

Geachte heer Frequin,

Hierbij ontvangt u van Port of Amsterdam de reactie op de internetconsultatie van de Programmabeslissing treinbeveiligingssysteem ERTMS: Railmap 4.0 van 19 september 2018 (kenmerk VP20160087-321753119-104).

Uitgaande van de aangegeven uitrolstrategie vindt Port of Amsterdam het opmerkelijk dat de sporen voor het spoorgoederenvervoer van/naar het Amsterdamse havengebied niet worden meegenomen in de uitrol.

Dit terwijl in het Railmap 4.0 document wordt aangegeven dat bij de Planuitwerking van de verschillende uitrolscenario's gekozen is voor het scenario de grootste bijdrage levert op capaciteitsbaten en is het beste voor het internationaal goederenvervoer.

Met dit uitgangspunt zou ook het laatste traject tot en met het Amsterdamse havengebied moeten worden meegenomen.

Daarbij onderschrijven wij expliciet onderstaande punten die door Railgood zijn ingebracht bij de genoemde consultatie met betrekking tot de uitrolscope:

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 Betuweroutegrensovergang 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 concurrentieachterstand 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.

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 Benteimroute 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.

Graag zien wij uw reactie tegemoet.

Hoogachtend,

Drs. R.J.H. Smit
Port of Amsterdam
06 22696769
rob.smit@portofamsterdam.com