

ProRail

**Verbeterprogramma Zee –
Zevenaar 2024 – 2026**

Inhoud

1	Inleiding	4
1.1	Verbeterprogramma Zee – Zevenaar	4
1.2	Evaluatie Verbeterprogramma Zee – Zevenaar 2022 – 2023	5
1.3	Continueren Verbeterprogramma Zee – Zevenaar	6
2	Verbeterprogramma Zee – Zevenaar	7
2.1	Hoofddoelstelling Verbeterprogramma Zee – Zevenaar 2024 – 2026	7
2.2	Strategische doelen Verbeterprogramma Zee – Zevenaar 2024 – 2026	8
2.3	Randvoorwaarden en onzekerheden	9
2.4	Geografische begrenzing Verbeterprogramma	11
3	Voldoen aan de wet- en regelgeving externe veiligheid	12
3.1	Toelichting stand van zaken	12
3.2	Verbeterprogramma 2024 – 2026	12
3.3	Doelen Verbeterprogramma 2024 – 2026	13
3.4	Deelprojecten: voldoen aan wet- en regelgeving externe veiligheid	13
4	Blusvoorzieningen havenemplacementen	16
4.1	Toelichting	16
4.2	Blusvoorzieningen: de infra voldoet aan de normen & zijn compliant	16
5	Infra voldoet aan de vastgestelde normen	18
5.1	Toelichting	18
5.2	Stand van zaken	18
5.3	Verbeterprogramma 2024 – 2026	18
5.4	Doelen Verbeterprogramma 2024 – 2026	19
5.5	Deelprojecten: infra voldoet aan de normen	20
6	Bestaande infra wordt onderhouden conform de normen	24
6.1	Toelichting	24
6.2	Stand van zaken	24
6.3	Verbeterprogramma 2024 – 2026	24
6.4	Deelprojecten: de infra wordt onderhouden conform de normen	25
7	Voorzien in lange termijn opgave	28
7.1	Toelichting	28
7.2	Lange termijn ontwikkeling	28
8	Risicomanagement en actuele risico's	29
8.1	Risicomanagement Zee - Zevenaar	29
8.2	Actuele risico's en onzekerheden	29
9	Planning	32
10	Aansturing Verbeterprogramma Zee – Zevenaar 2024 -2026	33
10.1	Aanleiding aanpassing aansturing Verbeterprogramma	33
10.2	Aanpassing aansturing Verbeterprogramma Zee – Zevenaar 2024 -2026	33

ProRail

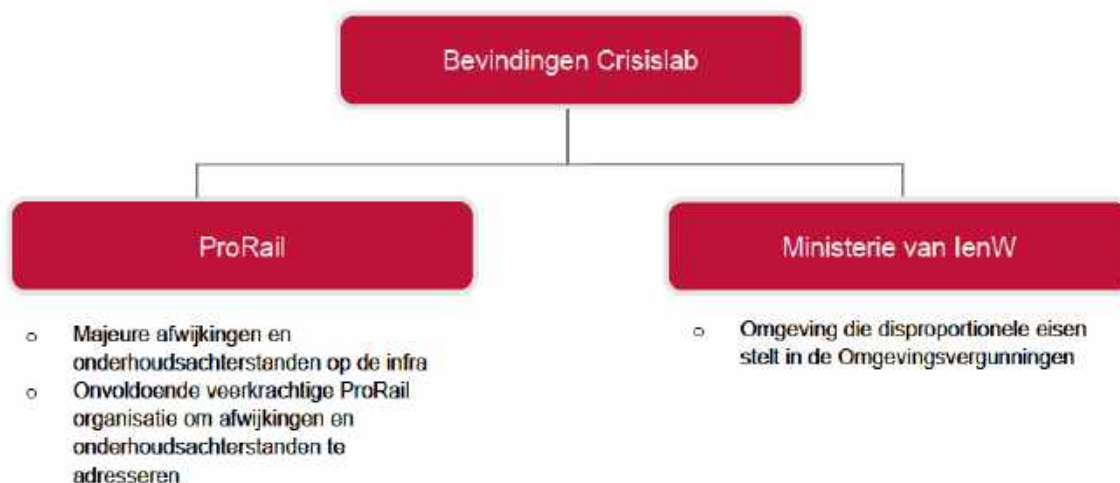
1 Inleiding

1.1 Verbeterprogramma Zee – Zevenaar

Het spoorgoederenvervoer draagt bij aan de doelen van de Nederlands overheid voor een duurzame groei van de economie en een optimaal vestigings- en investeringsklimaat en biedt ruimte aan de energietransitie, de omslag naar een meer circulaire economie en het toewerken naar meer strategische autonomie van de EU. ProRail beheert het spoor, biedt spoorcapaciteit aan en verdeelt deze capaciteit, ook aan het goederenvervoer. Een betrouwbaar en beschikbaar spoornetwerk, zonder gebruiksbeperkingen voor de gebruikers van het spoor, is daarbij essentieel.

De railinfrastructuur, vooral op de corridor Zee – Zevenaar en daarbinnen het Rotterdamse havengebied, heeft de afgelopen jaren veel hinder ondervonden van onverwachte buitendienststellingen, verstoringen van het spoor en gebruiksbeperkingen. Deze gebeurtenissen waren het gevolg van onvoldoende aandacht voor én kennis van de kwaliteit van de infrastructuur in het Rotterdamse havengebied. Dit geldt ook voor het gebrek aan kennis en beheersing van milieu compliance.

Om een structurele verbetering tot stand te brengen heeft ProRail in 2020 een programmateam ingericht met als opdracht om de grootste onderhoudsachterstanden weg te werken, uitgestelde vernieuwing alsnog uit te voeren, de infra op orde te brengen en de prestaties voor het spoorgoederenvervoer structureel en integraal te verbeteren. Dit is in lijn met de conclusies van onderzoeksbureau Crisislab (*'Toevallig non-conform of voorspelbaar ongeschikt?' d.d. 5 oktober 2020*), waarbij Crisislab op hoofdlijnen ook concludeert dat ProRail en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (hierna: IenW) samen moeten werken om deze structurele en integrale verbetering tot stand te kunnen brengen. Op 1 januari 2022 is het Verbeterprogramma Zee – Zevenaar 2022 – 2023 geformaliseerd als verbeterprogramma onder de beheerconcessie van IenW.



Afbeelding 1 – hoofdconclusies Crisislab

Het Verbeterprogramma Zee – Zevenaar 2022 – 2023 had een doorlooptijd van twee jaar en liep formeel op 31 december 2023 af. In december 2023 heeft de staatssecretaris van IenW besloten om het Verbeterprogramma Zee – Zevenaar 2022 – 2023 per 1 januari 2024 met de bestaande scope te verlengen. Daarbij heeft de staatssecretaris tevens de intentie uitgesproken om het Verbeterprogramma onder de beheerconcessie te verlengen op basis van een nieuwe scope. De evaluatie van het Verbeterprogramma Zee – Zevenaar 2022 – 2023 diende daarbij als belangrijke input. Om de nieuwe scope vast te kunnen stellen, diende daarnaast eerst besluitvorming plaats te vinden over het Basiskwaliteitsniveau Spoor (hierna: BKN Spoor) voor de spoorinfrastructuur vanaf 2026.

1.2 Evaluatie Verbeterprogramma Zee – Zevenaar 2022 – 2023

De evaluatie van het Verbeterprogramma Zee – Zevenaar 2022 – 2023 is begin 2024 in nauwe samenwerking en afstemming met IenW tot stand gekomen. In de evaluatie wordt geconcludeerd dat op voorhand bekend was dat niet alle achterstanden in de infrastructuur in twee jaar zouden zijn weggewerkt. Dit was ook als zodanig in het Verbeterprogramma Zee – Zevenaar 2022 – 2023 opgenomen.

In twee jaar tijd zijn door ProRail met succes belangrijk stappen gezet om achterstanden in de haven weg te werken en infraknelpunten op te lossen. Bij een aantal projecten is echter vertraging opgetreden. Daarnaast is de structurele borging van milieu compliance onvoldoende ingeregeld, waardoor het aantal overtredingen van de omgevingsvergunning en de aanwijsbeschikking van de bedrijfsbrandweer eind 2023 nog steeds hoog is. Als gevolg daarvan zijn de eerder vastgestelde doelstellingen om te *kunnen* (vergroten van de betrouwbaarheid en beschikbaarheid van de infra/ wegwerken van achterstanden in onderhoud en vernieuwing van de infra) en om te *mogen* (voldoen aan wet- en regelgeving externe veiligheid) rijden van treinverkeer, niet volledig behaald.

Ondanks alle investeringen van de afgelopen jaren in het deels wegwerken van de achterstanden in onderhoud en vernieuwing van de infra, ligt de huidige staat van het Zee – Zevenaar areaal momenteel nog onder het niveau van de landelijke normen en kaders die gelden voor het overige ProRail beheergebied. Dit heeft ook de afgelopen jaren geleid tot hinder en economische schade voor de spoorgoederenvervoerders en hun klanten in de vorm van hinderrijke verstoringen, gebruiksbeperkingen en onverwachte buitendienststellingen. Daarnaast voldoet de infra in het beheergebied Zee – Zevenaar niet overal – met name in het Rotterdamse havengebied – aan geldende decentrale regelgeving. Dat heeft geleid tot diverse Lasten onder Dwangsom voor ProRail. Een opwaardering van het huidige areaal naar het niveau van de landelijke normen en kaders is noodzakelijk om aan de doelstellingen te kunnen voldoen.

Omdat niet alle programmadoelstellingen uit het Verbeterprogramma Zee – Zevenaar 2022 – 2023 zijn gerealiseerd, het voor de goederensector van belang is dat de achterstanden in de infra worden weggewerkt en omdat ProRail de noodzakelijke maatregelen dient te nemen om te voldoen aan wet- en regelgeving, is besloten het programma tot eind 2026 met een herziene scope te continueren als verbeterprogramma onder de beheerconcessie van IenW.

1.3 Continueren Verbeterprogramma Zee – Zevenaar

In het Verbeterprogramma Zee – Zevenaar 2024 – 2026 wordt beschreven hoe ProRail structurele verbetering tot stand wil brengen, zodat het concurrerend spoorgoederenvervoer *kan* (vergroten van de betrouwbaarheid en beschikbaarheid van de infra/ wegwerken van achterstanden in onderhoud en vernieuwing van de infra) en *mag* (voldoen aan wet- en regelgeving externe veiligheid) faciliteren.

Om aan deze doelstellingen te kunnen voldoen, is het noodzakelijk dat enerzijds een inhaalslag wordt gemaakt met het wegwerken van de onderhouds- en vernieuwingsachterstanden en anderzijds dat het huidige areaal op het Zee – Zevenaartracé wordt opgewaardeerd naar het niveau van de landelijke normen en kaders, zoals neergelegd in de Ontwerpvoorschriften (afgekort: OVS). Conform BKN Spoor wordt duurzaamheidswaarde toegepast waar dit vanuit optimaal 'life cycle management' noodzakelijk is.

