



Vasthouden aan het oorspronkelijke doel van ERTMS: internationale railservices efficiënter maken.

Het belangrijkste doel van ERTMS was om de efficiëntie te verhogen en obstakels voor grensoverschrijdend verkeer van Europese aanbieders van goederenvervoer per spoor weg te nemen. Tot dusver is er met de ERTMS-migratie precies het tegenovergestelde bereikt. Er is voornamelijk geen operationele of economische reden om locomotieven uit te rusten met ERTMS. Dit geldt in het bijzonder voor de migratiefase waarin geen echte voordelen kunnen worden behaald, omdat een 'kritische massa' van spoorlijnen uitgerust met ERTMS ontbreekt. Aangezien het in de meeste gevallen kostenefficiënter is om locomotieven uit te rusten met dubbele beveiligingssystemen (bv. ATB + ERTMS) in plaats van aanpassingen te doen aan de railinfrastructuur, komen de extra kosten voor rekening van de vervoerders.

Onvoldoende technische volgroeidheid, nationale kenmerken en hoge systeemkosten aan de ene kant, en het gebrek aan voordelen aan de andere kant, maken ERTMS daarmee tot één van de grootste kostenposten voor het goederenvervoer per spoor. Doorgaan op de huidige wijze leidt ertoe dat alleen al DB Cargo tot 2030 in Europa circa 500 miljoen euro zal moeten investeren (in boordapparatuur) om de inzetbaarheid van zijn locomotieven op hetzelfde niveau te houden als voorheen zonder ERTMS. Dit kan niet de juiste manier zijn voor het vergroten van de concurrentiekracht van het railgoederenvervoer in Europa met zijn krappe marges en intensieve concurrentie met het wegverkeer!

Tegelijkertijd zijn de Nederlandse zeehavens en de industrie, mede onder druk van de Parijse Klimaatovereenkomst, in toenemende mate op zoek naar duurzame alternatieven voor het internationale vervoer over land. Merk op, dat het Europese achterland waar de Nederlandse zeehavens en industrie actief zijn, al begint bij het passeren van de Duitse of Belgische grens. In een weloverwogen ERTMS-implementatiestrategie dienen daarom de belangen van de Nederlandse zeehavens en industrie én van de spoorwegondernemingen centraal te staan.

ERTMS-implementatiestrategie: moet meer zijn dan alleen het vervangen van een nationaal railbeveiligingssysteem.

De grootste uitdaging voor de implementatiestrategie voor ERTMS is niet alleen een kwestie van het oude nationale railbeveiligingssysteem vervangen door een nieuw systeem. De bredere vraag is: hoe kan het bestaande nationale beveiligingssysteem op een zodanige wijze door een nieuwe internationale standaard worden vervangen dat het spoor concurrerender wordt en daarmee het belangrijkste doel van ERTMS wordt bereikt? Om deze vraag positief te beantwoorden, onderscheidt DB Cargo de navolgende voorwaarden vanuit een gebruikersperspectief:

1. De extra kosten voor de spoorwegondernemingen (passagiers en goederen) tijdens de migratiefase, wanneer dubbele beveiligingsapparatuur verplicht is, moeten volledig voor rekening van de Nederlandse overheid komen om een verstoring van het level playing field te voorkomen.
2. Ontkoppel ERTMS van de fabrikant van het voertuig. Doorbreek de bestaande afhankelijkheid en introduceer concurrentie tussen leveranciers van ERTMS-boordapparatuur. De ontwikkeling van een consistente en duurzame inkoopstrategie om de systeemkosten aanzienlijk te verlagen, is daarbij onontbeerlijk.
3. Zorg ervoor dat de ERTMS-implementatiestrategie past in een samenhangend Europees migratieplan. Synchroniseer daarom de Nederlandse ERTMS-implementatiestrategie met de buurlanden, te weten: België en Duitsland.
4. Intensief gebruikte routes, van plaats van herkomst tot bestemming, met inbegrip van de grensbaanvakken, moeten met de hoogste prioriteit worden uitgerust. Omleidingsroutes en aansluitende trajecten moeten hiervan eveneens deel uitmaken. Uiteindelijk doel: railvervoer mogelijk maken met alleen ERTMS-apparatuur aan boord.
5. De migratie van de apparatuur langs het spoor én aan boord van de voertuigen dienen samen te worden gepland en gericht te zijn op de eerder genoemde belangrijkste routes.
6. Tijdens de migratiefase dient bovendien rekening te worden gehouden met de externe veiligheid: het Basisnet Spoor. De treinverbindingen van/naar Chemelot (d.w.z. Eindhoven – Chemelot en Venlo – Roermond – Chemelot), bijvoorbeeld, dienen in de implementatiestrategie voorrang te krijgen.