweg-Maatschappij Zuid-Beveland SZB, Goes (ZE) · Stichting tot Behoud van Mijnlocomotieven SBM, Landgraaf (LI) · Zuid-Limburgse Stoomtrein Maatschappij ZLSM, Simpelveld (LI)