Voor het voldoen aan wet- en regelgeving is het noodzakelijk dat er maatregelen genomen worden, waarbij de duurzame borging van wet- en regelgeving centraal staat. De achterliggende doelstelling is dat ProRail daarmee in control komt en blijft met betrekking tot het naleven van alle eisen en voorschriften uit de omgevingsvergunning milieu en de aanwijsbeschikking van de bedrijfsbrandweer. In het Verbeterprogramma Zee – Zevenaar 2024 – 2026 (hierna: Verbeterprogramma) wordt uiteengezet op welke wijze ProRail hier invulling aan geeft. Daarnaast worden vanaf 2024 de noodzakelijke stappen gezet om het programma eind 2026 volwaardig over te kunnen dragen aan de staande organisatie, zodat structurele borging van de verbetermaatregelen is gegarandeerd.

Een belangrijke kanttekening die daarbij geplaatst moet worden, is dat niet alle achterstanden gedurende de looptijd van het Verbeterprogramma kunnen worden weggewerkt en dat de opwaardering van het areaal naar de landelijke normen en kaders een langere doorlooptijd kent dan eind 2026. Daarnaast is het succesvol tot uitvoering brengen van het Verbeterprogramma afhankelijk van enerzijds de beschikbaarheid van voldoende financiële middelen en anderzijds van voldoende treinvrije periodes (TVP-ruimte), beschikbare capaciteit bij de aannemers en de beschikbaarheid van materialen om de noodzakelijke werkzaamheden uit te kunnen voeren.

Eind 2026 wordt beoordeeld of de strategische en operationele doelen uit het Verbeterprogramma – en daarmee de hoofddoelstelling om goederenvervoer te *kunnen* en *mogen* faciliteren – zijn gerealiseerd. Op basis daarvan kan het besluit genomen worden om het Verbeterprogramma onder de beheerconcessie te beëindigen. Hierbij wordt aangetekend dat er ook ná 2026 nog veel werk verzet moet worden om op de gehele Zee – Zevenaarcorridor toe te groeien naar de landelijke normen en kaders. Eind 2026 moet er derhalve voldoende zekerheid zijn dat dit structureel geborgd is in de lange termijnopgave van ProRail.

2 Verbeterprogramma Zee – Zevenaar

2.1 Hoofddoelstelling Verbeterprogramma Zee – Zevenaar 2024 – 2026

De hoofddoelstelling van het Verbeterprogramma is gericht op het faciliteren van de dienstverlening aan de goederenvervoerders. Daarvoor dient voldaan te worden aan:

1. Het 'kunnen' laten rijden van treinen. De vereiste infra (assets) moet beschikbaar zijn en voldoen aan de gestelde normen en kaders. De betrouwbaarheid en de kwaliteit van de infra moet door ProRail worden vergroot.
2. Het 'mogen' laten rijden van treinen. ProRail moet zorgdragen voor het aantoonbaar voldoen aan wet- en regelgeving en aan de vigerende eisen van de betreffende omgevingsvergunning en aanwijsbeschikking van de bedrijfsbrandweer, zodat de veiligheid en de beschikbaarheid van de infrastructuur en de havenemplacementen geborgd blijft en er daarmee een 'license to operate' is voor het spoorgoederenvervoer.

Faciliteer de afgesproken dienstverlening aan de vervoerders door te voldoen aan twee eisen:

Kunnen rijden: logistiek ingericht, beschikbare en betrouwbare infrastructuur

Mogen rijden: voldoen aan de externe wet- en regelgeving

Het resultaat 'kunnen' rijden	Het resultaat 'mogen' rijden
Om treinpaden te kunnen leveren aan de vervoerders moet de vereiste infra (assets) beschikbaar zijn en voldoen aan de gestelde normen en kaders. - o De assets zijn nu en in de toekomst beschikbaar, zodat de afgesproken dienstverlening aan de vervoerders geleverd kan worden. - o Assetmanagement is ingericht en functioneert om de assets te onderhouden, te vervangen, te vernieuwen en waar nodig uit te breiden, conform een expliciet vastgestelde balans tussen kosten – risico – baten. - o Er is een adequate bijsturing- en storingsorganisatie beschikbaar. Bij verstoringen voorziet bijsturing in maximaal aangepaste treinpaden (contingency management).	ProRail moet aantoonbaar voldoen aan wet- en regelgeving (in het bijzonder externe veiligheid) en aan de vigerende eisen van de betreffende omgevingsvergunning en aanwijsbeschikking van de bedrijfsbrandweer. Daarmee wordt de veiligheid en beschikbaarheid van de infrastructuur en de havenemplacementen geborgd en is ProRail compliant. ProRail heeft en behoudt zo de 'license to operate' voor het spoorgoederenvervoer.

Afbeelding 2 – hoofddoelstelling: 'kunnen' en 'mogen' rijden van treinen

2.2 Strategische doelen Verbeterprogramma Zee – Zevenaar 2024 – 2026

In het Verbeterprogramma zijn vier strategische doelen benoemd die moeten bijdragen aan de realisatie van de hoofddoelstelling en daarmee aan het *kunnen* en *mogen* faciliteren van concurrerend spoorgoederenvervoer.

De strategische doelen zijn 1) compliant/ voldoen aan wet- en regelgeving externe veiligheid, 2) infrastructuur voldoet aan de vastgestelde normen, 3) bestaande infra wordt onderhouden conform de normen en 4) voorzien in een lange termijn opgave. In onderstaande afbeelding wordt dit schematisch weergegeven.

1. Compliant, voldoen aan wet- en regelgeving 2. Infrastructuur voldoet aan de vastgestelde normen (landelijke normen en kaders) 3. Bestaande infra wordt onderhouden conform de normen (landelijke normen en kaders) 4. Voorzien in een lange termijn opgave	Compliant zijn aan de externe eisen uit wet- en regelgeving, omgevingsvergunningen en de aanwijzingen van de bedrijfsbrandweer. De infra (railinfra en de infra voor de veiligheidsvoorzieningen) voldoet aan de normen. Infra die niet voldoet is voorzien van een risicoafweging/ beheersmaatregel en wordt op termijn aangepast. De infra (railinfra en de infra voor de veiligheidsvoorzieningen) wordt periodiek onderhouden (onderhoud, inspecties, testen en storingsorganisatie) en is ondergebracht in meerjarige onderhoudscontracten. De lange termijnontwikkeling voor het gebied Zee – Zevenaar is vastgesteld op basis van een gebalanceerde afweging tussen de klanteisen, eisen van de omgeving en gekozen logistieke- en instandhoudingsstrategie.
--	---

Afbeelding 3 – strategische doelen Verbeterprogramma

Met het strategische doel 'compliant, voldoen aan wet- en regelgeving' wordt voortdurend gestreefd naar het voldoen aan de vereisten vanuit de omgevingsvergunning milieu en de aanwijsbeschikking van de bedrijfsbrandweer. Afwijkingen worden gesignaleerd en geregistreerd, proactief en kort cyclisch worden binnen de daarvoor opgelegde termijnen herstelmaatregelen uitgevoerd. Er wordt zorggedragen voor het organisatorisch beheren, beheersen en borgen van de voorschriften. Structurele verbeteringen worden getroffen om de kans op afwijkingen te minimaliseren. Met deze maatregelen moet het aantal afwijkingen tot een normaal en acceptabel niveau zijn teruggebracht. Aan dit strategische doel is het operationele doel gekoppeld dat er eind 2026 geen nieuwe Lasten onder Dwangsom worden opgelegd en dat het aantal afwijkingen tot een normaal en acceptabel niveau is teruggebracht. In hoofdstuk 3 wordt dit nader toelicht.

Het strategische doel 'infrastructuur voldoet aan de vastgestelde normen' ziet erop toe dat de infra – zowel de railinfra als de infra voor de veiligheidsvoorzieningen – voldoet aan de landelijke normen en kaders. Conform BKN Spoor wordt duurzaamheidswaarde daarbij toegepast waar dit vanuit optimaal 'life cycle management' noodzakelijk is. De status van de assets dient bekend te zijn ('Staat van de Infra') en wordt periodiek opnieuw vastgesteld (productieplan). Infra die niet voldoet is voorzien van een risicoafweging/ beheersmaatregel en wordt op termijn aangepast.

Een belangrijke kanttekening daarbij is dat het wegwerken van alle achterstanden en het opwaarderen van het areaal op Zee – Zevenaar naar de landelijke normen en kaders een langere doorlooptijd kent dan de looptijd van het Verbeterprogramma: eind 2026. Dit heeft onder andere te maken met de mate van achterstand in de onderhouds- en vernieuwingsopgave. Daarnaast is het succesvol tot uitvoering brengen van het Verbeterprogramma afhankelijk van enerzijds de beschikbaarheid van voldoende financiële middelen en anderzijds van voldoende treinvrije periodes (TVP-ruimte), beschikbare capaciteit bij de aannemers en de beschikbaarheid van materialen om de noodzakelijke werkzaamheden uit te kunnen voeren.

Na gunning van het nieuwe Prestatiegerichte Onderhoudscontract (hierna: PGO-contract) zal inzichtelijk gemaakt moeten worden in hoeverre het nieuwe PGO-contract kan bijdragen aan het zogenaamde 'afwijkingenvrij maken' – de laatste slag in het brengen van de infra naar het niveau van de landelijke normen en kaders – en wat aanvullend daarop projectmatig moet worden uitgevoerd. Zie ook paragraaf 6.4 voor een nadere toelichting hierop, ook in relatie tot BKN Spoor. Hierbij zal ProRail zich in eerste instantie richten op de kritische infrastructuur en daarmee op de realisatie van de hoofddoelstelling om concurrerend spoorgoederenvervoer te *kunnen* en *mogen* faciliteren. In hoofdstuk 5 en 6 wordt dit nader toegelicht. Aan dit strategische doel is een reductie van het aantal hinderrijke storingen, zowel in aantal als in vertragingminuten, als operationeel doel gekoppeld.

Met het strategisch doel 'bestaande infra wordt onderhouden conform de normen' wordt geborgd dat de infra – zowel de railinfra als de veiligheidsvoorzieningen – periodiek wordt onderhouden (onderhoud, inspecties, testen, storingsorganisatie) en onder is gebracht in meerjarige onderhoudscontracten. Het strategische doel krijgt onder andere invulling met het afsluiten van een nieuw PGO-contract in 2026. De veiligheidsdossiers dienen op orde te zijn gebracht. Een adequate beheersorganisatie wordt ingericht en de werkwijzen ten aanzien van beheer van de veiligheidsvoorzieningen worden structureel toegepast. In hoofdstuk 6 wordt dit nader toegelicht. Aan dit strategische doel is het operationele doel gekoppeld dat alle assets gecontracteerd zijn op de landelijke normen en kaders.

