

Commentaar op de ERTMS uitrolstrategie 2016

~~De~~ Het aanpak zoals beschreven in de ERTMS uitrolstrategie is helder en consistent. Echter, enkele beoordelingscriteria, indicatoren en uitgangspunten hebben een grote invloed op de uitkomsten m.b.t. de keuze, volgorde en kosten van het ERTMS programma. In het afwegingskader mis ik bij voorbeeld de expliciete raming van de vervoerwaarde voor de reizigers en goederen door de stapsgewijze invoering van ERTMS op bepaalde deeltrajecten van het hoofdspoornet. Het is m.i. wenselijk de betekenis en de volgorde van de implementatie van ERTMS voor het huidige en in de toekomst voorspelde aantal reizigers (reizigers-kilometers) en tonnen (ton-kilometers) goederen op basis van de lijnvoering en treindiensten expliciet op te nemen bij de beoordeling van de effecten en niet alleen de capaciteit en veiligheid, bedrijfsbelangen van de spoorvervoerders, internationale spoorverbindingen en investeringen.

De afweging tussen de waardering van enerzijds gebruikersbaten en anderzijds maatschappelijke kosten is uiteindelijk met name een politieke beslissing. Voorwaarde voor een verantwoorde beslissing is een zo groot mogelijke transparantie t.a.v. de raming van de gekozen indicatoren en de weging van de effecten t.o.v. elkaar. Dit is in het voorliggende document m.b.v. de trechterstappen en vergelijking van de effecten van verschillende scenario's enigszins gedaan, met name indien de aan de gebruikersbelangen in de planuitwerking een meer prominente rol toegekend zal worden.

Maar de beoordeling van de bedrijfsbelangen in het rapport is niet helemaal onpartijdig doordat het losgelaten uitgangspunt "al het materieel met ERTMS voor het einde van 2022" nog steeds van toepassing is voor NS. Daardoor wordt in feite de vigerende, inflexibele bedrijfsstrategie van NS voor het kunnen inzetten van al haar materieel en machinisten op het hele hoofdspoornet gehonoreerd, worden de regionale vervoerders mogelijk benadeeld en een efficiënter gebruik van het beschikbare budget voor de uitrol van ERTMS belemmerd.

Ten slot vind ik de tijdplanning voor de besluitvorming, aanbesteding, contracten, ontwerp, test en implementatie van ERTMS met name voor de eerste twee deeltrajecten en daarmee ook voor de volgende deeltrajecten zeer conservatief. M.i. zou een ambitieuzer tijdplanning de marktpartijen kunnen aansporen tot hoger prestaties en sneller levering, zodat de implementatie van het ERTMS programma op de eerste twee deeltrajecten reeds in 2022/2033 kan beginnen en een slimmer combinatiescenario mogelijk maakt. Dit combinatiescenario AA zou vroeger aan de gebruikersbelangen en internationale afspraken kunnen voldoen en tegelijkertijd extra middelen kunnen genereren door besparingen op vervangingsinvesteringen voor de bestaande treinbeveiligingsinstallaties.

Delft, 28 september 2016

Prof. Dr.-Ing. Ingo A. Hansen

