

Aan: de heer Remco (R.J.) Dijkstra (VVD), rapporteur voor het Groot Project ERTMS
Tweede Kamer der Staten-Generaal
r.dijkstra@tweedekamer.nl
Postbus 20018
2500 EA Den Haag

Betreft: openbare brief spoorgoederenbranche uitrol ERTMS in Nederland

Maarn, 12 oktober 2017

Geachte heer Dijkstra,

Op 19 september 2013 bent u door de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu benoemd tot rapporteur voor het **Groot Project ERTMS** (European Rail Traffic Management System) op het Nederlandse spoornet. U bent daarmee eerste woordvoerder namens de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu in het overleg met de regering over de uitgangspuntennotitie, de basisrapportage en de voortgangsrapportages. Tevens bent u onder andere verantwoordelijk voor het opstellen van schriftelijke conceptreacties op deze rapportages en voor het controleren van de afspraken met de bewindspersoon over informatievoorziening over het Groot Project ERTMS.

Hierbij maakt RailGood - de grootste vertegenwoordiger van goederenvervoerders en intermodale operatoren op het Nederlandse spoor - zijn fundamentele, grote en urgente zorgen kenbaar over de voorgenomen uitrol van ERTMS level 2 baseline 3 die is ingezet door het binnenkort vorige kabinet. Wij begrijpen van ProRail dat over deze uitrol in maart/april 2018 een besluit van het nieuwe kabinet te verwachten is.

RailGood behartigt de belangen van Rotterdam Rail Feeding, LTE Netherlands, TX Logistiek, Captrain Netherlands, Lineas, Rail Transport Services, Rail Force One, DistriRail en Shunter Tractie. Deze brief is tevens direct gelieerd aan de lopende petitie **Groen licht voor goederenvervoer per spoor** die dit najaar wordt aangeboden aan de Vaste Kamercommissie Infrastructuur en Milieu: www.spoorgoederenspoort.nl.

De concurrentiepositie van het spoorgoederenvervoer in en via Nederland staat ernstig onder druk. De invoering van beveiligingssysteem ERTMS en de exponentiële stijging van de kosten voor het gebruik van het spoor leiden tot een verlieslatende exploitatie en daardoor een gebrek aan investeringen en innovatie in de sector. Door een afname van het spoorgoederenvervoer zal ook de bereikbaarheid en de concurrentiepositie van de Nederlandse havens, terminals, handel en industrie onder druk komen te staan. Dit terwijl vervoer per spoor namelijk juist bijdraagt aan milieuvriendelijk, veilig en efficiënt goederentransport in Nederland en Europa. Voor een concurrerend spoorgoederenvervoer is het in ieder geval noodzakelijk dat de huidige voorgenomen uitrol van ERTMS in Nederland op railgoederenroutes stopt en dat er tegelijkertijd snel en goed een nieuwe afweging wordt gemaakt. Daarbij moet worden aangesloten op het Duitse beleid voor beveiligingssystemen. Er moet altijd worden gestuurd op interoperabiliteit met

de buurlanden. Dus geen lokale ETCS-versie waar het Programma ERTMS en het Ministerie van Infrastructuur nu op af dreigen te stevenen! De vervoerders moeten volledig worden gecompenseerd voor de kosten voor eisen die de Nederlandse overheid stelt voor de spoorinfrastructuur. Andere modaliteiten worden immers niet met dit soort kosten wegens infrastructuur geconfronteerd en voor goederenvervoerders en verladers levert de uitrol van ERTMS level 2 baseline 3 geen baten op.

Eersteling Kijfhoek-Roosendaal in de uitrol van ERTMS is een volledig foutieve keuze route voor een pilot ombouw. Als bij wijze van spreken een vaatchirurg alle bloedvaten in een menselijk lichaam moet transplanteren, begint hij ook niet als test met de aorta, maar met een pink.

Het is voor de goederenvervoerders daarbij overigens geheel onduidelijk hoe de routekeuze tot stand is gekomen. Er wordt beweerd dat de internationale spoorlijnen worden uitgerust met ERTMS. Via grensovergang Bad Bentheim/Oldenzaal loopt één van de vier belangrijke internationale lijnen, maar deze goederencorridor wordt niet omgebouwd. Het nadeel van Bad Bentheim niet op te nemen in de ERTMS uitrol is dat nog meer vervoerders oudere NS1800 locomotieven gaan aanschaffen en vanwege goedkopere tractie via Bad Bentheim gaan rijden in plaats van via de Betuweroute of Venlo. Een NS1800 locomotief kost € 5.000 per maand, een moderne Vectron locomotief € 45.000 per maand. Deze trend is reeds ingezet.