Het vierde strategisch doel 'voorzien in de lange termijn opgave' ziet toe op de vaststelling van de lange termijn ontwikkeling voor het gebied Zee – Zevenaar op basis van de klanteisen, eisen vanuit de omgeving en de gekozen logistieke- en instandhoudingsstrategie. Er dient een lange termijn ontwikkelplan beschikbaar te zijn, het projectenportfolio is op orde en risicomanagement en -beheersing is ingericht.

2.3 Randvoorwaarden en onzekerheden

Er zijn verschillende randvoorwaarden waaraan voldaan moet worden om de doelstellingen van het Verbeterprogramma – en de daarin opgenomen deelprojecten – succesvol tot uitvoering te kunnen brengen. Er moeten voldoende financiële middelen beschikbaar zijn om de opgave te kunnen realiseren. Daarnaast dienen er in het kader van BKN Spoor keuzes gemaakt te worden. Conform BKN Spoor wordt duurzaamheidswaarde toegepast waar dit vanuit optimaal 'life cycle management' noodzakelijk is. Het nieuwe PGO-contract moet succesvol aanbesteed worden.

De maakbaarheid van het Verbeterprogramma wordt tevens bepaald door de beschikbaarheid van voldoende treinvrije periodes (TVP-ruimte) om de noodzakelijke werkzaamheden uit te kunnen voeren. ProRail is daarbij ook afhankelijk van voldoende beschikbare capaciteit bij de aannemers, wetende dat er sprake is van schaarste op de markt. Daarnaast moeten materialen beschikbaar zijn en tijdig geleverd kunnen worden.

Bij het opstellen van het Verbeterprogramma is onzeker of aan alle randvoorwaarden invulling gegeven kan worden. Wanneer dit niet of in onvoldoende mate het geval is, dan dienen er keuzes gemaakt te worden, waarbij prioritering plaats zal vinden op basis van het *kunnen* en *mogen* rijden. Dit kan in negatieve zin gevolgen hebben voor de realisatie van de strategische en operationele doelen uit het Verbeterprogramma – en daarmee de hoofddoelstellingen van het programma.

Samenvattend is in onderstaande afbeelding de samenhang tussen de hoofddoelstellingen, strategische en operationele doelen in één overzicht opgenomen. Daarbij zijn ook de belangrijkste randvoorwaarden benoemd die een bijdrage moeten leveren aan het succesvol tot uitvoering brengen van het Verbeterprogramma. In de volgende hoofdstukken wordt nader toegelicht welke projecten en activiteiten bij dienen te dragen aan de realisatie van deze doelen.



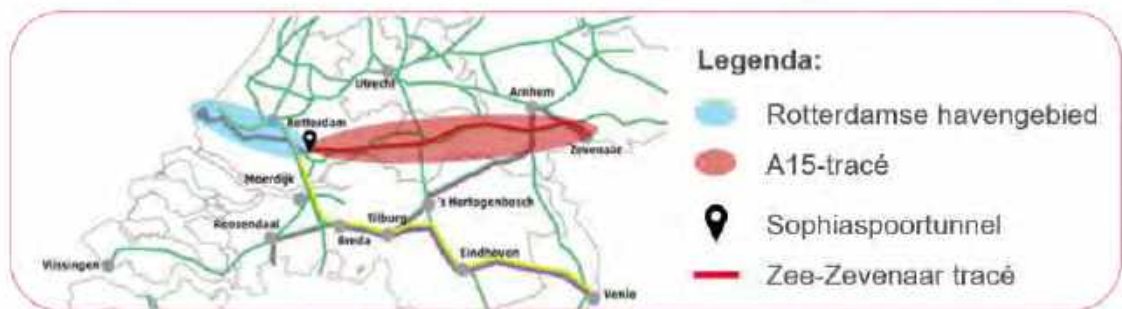
Afbeelding 4 – strategische, operationele doelen en randvoorwaarden Verbeterprogramma

2.4 Geografische begrenzing Verbeterprogramma

De belangrijkste goederenvervoersstroom in Nederland is van de Rotterdamse haven naar Duitsland: het gebied Zee – Zevenaar. De geografische begrenzing van het Verbeterprogramma is daarmee:

- Rotterdams havengebied & havenemplacementen
- Emplacement Kijfhoek
- A15-Tracé, Sophiaspoortunnel tot aan de Duitse grens (Zevenaar)

Het laten rijden van treinen kan alleen als ProRail voldoet aan diverse wet- en regelgeving. ProRail heeft verplichtingen aan de hand van vergunningseisen. De Rotterdamse havenemplacementen vallen daaronder, maar ook Rotterdam Noord Goederen. Voor het havengebied rapporteert ProRail hierover voornamelijk aan de Bevoegd Gezagen, waaronder de Milieudienst Rijnmond (afgekort: DCMR) en de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond (afgekort: VRR). Het A15-Tracé valt onder diverse veiligheidsregio's en omgevingsdiensten.



Afbeelding 5 - Geografische begrenzing van het Verbeterprogramma

3 Voldoen aan de wet- en regelgeving externe veiligheid

- Strategisch doel: compliant zijn aan de eisen en voorschriften uit de omgevingsvergunning milieu en de aanwijsbeschikking van de bedrijfsbrandweer
- Operationele doel: geen nieuwe Lasten onder Dwangsom/ het aantal afwijkingen is teruggebracht naar een normaal en acceptabel niveau

3.1 Toelichting stand van zaken

ProRail moet voldoen aan de eisen en voorschriften zoals opgenomen in de omgevingsvergunning milieu en de aanwijsbeschikking van de bedrijfsbrandweer. Onvoldoende aandacht voor de staat van de infrastructuur in het havengebied, een gebrekkig onderhoudscontract, onvoldoende zicht op de eisen uit de omgevingsvergunning milieu en de naleving daarvan en onvoldoende structureel ingeregeld toezicht op de havenemplacementen, hebben ertoe geleid dat het aantal overtredingen en Lasten onder Dwangsom hoog is. Het *mogen* laten rijden van treinen – de ‘*license to operate*’ – staat daarmee onder druk.

In 2022 en 2023 zijn verschillende maatregelen getroffen om compliant te worden aan de eisen en voorschriften en om het aantal overtredingen en Lasten onder Dwangsom terug te dringen. Op de vijf Rotterdamse havenemplacementen zijn nieuwe blusvoorzieningen aangelegd. Het emplacementsbeheer is versterkt en geïntensiveerd, mede met de aanstelling van emplacementsmanagers, gericht op onder meer het tegengaan van overtredingen die toezien op het voldoen aan de geldende huisregels: sluiten van hekwerken en toegangspoorten, het obstakelvrij en daarmee toegankelijk houden van blusvoorzieningen en calamiteitenwegen en het juist verwerken, opslaan en afvoeren van bouwmaterialen en -afval. Daarnaast zijn verschillende (organisatorische) maatregelen genomen gericht op het tijdig en juist uitvoeren van periodiek onderhoud, inspecties en testen die voortkomen uit de omgevingsvergunning milieu. Deze maatregelen hebben nog niet tot het gewenste resultaat geleid.

De structurele borging van milieu compliance is onvoldoende ingeregeld, waardoor er geen eenduidig proces is ingericht dat toeziet op het voorkomen van overtredingen. Processen zijn in onvoldoende mate integraal beschikbaar, waardoor er niet integraal gestuurd kan worden op de consequente uitvoering van deze processen. Daarnaast is er geen eenduidig overzicht beschikbaar van de voorschriften en eisen waar in het kader van milieu compliance aan voldaan moet worden. Het aantal overtredingen en Lasten onder Dwangsom is mede daardoor nog steeds hoog, waarbij de aard van de overtredingen divers is.

3.2 Verbeterprogramma 2024 – 2026

Voor het voldoen aan de eisen en voorschriften uit de omgevingsvergunning milieu en de aanwijsbeschikking van de bedrijfsbrandweer, worden in het Verbeterprogramma maatregelen genomen, waarbij de structurele borging van wet- en regelgeving centraal staat. De achterliggende doelstelling is dat ProRail het aantal afwijkingen tot een normaal en acceptabel niveau terugbrengt en organisatorisch is ingericht om in controle te komen én te blijven op het naleven van alle eisen en voorschriften.

In juni 2024 is een Manager Milieu Compliance aangesteld, verantwoordelijk voor de structurele en integrale borging van milieu compliance in de staande ProRail-organisatie. In september 2024 is de nieuwe samenwerkingsstructuur voor Milieu Compliance opgestart. In een wekelijks overleg wordt besproken welke preventieve en correctieve maatregelen op geconstateerde afwijkingen genomen moeten worden. Deze samenwerkingsstructuur en aanpak worden in 2025 doorontwikkeld.

Daarnaast is een aanpak in uitvoering met als doel om vanuit de omgevingsvergunning milieu en de aanwijsbeschikking van de bedrijfsbrandweer te bezien waar niet/ onvoldoende wordt voldaan aan de voorschriften. Uit deze analyse worden projecten/ proceswijzigingen opgestart om volledig compliant te worden. Er wordt tevens een robuust en duurzaam beheersysteem ontwikkeld en geïmplementeerd.

De getroffen maatregelen op actieve Lasten onder Dwangsom wordt gecontinueerd. Afwijkingen worden gesignaleerd en geregistreerd, proactief en kort cyclisch worden binnen de daarvoor opgelegde termijnen herstelmaatregelen uitgevoerd. De doelstelling is daarbij ook om opgelegde Lasten onder Dwangsom in te kunnen laten trekken. Tevens wordt actief onderzocht op welke wijze de non-compliance duurzaam en structureel opgelost en voorkomen kan worden.

3.3 Doelen Verbeterprogramma 2024 – 2026

Met verschillende maatregelen en projecten streeft ProRail gedurende de looptijd van het Verbeterprogramma naar het voldoen aan de vereisten vanuit de omgevingsvergunning milieu en de aanwijsbeschikking van de bedrijfsbrandweer. Er wordt zorggedragen voor het organisatorisch beheren, beheersen en borgen van de voorschriften. Structurele verbeteringen worden getroffen om de kans op afwijkingen te minimaliseren. Met deze maatregelen moet het aantal afwijkingen tot een normaal en acceptabel niveau zijn teruggebracht. Aan dit strategische doel is het operationele doel gekoppeld dat er eind 2026 geen nieuwe Lasten onder Dwangsom worden opgelegd en dat het aantal afwijkingen tot een normaal en acceptabel niveau is teruggebracht.

3.4 Deelprojecten: voldoen aan wet- en regelgeving externe veiligheid

In aanvulling op bovenstaande toelichting, zijn verschillende deelprojecten en activiteiten geformuleerd die moeten bijdragen aan de realisatie van het strategische en operationele doel. In onderstaande tabel zijn de deelprojecten en activiteiten, inclusief de doorlooptijd, opgenomen.

