

Fyra. Oude schoenen weggooien?

Ype Wijnia en John de Croon

8 maart 2013

Enige tijd geleden hadden we het al aangehaald: we zouden terugkomen op de problemen met de Fyra-trein. Belofte maakt schuld en nu is het zover. Uit dit relaas kunnen we een belangrijke les leren.

In 1989 spraken Nederland, Frankrijk en België af dat er een hogesnelheidslijn moest komen, waarna het kabinet in 1996 stelt dat de trein in 2005 rijdt. In 2002 wordt bekend dat er tegenslagen zijn bij de aanleg van het traject en dat de oplevering in 2007 geschiedt. Vervolgens krijgt de Italiaanse bouwer AnsaldoBreda in 2004 de opdracht de treinen te bouwen, omdat de enige andere aanbieder afvalt¹. In 2005 werd duidelijk dat de planning niet gehaald werd. Er ontstond het idee een vervangende dienst in te stellen totdat de Fyra gereed is.

De vervangende dienst bestond uit TRAXX-locomotieven en intercityrijtuigen. Die vervangende dienst werd later in dienst gesteld dan bedoeld. Dat kwam onder andere door het lange twifelen over het beveiligingssysteem dat voor de Fyra gebruikt zou worden. Uiteindelijk werd voor het systeem ERTMS 2.3.0 gekozen, waarvoor geen back-up functie bestond. Door het ontbreken van die back-up, kon de vervangende dienst niet op tijd rijden².

In maart 2012 verklaart NS dat de Fyra voor 97% klaar is. Slechts details als een rammelende prullenbak bij snelheden tussen de 180 en 195 km/uur moesten nog worden opgelost³.

Op 9 december 2012 ging de Fyra rijden, 7 jaar later dan gepland. De voorloper, de Benelux-trein, werd direct uit dienst genomen. De daarmee vrijgekomen capaciteit op het spoor werd gebruikt voor andere treinen (de Fyra rijdt op een speciaal hogesnelheidstraject). De indienststelling ging niet geheel volgens plan. Ongeveer de helft van de treinen was vertraagd. De Fyra viel geregeld stil als gevolg van verlies van communicatie. Het openen en sluiten van de deuren werkte niet goed en het starten en remmen ondervonden ook problemen. Tot slot braken van treinen stukken af tijdens het winterweer door ijsvorming, waardoor op 17 januari van dit jaar maar liefst 17 van de 20 treinen uitvielen⁴ (dat afbreken van stukken is overigens ook eens gebeurd met Sprinters die in Duitsland zijn gebouwd, maar dit terzijde). Het bleken dus niet de details te zijn zoals in maart van vorig jaar was aangegeven. Sinds 18 januari van dit jaar is het internationale Fyra-verkeer voor onbepaalde tijd opgeschort.

Vragen komen nu op of de problemen niet te voorzien waren geweest. Denemarken heeft ook problemen gehad met de treinen van deze leverancier⁵. De treinen die de Deense spoorwegen heeft laten maken, zijn ook uit de reizigersdienst gehaald. De 83 treinen (type IC4) die de maatschappij in 2000 bij AnsaldoBreda bestelde, hadden allemaal in 2006 deel moeten uitmaken van de dienstregeling. In mei van 2011 waren er weliswaar 42 treinen geleverd, maar vanwege technische problemen waren er slechts 9 in dienst. Volgens deskundigen in de Deense media zijn de problemen bij AnsaldoBreda te wijten aan onervarenheid bij het maken van dieselmaterieel. In Nederland gaat het niet om diesel materieel, maar om elektrisch materieel. Daarmee heeft AnsaldoBreda meer ervaring. Voor de Italiaanse spoorwegen maakte AnsaldoBreda met Fiat al eens de hogesnelheidstrein ETR500. Over de aanbesteding wordt vast nog een (parlementair) onderzoek gestart. Daarover komt later dus vanzelf meer in het nieuws.

Stel dat de keuze voor AnsaldoBreda goed te verklaren is, dan nog moet wel duidelijk zijn geweest dat het ontbreken van een back-up tot problemen kan leiden. Immers kon de vervangende dienst niet rijden

¹ De Stentor, 22 januari 2013

² Zie <http://www.nl.wikipedia.org/wiki/Fyra>

³ http://www.treinreiziger.nl/kennisnet/materieel/nieuws/ns_hispeed_klaar_voor_ontvangst_v250-144225

⁴ Zie voorgenoemde wikipedia site over de Fyra

⁵ http://www.treinreiziger.nl/kennisnet/materieel/nieuws/deense_treinen_van_ansaldobreda_allen_buiten_dienst-143956

omdat er geen back-up was. Toen de Benelux-trein meteen geschrapd werd, gold een zelfde soort situatie: er was geen back-up voor de Fyra. Dat betekent dus er na 18 januari geen fatsoenlijk alternatief meer was voor de getroffen reizigers. Slechts de Thalys (die rijdt veel minder vaak van dat de Fyra zou moeten doen) en een overvol stoptreintje tussen Roosendaal en Antwerpen (dat de reistijd veel langer maakt) bieden enig soelaas. Met de ervaring over het ontbreken van een back-up voor de beveiliging van de TRAXX-trein, is het op zijn minst opmerkelijk dat er geen back-up was toen de Fyra in gebruik werd genomen.

Eén ding kunnen we uit voorgaande voor asset management daarom leren. Wanneer u van plan bent een kritiek asset te vervangen, gooi dan nooit uw oude schoenen weg voordat u zeker weet dat de nieuwe het doen.

John de Croon en Ype Wijnia zijn partner bij AssetResolutions B.V., een bedrijf dat ze samen hebben opgericht. Periodiek geven ze in deze column hun visie op een aspect van asset management. De columns staan gepubliceerd op de website van AssetResolutions, <http://www.assetresolutions.nl/nl/column>