ATB-NG is een crisisthema. Veel locomotieven met ETCS kunnen niet op ATB-NG-spoorlijnen rijden. Er is reeds jaren sprake van incompatibele systemen. Met de invoer van ERTMS op belangrijke delen van de goederenroutes in Nederland wordt dit probleem dus steeds groter. Met de ombouw van locomotieven zullen de ATB-NG-routes 'doodvallen'. Laten dit net ook routes zijn waar de Nederlandse overheid met Basisnet goederenvervoerders overheen wil dwingen.

Gegeven de stand van zaken van het Programma ERTMS en het voornemen van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (en ProRail) kan worden geconcludeerd dat het programma ERTMS afgelopen jaren te weinig verbinding heeft gezocht en gevonden met de spoorgoederenmarkt. Wij zijn pas sinds 29 september 2017 vertegenwoordigd in de Stuurgroep ERTMS. Twee jaar lang zijn duidelijke signalen structureel genegeerd dat het anders moet. Daarom wenden wij ons nu tot u. Het grootste deel van de private goederenvervoerders weet nog niet, of pas sinds heel recentelijk, wat hun boven het hoofd hangt met dit project. Er is een logica dat het Ministerie van Infrastructuur en Milieu en ProRail ERTMS in heel Nederland willen uitrollen. Iedere vervoerder die op de Betuweroute rijdt, zal denken dat hij daar gewapend voor is. "Details" als invoering Baseline 3, rangeren onder ETCS, vervanging ATB, etc. is voor de meeste partijen geheel nieuw. Communicatie door een project is daarbij niet wat het Programma ERTMS zegt, maar wat daarvan aankomt.

De ERTMS uitrol in Nederland dreigt economisch volledig te ontsporen. Voortzetten van de huidige aanpak en beleidskeuzes zal tot grote schade voor het spoorgoederenvervoer en Nederland als transport- en logistiek land leiden. Snel ingrijpen is vereist om dit te voorkomen. Dit is geen signaal, dit is een tornado-alarm.

Hieronder maken wij onze argumenten aan u en de vaste kamercommissie voor Infrastructuur en Milieu kenbaar:

- 1) Met de uitrol van ERTMS level 2 baseline 3.6.0, die start in twee primaire Europese spoorgoederencorridors met de spoorlijn Kijfhoek-Rosendaal als voorgenomen eersteling, komt het spoorgoederenvervoer in Nederland in een verder isolement door:
 - a. Hoge kosten voor de aanpassing van locomotieven: tot circa € 1 miljoen per locomotief plus uitvalkosten voor ombouw (acht weken).
 - b. Extra opleidingskosten van personeel, inclusief examens. Dito geldt voor het onderhouden van een palet aan certificaten.
 - c. Toelatingskosten en -tijd van locomotieven in het buitenland en operationele beperkingen.

Tegenover deze aanzienlijke operationele meerkosten voor de goederenvervoerders staan geen extra inkomsten of toegevoegde waarde door de verdere uitrol van ERTMS. ERTMS level 2, ook niet baseline 3, levert geen extra spoorcapaciteit op, noch extra veiligheid, noch extra efficiency. Het merendeel van de goederenvervoerders kan dit eenvoudig weg financieel niet trekken. Ook niet met 50% tot 60% subsidie in het nu gunstigste geval. Daarbovenop komt het probleem dat bestaand materieel, dat is voorzien van alleen ATB, economisch en technisch niet meer inzetbaar zal zijn. De concurrentiepositie van Nederland als transport en logistiek land zal hierdoor verslechteren. Ladingpakketten zullen gaan verschuiven naar andere modaliteiten, wat de mobiliteitsproblemen in Nederland alleen maar zal vergroten, en naar het buitenland weglekken. De Nederlandse zeehavens, Rotterdam in het bijzonder, zullen ladingpakketten verliezen aan de concurrenten Hamburg en Bremen.