Ook de deelprojecten die betrekking hebben op de blusvoorzieningen op de Rotterdamse havenemplacementen dragen bij aan de realisatie van de in dit hoofdstuk beschreven operationele en strategische doel. Het betreft het deelproject 'Verbeterplan blusvoorzieningen', het deelproject 'spoelen met 3 m/s' en het deelproject 'hoogspanningslijnen'. Met deze deelprojecten tracht ProRail tot optimaal robuuste en bedrijfszekere blusvoorzieningen te komen, die tevens compliant zijn aan de voorschriften uit de omgevingsvergunning milieu en de aanwijsbeschikking van de bedrijfsbrandweer. In hoofdstuk 4 wordt dit nader toegelicht.

Deelprojecten	Doorlooptijd
1 Ontwikkeling en implementatie structurele en integrale aanpak milieu compliance	
➤ Overzicht eisen en voorschriften uit omgevingsvergunning milieu en aanwijsbeschikking bedrijfsbrandweer	2023 –2026
➤ Opstellen en implementeren van een documentbeheerssysteem en het inrichten van een monitoring- en rapportagesysteem	2024 –2026
➤ Doorontwikkeling en volledige implementatie van de Milieu Compliance Beheer Tool (MCBT)	2023 –2025
➤ Inrichten Loket Tijdelijke Wijzigingen	2024
2 Borging bereikbaarheid blusvoorzieningen	2024 – 2026
3 Project tijdelijke verlichting havenemplacementen	2023 - 2025

Tabel 1 – Deelprojecten: voldoen aan wet- en regelgeving externe veiligheid

I. Ontwikkeling en implementatie van de structurele en integrale aanpak milieu compliance

De ontwikkeling en implementatie van een structurele en integrale aanpak milieu compliance heeft betrekking op meerdere deelactiviteiten die in de jaren 2024 tot en met 2026 gerealiseerd worden. Er vindt een analyse plaats ten behoeve van de naleving van de voorschriften uit de omgevingsvergunning milieu en de aanwijsbeschikking van de bedrijfsbrandweer. Onderdeel van de analyse is het inzichtelijk maken van de basisoorzaken van de overtredingen en het vaststellen en implementeren van verbeteracties die nodig zijn voor de naleving van de voorschriften. Een van de deelprojecten ziet toe op het ontwikkelen, implementeren en onderhouden van een documentenbeheerssysteem – het Milieumanagementsysteem voor Zee – Zevenaar – met daarbinnen prioriteit voor de scope van de omgevingsvergunning milieu en de aanwijsbeschikking bedrijfsbrandweer voor de vijf havenemplacementen. De uitvraag is in voorbereiding. De verwachting is dat het Milieumanagementsysteem in 2025 geïmplementeerd kan worden.

II. Doorontwikkeling en volledige implementatie van de Milieu Compliance Beheer Tool

Er is een Milieu Compliance Beheer Tool – afgekort MCBT – ontwikkeld. De MCBT is sinds begin 2024 operationeel om op de emplacementen geconstateerde onregelmatigheden op te nemen. De output levert data op voor een overzicht van de geconstateerde gebreken. Vanuit onder meer deze data is inzichtelijk waar specifieke actie en/ of verdere opvolging plaats dient te vinden. In de tool dienen aanvullend alle assets opgenomen te worden met de daarbij benodigde periodieke inspecties die noodzakelijk zijn om te voldoen aan alle milieuvoorschriften. De tool maakt inzichtelijk op welk moment een inspectie moet worden uitgevoerd, welke controlepunten van toepassing zijn en of deze controles binnen de termijnen zijn uitgevoerd. Doorontwikkeling van de MCBT vindt in 2024 en 2025 plaats, waarbij het voornemen is om de MCBT verder te ontwikkelen van de inspectietool die het nu is, naar een beheertool.

III. Loket Tijdelijke Wijzigingen.

De vergunning beschrijft onder andere dat wanneer de vergunde veiligheidsvoorzieningen (waaronder de blusvoorziening en calamiteitenwegen) niet meer voldoen aan de omschreven verplichtingen door bijvoorbeeld project-, onderhoud- en/ of beheerwerkzaamheden, er een tijdelijke mitigerende maatregel (oftewel een tijdelijke wijziging) moet worden getroffen die

gelijkwaardig is aan de vergunde veiligheidsvoorzieningen. Deze tijdelijke wijzigingen werden voorheen door de verschillende clusters binnen ProRail verzorgd en gemeld bij de brandweer en het Bevoegd Gezag middels een standaard meldingsformulier. Bij een klein deel van deze tijdelijke wijzigingen werd gecontroleerd of de getroffen mitigerende maatregel afdoende is om een inzet van de brandweer bij van een incident te garanderen. Daarnaast was er weinig tot geen controle op de uitvoering van de ingediende tijdelijke wijziging, hetgeen heeft geleid tot meerdere Lasten onder Dwangsom. Het deelproject ziet toe op het inrichten van een Loket Tijdelijke Wijzigingen met een multidisciplinair team van kennisdragers dat invulling geeft aan het eenduidige proces van melden van tijdelijke wijzigingen. Met het Loket Tijdelijke Wijzigingen worden op één centraal punt tijdelijke wijzigingen ingediend, vindt er een toetst plaats of de tijdelijke mitigerende maatregelen afdoende in lijn zijn met het incidentbestrijdingsplan en wordt zorggedragen voor een gestroomlijnde communicatie met de brandweer, het Bevoegd Gezag en de interne stakeholders. Het Loket Tijdelijke Wijzigingen is in 2024 ingericht. In 2025 worden er continue verbeteringen aangebracht.

IV. Borging bereikbaarheid blusvoorzieningen

Het doel van het project is de borging van de bereikbaarheid van de blusvoorzieningen op de havenemplacementen, zodat wordt voldaan aan de omgevingsvergunningen milieu en aanwijsbeschikking bedrijfsbrandweer op de vijf havenemplacementen. Dit betekent onder meer dat de blussystemen goed bereikbaar zijn (lees: niet geblokkeerd), de calamiteitenwegen obstakel vrij zijn (lees: niet parkeren en niet geblokkeerd) en de toegang tot de emplacements voor onbevoegden redelijkerwijs niet mogelijk is. Hier rusten meerdere Lasten onder Dwangsom op. Daarnaast moet er een 'realtime' overzicht beschikbaar zijn van de gebruikers die op de emplacements aanwezig zijn. Eind 2024 wordt gestart met het onderzoek om de haal- en maakbaarheid van de verschillende oplossingsrichtingen nader te onderzoeken.

V. Tijdelijke verlichting havenemplacementen

De verouderde verlichting op de havenemplacementen is einde levensduur, waardoor steeds meer verlichting uitvalt, er 'donkere vlekken' op de emplacements ontstaan en ProRail niet meer voldoet aan de eisen uit de omgevingsvergunning, namelijk 'voldoende oriëntatie'. Hier rusten meerdere Lasten onder Dwangsom op. In januari 2023 is besloten dat de bestaande verlichting vervangen wordt voor LED. Hiervoor loopt het project 'Verlichting ombouwen naar LED'. De totale vervangingsoperatie van de verlichting op de havenemplacementen is naar verwachting eind 2025 afgerond.

Het deelproject 'tijdelijke verlichting havenemplacementen' ziet toe op het treffen van tijdelijke mitigerende maatregelen middels het plaatsen van noodverlichting (mobiele lichtmasten) op locaties waar de verouderde verlichtingen gebreken vertoont, dan wel uitvalt. Het deelproject kan worden afgesloten wanneer de vervangingsoperatie van de verlichting volledig is gerealiseerd.

4 Blusvoorzieningen havenemplacementen

4.1 Toelichting

Om te kunnen voorzien in de dienstverlening aan vervoerders zijn op de vijf havenemplacementen nieuwe blusvoorzieningen aangelegd. Deze voorzieningen moeten voldoen aan eisen van goed assetmanagement en aan externe eisen, zoals onder andere opgenomen in omgevingsvergunning milieu en de aanwijsbeschikking van de bedrijfsbrandweer. De blusvoorzieningen hebben tot doel om een adequate incidentenbestrijding bij een incident met gevaarlijke stoffen mogelijk te maken.

De blusvoorzieningen zijn in 2023 opgeleverd en zijn binnen een korte doorlooptijd gerealiseerd. Vanwege de korte doorlooptijd zijn minder dan gebruikelijk de reguliere ontwerp- en engineeringprocessen toegepast. Installaties kunnen daardoor ontwerp- en/ of constructieafwijkingen hebben.

In januari 2024 werd ProRail geconfronteerd met meerdere storingen aan de nieuwe blusvoorzieningen. Door de storingen was emplacement Botlek tot begin april buiten dienst voor handelingen met gevaarlijke stoffen. Emplacement Pernis was tot begin augustus buiten dienst. ProRail heeft de storingen hersteld en direct maatregelen getroffen om de systemen robuust te maken. Vanaf de zomer van 2024 zijn de blusvoorzieningen stabiel en zijn alle emplacementen in dienst voor handelingen met gevaarlijke stoffen. Vooruitlopend op de uitkomsten van een evaluatieonderzoek naar de blusvoorzieningen is besloten tot het opstellen van een aanvullend verbeterplan voor de blusvoorzieningen op de vijf havenemplacementen.

In de tweede helft van 2024 is het evaluatieonderzoek gestart. Per emplacement wordt het doorlopen proces gezien: van ontwerp tot realisatie. Uit de eerste bevindingen blijkt dat de aannemers het vastgestelde ontwerp hebben opgeleverd en dat het systeem als geheel in de basis robuust is. Waar lokaal zwakke plekken in de aanleg zijn ontstaan, moeten deze in beeld komen bij een storing. Deze zwakke plekken worden bij herstel robuust gemaakt. Dit benadrukt het belang van een adequate herstelorganisatie bij storingen.

Ook is geconstateerd dat in de snelheid van het ontwerp en de realisatie situaties zijn gecreëerd die niet optimaal zijn voor onderhoud, storingsherstel en de bereikbaarheid van de systemen. Hierin speelde ook het gebrek aan ruimte op de emplacementen een rol. Er zijn verbeteringen nodig in een adequate storingsorganisatie, bij ProRail en de aannemer. Er moet geïnvesteerd worden in capaciteit en deskundigheid. Dit geldt voor de storingsorganisatie, de keten van de storingsanalyse, de inzet van storingsherstelcapaciteit, de analyse van welke mitigerende maatregelen genomen kunnen worden en wat er bij storingen logistiek nog mogelijk is. Hierin zijn stappen gezet, maar er zijn nog aanvullende verbeteringen nodig.

4.2 Blusvoorzieningen: de infra voldoen aan de normen & zijn compliant

Naast het 'Verbeterplan blusvoorzieningen' zijn aanvullend twee deelprojecten in het Verbeterprogramma opgenomen. Het betreft het deelproject 'spoelen met 3 m/s' en het deelproject 'hoogspanningslijnen'. Beide deelprojecten komen voort uit het Verbeterprogramma 2022 – 2023 en zijn nog niet afgerond.

Deelprojecten blusvoorzieningen		Doorlooptijd
1	Verbeterplan blusvoorzieningen havenemplacementen, excl. Kijfhoek	2024 - 2026
2	Spoelen blusvoorzieningen met 3 m/s	2023 – 2024
3	Hoogspanningslijnen Waalhaven Zuid & Maasvlakte West	2023 - ntb

Tabel 2 – Deelprojecten: blusvoorzieningen

I. Verbeterplan blusvoorzieningen havenemplacementen

De blusvoorzieningen zijn in hun ontwerp, instandhouding en exploitatie, onvoldoende robuust om enerzijds te voldoen aan de externe eisen en anderzijds de bedrijfsvoering aan de vervoerders zeker te stellen. Het verbeterplan heeft tot doel deze vereiste robuustheid te realiseren. Het plan richt zich op de voorzieningen op de emplacementen Botlek, Pernis, Waalhaven, Europoort en Maasvlakte en bevat de volgende onderdelen: ontwerp (van het systeem en de onderdelen), instandhouding, storingsmanagement, exploitatie en data.

Het verbeterplan moet per emplacement resulteren in een robuuste blusvoorzieningen: een blusvoorzieningen die 100% beschikbaar en bedrijfszeker is, inclusief vooraf vastgestelde mitigerende maatregelen bij een storing en/ of defect. Het onderliggende beheer en exploitatie, hetgeen op dit moment nog niet volledig en optimaal ontwikkeld en op elkaar is afgestemd, is aantoonbaar en toereikend ingericht. Het Verbeterplan blusvoorzieningen vormt het belangrijkste potentiële risico met financiële consequenties die op dit moment nog niet inzichtelijk zijn.

II. Spoelen blusvoorzieningen 3 m/s

De blusvoorzieningen op de havenemplacementen dienen éénmalige met een snelheid van 3 m/s te worden gespoeld. De voorzieningen op emplacement Europoort, Botlek en Maasvlakte zijn reeds succesvol met 3 m/s gespoeld. Emplacement Maasvlakte dient voor 1 juli 2024 gespoeld te zijn. Op emplacement Pernis vindt de spoeling in november 2024 plaats. Het deelproject kan na het spoelen van de resterende twee emplacementen met 3 m/s als afgerond worden beschouwd.

III. Hoogspanningslijnen Waalhaven Zuid & Maasvlakte West

In juni 2023 heeft een consortium van vier adviesbureaus een onderzoeksrapport opgeleverd over incidentbestrijding onder hoogspanningslijnen op Waalhaven Zuid en Maasvlakte. In april 2024 is het rapport aangevuld met een addendum op het onderzoeksrapport. De uitkomst van beide onderzoeken is dat er geen aanvullende maatregelen nodig zijn om onder en in de nabijheid van hoogspanningslijnen tot veilige inzet te komen. De financiële consequenties van het moeten treffen van aanvullende maatregelen is aanzienlijk. Besluitvorming over het al dan niet moeten treffen van maatregelen vindt naar verwachting begin 2025 plaats. De uitkomst van deze besluitvorming en de mogelijke (financiële) consequenties zijn op het moment van schrijven van het Verbeterprogramma nog niet bekend.

5 Infra voldoet aan de vastgestelde normen

- Strategisch doel: de infra – de infra – zowel de railinfra als de infra voor de veiligheidsvoorzieningen – voldoet aan de normen.
- Operationeel doel: een reductie van hinderrijke storingen, zowel in aantal hinderrijke storingen als in vertragsminuten

5.1 Toelichting

De railinfrastructuur, vooral op de corridor Zee – Zevenaar en daarbinnen in het Rotterdamse havengebied, ondervindt hinder van onverwachte buitendienststellingen, verstoringen van het spoor en gebruiksbeporingen. Om een structurele verbetering tot stand te brengen zijn in het Verbeterprogramma 2022 – 2023 verschillende maatregelen getroffen om de grootste onderhoudsachterstanden weg te werken en de prestaties voor het spoorgoederenvervoer structureel en integraal te verbeteren. Bij de start van het Verbeterprogramma 2022 – 2023 was bekend dat gedurende de looptijd van het programma niet alle achterstanden zouden zijn weggewerkt en hier meer tijd voor nodig is. Dat een aanvullende aanpak nodig is, was daarmee op voorhand al bekend.

5.2 Stand van zaken

Een groot deel van de maatregelen uit het Verbeterprogramma 2022 – 2023 zijn gerealiseerd. Infra is vernieuwd, specifieke infra knelpunten zijn opgelost, het kritisch voorraadbeheer is op orde gebracht en het aantal hinderrijke storingen laat een dalende trend zien. De focus heeft in die jaren echter ook vooral gelegen op de tijdige realisatie van de blusvoorzieningen op de vijf havenemplacementen. De harde deadline van 1 januari 2023 die door het Bevoegd Gezag was gesteld, de grote tijdsdruk en de complexiteit waaronder de blusvoorzieningen op de havenemplacementen gerealiseerd dienden te worden, hebben eraan bijgedragen dat er bovengemiddeld veel tijd en aandacht is uitgegaan naar de tijdige realisatie van de blusvoorzieningen teneinde de emplacementen open te houden voor handelingen met gevaarlijke stoffen. Dit is ten koste gegaan van de aandacht die besteed kon worden aan het wegwerken van de achterstanden.

Ondanks alle investeringen van de afgelopen jaren in het deels wegwerken van de achterstanden in onderhoud en vernieuwing van de infra, zijn nog niet alle achterstanden weggewerkt en ligt de huidige staat van het Zee – Zevenaar areaal onder niveau van de landelijke normen en kaders die gelden voor het overige ProRail beheergebied. Dit heeft afgelopen jaren geleid tot hinder en economische schade voor spoorgoederenvervoerders en hun klanten in de vorm van hinderrijke verstoringen, gebruiksbeporingen en onverwachte buitendienststellingen. Opwaardering is derhalve noodzakelijk.

5.3 Verbeterprogramma 2024 – 2026

Om aan de doelen te kunnen voldoen is het noodzakelijk dat, naast de reguliere instandhouding, enerzijds een inhaalslag wordt gemaakt met het wegwerken van de onderhouds- en vernieuwingsachterstanden en anderzijds dat het huidige areaal op het Zee – Zevenaar wordt opgewaardeerd naar het niveau van de landelijke normen en kaders. Naast de projecten en activiteiten vanuit het Verbeterprogramma Zee – Zevenaar 2022 – 2023 – met een uitgedaagde

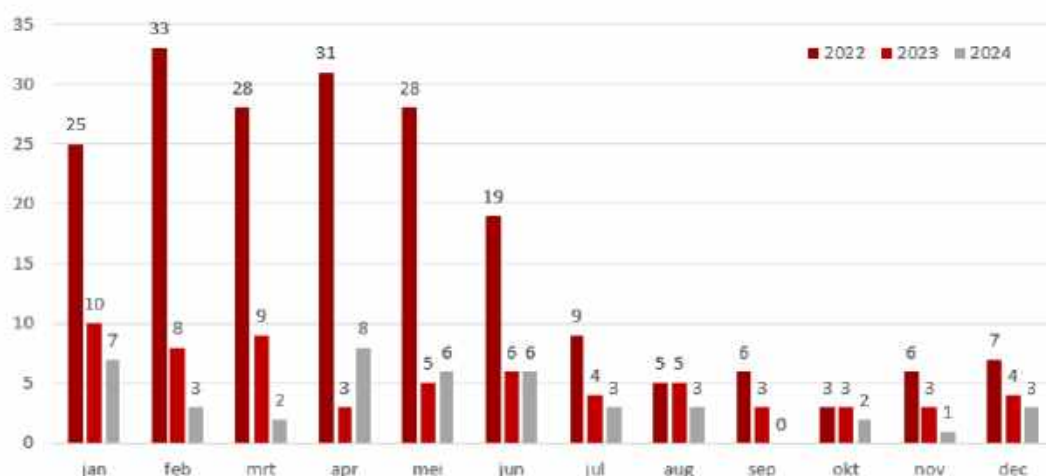
scope/ tijd/ geld – zijn er projecten die aanvullend gerealiseerd moeten worden om de achterstanden weg te werken. Deze projecten en activiteiten zijn in het Verbeterprogramma Zee – Zevenaar 2024 – 2026 opgenomen. Een belangrijke kanttekening daarbij is dat het wegwerken van alle achterstanden en de volledige opwaardering van het areaal naar de landelijke normen en kaders een langere doorlooptijd kent dat eind 2026.

Jaarlijks voert ProRail inspecties uit, hetgeen resulteert in een productieplan waarin de bestaande assets onderhouden worden. Deze opgaves lopen mee in de reguliere Lange Termijnreeksen en hebben een directe relatie met BKN Spoor. Conform BKN Spoor wordt duurzaamheidswaarde daarbij toegepast waar dit vanuit optimaal 'life cycle management' noodzakelijk is. Daarnaast moet het nieuwe PGO-contract een belangrijke bijdrage leveren aan de realisatie van de doelen uit het Verbeterprogramma.

Na gunning van het nieuwe PGO-contract zal inzichtelijk gemaakt moeten worden in hoeverre het nieuwe PGO-contract kan bijdragen aan het zogenaamde 'afwijkingsvrij maken' – de laatste slag in het brengen van de infra naar het niveau van de landelijke normen en kaders – en wat aanvullend daarop projectmatig moet worden uitgevoerd. Zie ook paragraaf 6.4 voor een nadere toelichting hierop, ook in relatie tot BKN Spoor. Het onderzoek naar de 'Staat van de Infra' zal daar tevens inzicht in moeten geven. Het inzicht in de 'Staat van de Infra' – en daaraan gekoppeld een afwijkingslijst vanuit het nieuwe PGO-contract – gaan invulling geven aan de laatste set aan opgaves en projecten die nodig zijn op alle achterstanden duurzaam weg te werken. Dit mogelijke surplus – waarvoor de Lange Termijnreeks 'Heuvel en Haven' geldt – dient projectmatig uitgevoerd te worden om de doelen te kunnen realiseren. Hierbij zal ProRail zich in eerste instantie richten op de kritische infrastructuur en daarmee op de realisatie van de hoofddoelstelling om concurrerend spoorgoederenvervoer te *kunnen* en *mogen* faciliteren.