- 2) Operationele beperkingen:
 - a. Het proefbedrijf ERTMS level 2 baseline 3 zal zorgen voor strandingen, software bugs en andere materieelstoringen. Hiermee hebben we afgelopen decennium meer dan genoeg negatieve ervaringen opgedaan op de Betuweroute. Zo ook op de HSL Zuid. De algemene verwachting is dat met baseline 3 op meerdere baanvakken de kans op verstoringen zeer fors toeneemt.
 - b. Voor het materieel dat niet is of wordt uitgerust met ERTMS level 2 baseline 3 zijn de Brabantroute en Rotterdam-Antwerpen corridor (RFC North Sea – Mediterranean) niet meer berijdbaar.
 - c. Bij storingen en treinvrije perioden (i.v.m. onderhoud, vernieuwing of aanlegprojecten) op de Betuweroute of tussen Emmerich en Oberhausen zal het spoorgoederenvervoer van en naar mainport Rotterdam stilvallen. Nederland creëert hiermee een gepland Rastatt!
- 3) ERTMS level 2 baseline 3 geeft substantiële operationele beperkingen in de rangeerdienst:
 - a. Geduwd rangeren wordt niet ondersteund door deze versie.
 - b. Het rangeerbedrijf op Kijfhoek is niet mogelijk met deze versie.
 - c. Op de Havenspoorlijn en CUP Valburg is daarom ERTMS level 1 geïnstalleerd in plaats van level 2.

Rangeren is nu geen probleem (zonder ERTMS/ERTMS level 1). Het Programma ERTMS wil nu rangeren onder ERTMS. Daarbij wordt trots gemeld dat het programma heel veel

problemen voor de goederenvervoerders gaat oplossen. Dat betreft slechts een deel van de problemen. Nota bene problemen die er nu helemaal niet zijn.

Onze eisen aan het uitrolprogramma van ERTMS zijn:

- a) Geen eerste uitrol van ERTMS level 2 baseline 3 op de spoorlijn Kijfhoek-Roosendaal.
- b) Neem voor eerste uitrol een ander baanvak, in ieder geval één waar geen railgoederenvervoer is. Testtreinen goederen rijden is altijd mogelijk.
- c) Implementeer dezelfde ERTMS-versie die Duitsland gaat uitrollen en sluit daarop qua timing naadloos aan.
- d) In de haven van Rotterdam geen uitrol van ERTMS level 2 baseline 3. Liever nog moet de Rotterdamse haven ERTMS-vrij worden. Baseline 3 uitrol in de Rotterdamse haven wordt zowel operationeel als kostentechnisch de doodsteek voor spoorgoederen van en naar Rotterdam. Hetzelfde geldt overigens voor alle andere havens & inland terminals in Nederland.
- e) Volledige financiële compensatie voor ombouw en toelating van locomotieven en opleiding van personeel. Het kan niet zo zijn dat NS en de regionale reizigersvervoerders 100% worden gecompenseerd en de goederenvervoerders slechts gedeeltelijk (best case nu is 50% tot 60%).
- f) Borg van meet af aan cross acceptance in Europa van materieel en personeelsopleiding.
- g) Een nieuwe versie ERTMS moet altijd ATO (Automatic Train Operations) mogelijk maken. Spoor moet kunnen blijven concurreren met de zelfrijdende truckkonvoeien die binnen 5 tot 10 jaar over de Noordwest-Europese snelwegen rijden.
- h) Mocht inderdaad gekozen worden om op bepaalde goederenroutes toch ERTMS level 2 baseline 3 uit te rollen, dan moet van de leveranciers altijd worden geëist dat er 100% non failure wordt gegarandeerd en anders moeten penalties worden betaald aan de spoorvervoerders, de gebruikers van het spoor. Kortom: eis meerjarige garantie.

Wij verzoeken u vriendelijk ons noodsignaal en onze eisen in deze openbare brandbrief aan u en via u aan de vaste kamercommissie voor Infrastructuur en Milieu integraal mee te nemen in de voorbereiding van en uiteindelijke besluitvorming over de uitrol van ERTMS in Nederland.

Uiteraard zijn wij altijd bereid met een kleine professionele delegatie deze brandbrief aan u en de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu nader toe te lichten.

Met interesse zien wij uw reactie tegemoet.

Met vriendelijke groet,

Hans-Willem Vroon

Directeur RailGood

Markus Bertram

Stuurgroep lid ERTMS namens de goederenvervoerders, vervoerende aannemers, leasemaatschappijen, historisch materieel, tevens directeur LTE Netherlands