5.4 Doelen Verbeterprogramma 2024 – 2026

Met verschillende maatregelen en projecten tracht ProRail gedurende de looptijd van het Verbeterprogramma de achterstanden in de infra verder weg te werken. Deze worden in de volgende paragrafen toegelicht. In het Verbeterprogramma is daarvoor het strategische doel opgenomen dat de infra – zowel de railinfra als de infra voor de veiligheidsvoorzieningen – voldoet aan de normen. Infra die niet voldoet is voorzien van een risicoafweging/ beheersmaatregel en wordt op termijn aangepast. Aan dit strategische doel is een reductie van het aantal hinderrijke storingen als operationeel doel gekoppeld. De ontwikkeling van het aantal hinderrijke storingen is in onderstaande tabel weergegeven.



Afbeelding 6 – hinderrijke storingen Zee – Zevenaar 2022 t/m 2024

Het aantal hinderrijke storingen laat sinds medio 2022 een sterk dalende trend zien. Met de vervanging en vernieuwing van de infra op de Havenspoorlijn – in combinatie met aanvullende beheersmaatregelen op kritische en storingsgevoelige assets – is een aantal hinderbronnen effectief weggenomen, waardoor het aantal hinderrijke storingen is gedaald. In juni 2022 is daarnaast het algoritme waarmee storingen aan treinhinder worden gekoppeld, verbeterd. Met de aanpassing van het algoritme kan nauwkeuriger worden vastgesteld welke treinen worden geraakt bij een storing. In 2024 is het aantal hinderrijke storingen verder gedaald en is het aantal storingen, zowel in aantal als in vertragsminuten, circa 30% lager dan in 2023.

Jaar	Aantal hinderrijke storingen	Vertragsminuten
2022	200	171.228
2023	63	43.505
2024	44	26.241

Afbeelding 7 – aantal hinderrijke storingen en vertragsminuten Zee - Zevenaar 2022 t/m 2024

5.5 Deelprojecten: infra voldoet aan de normen

In aanvulling op bovenstaande toelichting, zijn verschillende deelprojecten en activiteiten opgesteld die moeten bijdragen aan de realisatie van het strategische en operationele doel. In onderstaande tabel zijn de deelprojecten en activiteiten, inclusief de doorlooptijd, opgenomen.

Deelprojecten ¹	Doorlooptijd
Afwijkingsvrij maken van assets, onder andere:	2019 – 2029
➤ Uitvoering huidig productieplan, excl. Assentellers	2024 – 2027
➤ Vrijgave additioneel productieplan	2025
➤ Organiseren en contracteren van (eventueel) benodigde extra projecten, vanuit additioneel productieplan	2026 – n.t.b.
➤ Uitvoeren Afwijkingsvrij maken buiten PGO-kader	2026 – n.t.b.
➤ Project bovenbouwvernieuwing	2024 – 2026
➤ Wegwerken achterstallig onderhoud rail gebonden gebouwen	2024 – 2026
➤ Herstel geluidsschermen A15 tracé	2023 – 2025
➤ Herstel watergangen A15 tracé	2023 – 2025
➤ Bluswatergangen A15 tracé voldoen aan eisen	2023 – 2026
➤ Herstel calamiteitenwegen A15 tracé	2023 – 2026
➤ Wateroverlast havenemplacementen	2023 – 2029
➤ Vervanging verouderde verlichting havenemplacementen	2023 – 2026
➤ Wisselupgrade	2023 – 2026
➤ Opwaardering, middels nog te bepalen projecten, areaal Zee - Zevenaar naar landelijke normen en kaders	2026 – 2029
➤ Regie op infra capaciteit (vergroten TVP-kader)	2023 – 2025

Tabel 3 – Deelprojecten: infra voldoet aan de normen

I. Acties in relatie tot additioneel productieplan

Dit deelproject ziet toe op de vrijgave van een additioneel productieplan, in aanvulling op het productieplan 2024 – 2027. Na gunning van het nieuwe PGO-contract zal inzichtelijk gemaakt moeten worden in hoeverre het nieuwe PGO-contract kan bijdragen aan het zogenaamde 'afwijkingsvrij maken' – de laatste slag in het brengen van de infra naar het niveau van de landelijke normen en kaders – en wat aanvullend daarop projectmatig moet worden uitgevoerd. Het onderzoek naar de 'Staat van de Infra' zal daar tevens inzicht in moeten geven. Het inzicht in de 'Staat van de Infra' – en daaraan gekoppeld een afwijkingslijst vanuit het nieuwe PGO-contract – gaan invulling geven aan de laatste set aan opgaves en projecten die nodig zijn op alle achterstanden duurzaam weg te werken. Hier dient, in aanvulling op het huidige productieplan een additioneel productieplan voor opgesteld te worden. Hierbij zal ProRail zich in eerste instantie richten op de kritische infrastructuur en daarmee op de realisatie van de hoofddoelstelling om concurrerend spoorgoederenvervoer te *kunnen en mogen* faciliteren. De deelprojecten 'Organiseren en contracteren van (eventueel) benodigde extra projecten, vanuit een additioneel productieplan', 'Uitvoeren Afwijkingsvrij maken buiten PGO-kader' en

¹ Betreft op het moment van schrijven van dit programmaplan de onderhanden zijnde projecten

'Opwaardering, middels nog te bepalen projecten, areaal Zee - Zevenaar naar landelijke normen en kaders' komen daaruit voort.

II. Project bovenbouwvernieuwing

Om een deel van de achterstanden weg te werken, zijn in de jaren 2021 tot en met 2023 werkpakketten opgesteld om met prioriteit de meest urgente infraknelpunten op te lossen. In 2024 wordt de spoorvernieuwing voortgezet met het project 'bovenbouwvernieuwing'. Over de gehele Havenspoorlijn worden in 2024 tot en met 2026 in totaal 51 wissels, 10 overwegen, circa 16 kilometer spoorgeometrie en circa 29 kilometer bevestigingsmiddelen vernieuwd.

III. Wegwerken achterstallig onderhoud rail gebonden gebouwen

De rail gebonden gebouwen staan vaak op emplacementen en huisvesten elektro- en besturingstechniek. Er is sprake van achterstallig onderhoud, waaronder niet goed functionerende hemelwaterafvoeren, waardoor lekkages ontstaan. Daarnaast moeten de gebouwen aan de laatste Arbo eisen gaan voldoen. Het betreft in totaal circa 90 rail gebonden gebouwen. Voordat de werkzaamheden kunnen worden uitgevoerd, dient er ecologisch onderzoek naar huismussen en vleesmuizen plaats te vinden. De resultaten van het ecologisch onderzoek worden eind 2024 verwacht. Daarna kunnen de werkzaamheden om het achterstallig onderhoud weg te werken, starten.

IV. Herstel geluidsschermen A15 tracé

Het project omvat het herstellen en/ of vervangen van de geluidsschermen langs het A15 tracé. Zowel de geluidsabsorberende delen als de kapotte en beschadigde glaspanelen van de geluidsschermen worden hersteld of vervangen. De gunning van de werkzaamheden heeft in 2023 plaatsgevonden.

V. Herstel watergangen A15 tracé

Het project ziet toe op het herstellen van afkalvende watergangen op het A15 tracé, het voorkomen van afschuiving van de taluds van de watergangen, evenals het 'opbarsten' van de waterbodem op de door ProRail aangewezen locaties. Herstel is noodzakelijk om in voldoende bluswater te kunnen voorzien. Een aantal watergangen op de locaties van ProRail worden door het Waterschap onderhouden.

VI. Bluswatergangen A15 tracé voldoen aan de eisen

Eind 2022 bleek dat de bluswatergangen op het A15 tracé niet voldoen aan de norm. Het doel van het project is om er zorg voor te dragen dat de bluswatergangen weer voldoen aan de norm. Met de Veiligheidsregio Gelderland-Zuid en het Waterschap Rivierenland is afgesproken dat voor dit project de dimensies van de bluswatergangen bij de aanleg daarvan, als uitgangspunt wordt gehanteerd als afgeleide van de debietnorm. Hiermee staat de norm niet ter discussie.

VII. Herstel calamiteitenwegen A15 tracé

De calamiteitenwegen op het A15 tracé dienen afwijkingsvrij gemaakt te worden en te zijn ondergebracht in een regulier onderhoudscontract. In 2024 is inzichtelijke gemaakt welke gebreken verholpen moeten worden. Het aanbestedingsdossier en de aanbesteding zijn in voorbereiding.

VIII. Wateroverlast havenemplacementen

Intensieve regenval in combinatie met het jarenlang niet onderhouden van de drainages en verdichte ondergrondgesteldheid van de havenemplacementen, leidt tot wateroverlast op de emplacementen en hinder voor de vervoerders. Er zijn mitigerende maatregelen getroffen om hemelwater bij acute wateroverlast af te voeren. Het deelproject ziet toe op de realisatie van een structurele oplossing. Daar waar mogelijk wordt de drainage doorgespoten en gerepareerd. Er loopt een onderzoek om tot structurele maatregelen te komen. De resultaten van dit onderzoek worden eind 2024 verwacht. Op basis van de uitkomsten van het onderzoek moet een vervolgaanpak worden opgesteld.

IX. Vervanging verouderde verlichting havenemplacementen

De verouderde verlichting op de emplacementen vertoont gebreken, waardoor er 'donkere vlekken' op de emplacementen ontstaan en ProRail niet meer voldoet aan de eisen uit de omgevingsvergunning, namelijk 'voldoende oriëntatie'. In 2023 is besloten om de bestaande verlichting te vervangen voor LED. Het deelproject ziet toe op de vervanging van de huidige verlichting naar werkende LED verlichting die voldoet aan de eisen vanuit de omgevingsvergunning milieu. De totale vervangingsoperatie van de verlichting naar LED op de havenemplacementen is naar verwachting eind 2025 afgerond. Daarnaast moet ook nieuwe verlichting geplaatst worden langs de nieuw aangelegde calamiteitenwegen. Realisatie daarvan is voorzien in 2026.

X. Aanpak tunnelvervuiling

Het deelproject ziet toe op het reinigen van de tunneltechnische installaties om storingen te voorkomen. Het deelproject tunnelvervuiling heeft raakvlakken met het project dat een deel van de tunneltechnische installaties uitwisselt. De tunneltechnische installaties die worden vervangen, worden niet gereinigd. In 2024 dient op basis van het onderzoek naar de vervuiling van het ballastbed bepaald te worden of en waar er ballast in de tunnels vervangen moet worden voor kwartsloze ballast. Hierover vindt in 2024 besluitvorming plaats, waarna een plan van aanpak opgesteld moet worden. Het mogelijke risico van PFAS is op het moment van schrijven nog niet bekend, maar kan mogelijk een groot risico gaan vormen.

XI. Wisselupgrade

In 2023 is een inventarisatie uitgevoerd naar de staat van de circa 600 wissels op de Havenspoorlijn. De conclusie is dat er sprake is van braamvorming aan wissels op het Havenspoor. Het deelproject ziet toe op het eenmalig correctief slijpen van de wissels en het geven van een '0' beurt. De aanbesteding vindt naar verwachting begin 2025 plaats, realisatie in 2025 en 2026.

XII. Regie op infra capaciteit

Om de schaarse ruimte aan treinvrij periodes (TVP) beter te benutten is het noodzakelijk dat regie wordt genomen op TVP-capaciteit om met behulp van technische en organisatorische innovaties zorg te dragen voor optimale TVP-benutting. Het project "Regie op infra capaciteit" is de kapstok voor deze innovaties. De innovaties zien onder andere toe op het aanbrengen van geaarde bufferzones/ leidingonderbrekers en zelfsignalerende kortsluitlansen (ZKL 3000), de inrichting van een werkplekbeveiligingsteam, de toepassing van Sein 512b en de ontwikkeling van het 'dynamische spoorboekje'.

6 Bestaande infra wordt onderhouden conform de normen

- Strategisch doel: De infra (railinfra, infra veiligheidsvoorzieningen) wordt periodiek onderhouden (onderhoud, inspectie, testen, keuringen, storingsorganisatie) en is ondergebracht in meerjarige onderhoudscontracten.
- Operationeel doel: alle assets gecontracteerd op de landelijke normen en kaders

6.1 Toelichting

Naast het wegwerken van de achterstanden in onderhoud en vernieuwing van de infra, staat of valt het Verbeterprogramma bij het structureel borgen van de verbetermaatregelen, het structureel organiseren en borgen van dagelijks beheer en onderhoud en het afsluiten van de daarvoor benodigde onderhoudscontracten. Niet of onjuist uitgevoerd beheer en onderhoud zorgt voor Lasten onder Dwangsom, degeneratie van het areaal en daarmee voor (hinderrijke) storings, onverwachte buitendienststellingen en economische schade voor de vervoerders.

6.2 Stand van zaken

De infra op de Havenspoorlijn is per 1 maart 2020 op 'interventiewaarde' (lees: 'veiligheidswaarde') gecontracteerd. De aannemer is op basis van het contract gerechtigd om de degeneratie van de infra tot aan de grens van de 'interventiewaarde' te laten plaatsvinden. Dit geldt ook voor alle infra die de afgelopen jaren op 'nieuwbouwwaarde' is opgeleverd. De degeneratie van de infra zet zich in de tijd sterker door, waardoor de *'meantime between failure'* toeneemt. Het aantal hinderrijke verstoringen zal als gevolg daarvan toenemen. In maart 2023 is het onderhoudscontract onder gelijkblijvende condities voor de duur van 2 jaar – tot 1 maart 2025 – verlengd.

De aanbesteding voor het nieuwe onderhoudscontract is begin 2024 naar de markt gebracht. Op dat moment was reeds duidelijk dat de planning onder grote druk stond. Na het op de markt brengen van de aanbesteding hebben marktpartijen in de consultatie zorgen geuit over onder meer de omvang het gehele gebied, de onbekendheid met de vele Zee – Zevenaar specifieke 'specials' en over de beschikbaarheid van voldoende TVP-ruimte in een voldoende repeterend en voorspelbaar patroon. Omdat het reële risico aanwezig was dat er geen biedingen vanuit de markt zouden worden gedaan, heeft ProRail in de zomer van 2024 moeten besluiten om de aanbesteding te vertragen en met de huidige onderhoudsaannemer een overbruggingscontract te sluiten van maart 2025 tot januari 2026.

In de tweede helft van 2024 zijn de 'specials' op Zee – Zevenaar specifiek gemaakt. Vanaf oktober 2024 zijn er nieuwe gegevens verstrekt om een goed beeld te geven van het gebied, de staat van de infra en de bijzondere issues die specifiek spelen op Zee – Zevenaar. In januari 2025 zijn de belangrijkste stukken voor de aanbesteding verstuurd. Naar verwachting worden rond de zomer van 2025 de aanbiedingen verwacht.

6.3 Verbeterprogramma 2024 – 2026

Met het Verbeterprogramma wordt geborgd dat de infra – zowel de railinfra als de veiligheidsvoorzieningen – periodiek wordt onderhouden (onderhoud, inspecties, testen, storingsorganisatie) en onder is gebracht in meerjarige onderhoudscontracten. Dit krijgt onder

meer invulling met het afsluiten van een nieuw PGO-contract. De veiligheidsdossiers worden op orde gebracht. Een adequate beheersorganisatie wordt ingericht en de werkwijzen ten aanzien van beheer van de veiligheidsvoorzieningen worden structureel toegepast.

Met de realisatie van de doelen is beheer en onderhoud structureel georganiseerd en is de staande organisatie voldoende toegerust en ingericht om beheer en onderhoud adequaat uit te kunnen voeren. De contracten zijn gegund, zodat conform de landelijke normen en kaders dagelijkse beheer en onderhoud structureel is ingebed.

6.4 Deelprojecten: de infra wordt onderhouden conform de normen

In aanvulling op bovenstaande toelichting, zijn verschillende deelprojecten en activiteiten geformuleerd die moeten bijdragen aan de realisatie van het strategische en operationele doel. Conform BKN Spoor wordt duurzaamheidswaarde daarbij toegepast waar dit vanuit optimaal 'life cycle management' noodzakelijk is.

In onderstaande tabel zijn de deelprojecten en activiteiten, inclusief de doorlooptijd, opgenomen. De deelprojecten zien toe op enerzijds het onderbrengen van alle assets in de juiste onderhoudscontracten, anderzijds op activiteiten die bij moeten dragen aan de structurele borging van beheer en onderhoud.

Deelprojecten ²	Doorlooptijd
1 Alle assets ondergebracht in onderhoudscontracten	2023 - 3031
➤ Vaststellen van de Staat van de Infra en eventuele afwijkende eisen	2022 - 2024
➤ Contractering Prestatiegericht Onderhoudscontract Zee – Zevenaar (2025 – 2030)	2024 - 2026
➤ Hercontracteren 25kV	2025
➤ Uitvoeren Afwijkingsvrij maken binnen PGO-kader	2025 - 2029
➤ Hercontracteren / Verlengen ERTMS	2026
➤ Verscheidene nevencontracten (certificering Tunnel Installaties, BTTI, Schuimvormend middel) hercontracteren	2025 - 2029
➤ In afstemming met AM Centraal tijdig SLA's, raamovereenkomsten of andere diensten afsluiten.	2025 - 2029
➤ Contractering via PGO ZZV 3 (2031-2035)	2030 - 2031
2 Huidige gecontracteerd onderhoud is volledig gerealliseerd	2031
3 De beheersorganisatie is zodanig robuust dat deze na decharge de volledige verantwoordelijkheid voor onderhoud en beheer op zich kan nemen	2030
4 Vereiste processen/ procedures/ organisatie voor beheer van veiligheidsvoorzieningen op de emplacementen zijn beschikbaar en worden toegepast	ntb

Tabel 4 – Deelprojecten: de infra wordt onderhouden conform de normen

² Betreft op het moment van schrijven van dit programmaplan de onderhanden zijnde projecten

I. Vaststellen Staat van de Infra & Prestatiegericht Onderhoudscontract

ProRail contracteert een groot deel van het kleinschalig onderhoud door middel van een prestatiegericht onderhoudscontract. Dit PGO-contract omvat een groot deel van het onderhoud én heeft een geografisch afgebakende scope voor Zee – Zevenaar. Het contract kenmerkt zich door prestatieafspraken tussen ProRail en de opdrachtnemer. Zo benutten we de kennis van de opdrachtnemer en bevorderen we innovatie. Het huidige PGO-contract is eindig, er dient een nieuw contract gecontracteerd te worden voor het dagelijks beheer, onderhoud en storingsherstel op de spoorbaan Zee – Zevenaar.

In de tweede helft van 2024 is – als onderdeel van het PGO aanbestedingsdossier – de ‘Staat van de Infra en eventueel afwijkende eisen’ vastgesteld. Hieruit komt het beeld naar voren dat de investeringen in de infra van de afgelopen jaren succesvol zijn geweest en dat de slag die gemaakt moet worden om op norm te komen, kleiner is dan eerder gedacht. Ten behoeve van de PGO-aanbesteding is de infra in vier categorieën ingedeeld:

- a) Infra ligt op duurzaamheidswaarde, weinig inspanning nodig voor het afwijkingsvrij maken
- b) Infra ligt zo goed als op duurzaamheidswaarde, enige inspanning nodig voor het afwijkingsvrij maken
- c) Infra ligt niet op duurzaamheidswaarde. Tijdens de looptijd van het PGO-contract wordt er door of namens ProRail een project uitgevoerd, waardoor de infra daarna op duurzaamheidswaarde kan worden onderhouden
- d) Infra ligt niet op duurzaamheidswaarde en wordt ook niet aangepakt/ zal niet op duurzaamheidswaarde onderhouden worden.

Vanaf oktober 2024 zijn er nieuwe gegevens verstrekt om een goed beeld te geven van het gebied, de ‘Staat van de Infra’ en de bijzondere issues die specifiek spelen op Zee – Zevenaar. In januari 2025 zijn de belangrijkste stukken voor de aanbesteding verstuurd. Het aanbestedingsdossier dient nog aangevuld te worden met de uitgewerkte TVP-methodiek, hier vinden begin 2025 gesprekken met aannemers en vervoerders over plaats. Voor het groenbeheer zijn in het aanbestedingsdossier uitgangspunten opgenomen. De exacte uitwerking van de landelijke gedragscode voor het gebied Zee – Zevenaar, ook in financiële zin, wordt nog nader onderzocht. Er zijn echter zorgen over de maakbaar- en uitvoerbaarheid van de landelijke gedragscode. Met de huidige inzichten zou de financiële impact voor Zee – Zevenaar mogelijk aanzienlijk kunnen zijn.

II. Hercontracteren 25kV

Het onderhoudscontract voor de 25kV voorziening – het betreft 41 locaties langs het traject Zee – Zevenaar waarbinnen zich assets bevinden waar deze dienst in voorziet – dient voor een duur van 15 jaar gehercontracteerd te worden. Met deze dienstverlening/ levering wil ProRail het eerstelijns onderhoud (lees: klein onderhoud) aan 25 kV assets langs het traject Zee – Zevenaar contracteren en de beschikbaarheid borgen – dan wel onbeschikbaarheid voorkomen – als gevolg van storingen aan deze installaties.

III. Afwijkingsvrij maken binnen PGO-kader

Bij de contractering van het PGO-contract dient de opdrachtnemer zijn bevindingen in de maanden na afronding van de mobilisatie te melden aan ProRail. Het aantoonbaar maken van het bestaan van bevindingen die zich volgens de opdrachtnemer kwalificeren als 'afwijkingen' geschiedt middels een proces. Voor zover de opdrachtnemer tot de conclusie komt dat de infrastructuur afwijkt van de beschreven eisen en aantoont, dan wel aannemelijk maakt, dat deze afwijkingen al bestonden bij aanvang van de onderhoudswerkzaamheden, dan dient bepaald te worden of de afwijking in de infrastructuur binnen of buiten het PGO-kader op de gestelde eisen gebracht dient te worden. Dit kan leiden tot herstelmaatregelen van de infrastructuur binnen het PGO-contract.

IV. Hercontracteren/ verlengen ERTMS

ProRail is in het kader van haar rol als exploitant van de Betuweroute verantwoordelijk voor beheer en instandhouding van de ERTMS-treinbeveiligingssystemen van de Betuweroute om zodoende zorg te kunnen dragen voor de beschikbaarheid, betrouwbaarheid en veiligheid van het spoor. Het onderhoudscontract borgt het dagelijks beheer en instandhouding van deze systemen. De huidige overeenkomst loopt tot 31 december 2026 en dient tijdig opnieuw compliant contracteert te worden.

De verwachting is dat het systeem van Thales niet vóór 2035 geïmplementeerd zal worden op Zee – Zevenaar. ProRail neemt tegelijkertijd een besluit hoe om te gaan met een vermoedelijk einde levensduur van dit ERTMS-systeem, of einde ondersteuning door Alstom, tijdens de looptijd van het PGO-contract van Zee – Zevenaar.

V. Nevencontracten hercontracteren

ProRail contracteert niet al het kleinschalig onderhoud middel het PGO-contract, maar contracteert ook kleinere onderhoudscontracten die nodig zijn voor het beheren van de infrastructuur op Zee – Zevenaar. Dat zijn onder andere het 'Besturingscontract Tunnel Technische Installaties' van de Betuweroute (BTI) en de geaccrediteerde certificeringsinstantie voor de certificering van kritische TTI-installaties. Deze contracten dienen tijdig opnieuw compliant aanbesteed te worden.

7 Voorzien in lange termijn opgave

- Strategisch doel: de lange termijn ontwikkeling voor het gebied Zee – Zevenaar is vastgesteld op basis van de klanteisen, eisen vanuit de omgeving en de gekozen logistieke- en instandhoudingsstrategie.

7.1 Toelichting

De doelstelling van het gebied Zee – Zevenaar is om structureel in control te komen. Daarvoor is het noodzakelijk dat enerzijds de onderhouds- en vernieuwingsachterstanden worden weggewerkt en anderzijds dat het huidige areaal op het Zee – Zevenaartracé wordt opgewaardeerd naar het niveau van de landelijke normen en kaders. Voor het voldoen aan wet- en regelgeving is het noodzakelijk dat er maatregelen genomen worden, waarbij de duurzame borging van wet- en regelgeving centraal staat. In de voorafgaande hoofdstukken is toegelicht op welke wijze ProRail dit de komende jaren gaat realiseren.

Het is daarnaast noodzakelijk dat ook voorzien is in een lange termijn opgave om het gebied Zee – Zevenaar niet alleen structureel op orde te krijgen, maar ook structureel op orde te houden. Een lange termijn ontwikkelplan dient daarvoor beschikbaar te zijn, op basis van de eisen vanuit de omgeving en de gekozen logistieke- en instandhoudingsstrategie. Risicomanagement – en beheersing moet daarnaast zijn ingericht. In hoofdstuk 8 wordt het risicomanagement separaat toegelicht.

7.2 Lange termijn ontwikkeling

Om te kunnen voorzien in een lange termijn ontwikkeling is het noodzakelijk dat er een lange termijnplan beschikbaar is ten behoeve van de gewenste infra ontwikkelingen. Daarvoor dienen de infra ontwikkelingen op basis van een logistieke visie voor Zee – Zevenaar tot en met 2035 vastgesteld te worden. Er dient daarbij onderscheid gemaakt te worden tussen ontwikkelingen die al vastgesteld zijn en waar financiering voor beschikbaar is en ontwikkelingen waar een planstudie voor opgesteld moet worden.

De logistieke visie voor Zee – Zevenaar is in 2024 in samenwerking met het Havenbedrijf Rotterdam herijkt. Het spoorgoederenvervoer in de Rotterdamse haven groeit ook bij de herijking van 2024 flink. De conclusie van de logistieke visie is dat bij een ongewijzigd logistiek proces en ongewijzigde infrastructuur er in de periode 2030 tot 2050 capaciteitsknelpunten gaan ontstaan. Er is inzicht in welke maatregelen de komende jaren genomen moeten worden om deze knelpunten op te lossen. Ook is wederom het belang van procesmaatregelen erkend. Infrastructuurmaatregelen blijven daarnaast noodzakelijk. Voor een deel van deze maatregelen is financiering reeds beschikbaar.

Naast reguliere instandhouding, waarvoor het noodzakelijk is dat de status van de assets bekend zijn, en het periodiek opnieuw vaststellen van een productieplan waarin de bestaande assets onderhouden worden, dient de lange termijn ontwikkeling bij te dragen aan het structureel op orde houden van de Zee – Zevenaar. En daarmee aan de doelstelling om concurrerend spoorgoederenvervoer te kunnen blijven faciliteren.

8 Risicomanagement en actuele risico's

8.1 Risicomanagement Zee - Zevenaar

De doelstelling van het gebied Zee – Zevenaar is om structureel in control te komen. Risicomanagement wordt daarbij gebruikt als stuurmiddel om inzicht te geven in de risico's van het gebied en om in lijn met de doelstellingen van het Verbeterprogramma effectieve verbetermaatregelen vast te stellen en de status van de beheersmaatregelen te monitoren.

Risicomanagement is ingesteld op de assets waarbij nu sprake is van een verhoogd risicoprofiel op hinder of non-compliance met wet- en regelgeving en waar de oorzaak ligt van dit verhoogde risico: ontwerp, beheerkaders, versnelde degeneratie en/ of uitgestelde vervanging en gecontracteerd onderhoud. Er is een dashboard ontwikkeld dat een compleet overzicht geeft van de risicovolle assets.

Het dashboard is het belangrijkste sturingsinstrument voor het risicomanagement. Sturing en controle vindt plaats middels het dashboard. Het uitgangspunt daarbij is dat voor verhoogde risico's gedocumenteerde en traceerbare verbeterplannen en projecten worden opgesteld en uitgevoerd. Het dashboard wordt door de manager risicobeheersing actueel gehouden en periodiek besproken.

8.2 Actuele risico's en onzekerheden

Naast risicomanagement op de assets waarbij sprake is van een verhoogd risicoprofiel, zijn er ten tijde van de vaststelling van het Verbeterprogramma een aantal actuele (financiële) risico's en onzekerheden. Deze zien toe op de noodzakelijke randvoorwaarden (zie ook hoofdstuk 2, paragraaf 3) waaraan voldaan moet worden om het Verbeterprogramma succesvol tot uitvoering te kunnen brengen, de contractering van het nieuwe PGO-contract, de zorgen over de robuustheid van de nieuw aanlegde blusvoorzieningen op de havenemplacementen en het hoogspanningsdossier. Deze risico's zijn in de eerdere hoofdstukken al toegelicht, maar worden hier nogmaals kort weergegeven en toegelicht.

1. Onzekerheid over noodzakelijke randvoorwaarden

Zoals toegelicht in hoofdstuk 2, paragraaf 3 zijn er verschillende randvoorwaarden waaraan voldaan moet worden om de doelstellingen van het Verbeterprogramma en de daarin opgenomen deelprojecten, succesvol tot uitvoering te kunnen brengen. Er moeten voldoende financiële middelen beschikbaar zijn om de opgave te kunnen realiseren. Daarnaast dienen er in het kader van BKN Spoor keuzes gemaakt te worden.

De maakbaarheid van het Verbeterprogramma wordt tevens bepaald door de beschikbaarheid van voldoende treinvrije periodes om de noodzakelijke werkzaamheden uit te kunnen voeren. ProRail is daarbij ook afhankelijk van voldoende beschikbare capaciteit bij de aannemers, wetende dat er sprake is van schaarste op de markt. Daarnaast moeten materialen beschikbaar zijn en tijdig geleverd kunnen worden. Bij het opstellen van het Verbeterprogramma is onzeker of aan alle randvoorwaarden invulling gegeven kan worden. Wanneer dit niet of in onvoldoende mate het geval is, dan dienen er keuzes gemaakt te worden, waarbij prioritering plaats zal vinden op basis van het *kunnen* en *mogen* rijden van treinen.

II. Contractering nieuw onderhoudscontract Zee – Zevenaar

In maart 2023 is het PGO-contract verlengd. ProRail heeft de ambitie om de infra in Zee – Zevenaar op te waarderen naar de landelijke normen en kaders, zoals opgenomen in de OVS en de infra op deze waarden te onderhouden. Conform BKN Spoor wordt duurzaamheidswaarde toegepast waar dit vanuit optimaal 'life cycle management' noodzakelijk is. Zie daarover meer in het hoofdstuk 9 'Financiën'.

Na gunning van het nieuwe PGO-contract zal inzichtelijk gemaakt moeten worden in hoeverre het nieuwe contract kan bijdragen aan het zogenaamde 'afwijkingsvrij maken' – de laatste slag in het brengen van de infra naar het niveau van de landelijke normen en kaders – en wat aanvullend daarop projectmatig moet worden uitgevoerd. Het onderzoek naar de 'Staat van de Infra' zal daar tevens inzicht in moeten geven. Het inzicht in de 'Staat van de Infra' – en daaraan gekoppeld een afwijkingslijst vanuit het nieuwe PGO-contract – gaan invulling geven aan de laatste set aan opgaves en projecten die nodig zijn op alle achterstanden duurzaam weg te werken. In hoofdstuk 6 is dit nader toegelicht. Dit mogelijke surplus – waarvoor de Lange Termijnreeks 'Heuvel en Haven' geldt – dient projectmatig uitgevoerd te worden om de doelen van het Verbeterprogramma te kunnen realiseren.

III. Robuustheid blusvoorzieningen havenemplacementen

De blusvoorzieningen zijn in 2023 opgeleverd en zijn binnen een korte doorlooptijd gerealiseerd. Vanwege de korte doorlooptijd zijn minder dan gebruikelijk de reguliere ontwerp- en engineeringprocessen toegepast. De blusvoorzieningen kunnen daardoor ontwerp en/ of constructieafwijkingen hebben.

In januari 2024 werd ProRail geconfronteerd met meerdere storingen aan de blusvoorzieningen. Door de storingen was emplacement Botlek tot begin april buiten dienst voor handelingen met gevaarlijke stoffen. Emplacement Pernis was tot begin augustus buiten dienst. ProRail heeft de storingen hersteld en direct maatregelen getroffen om de systemen robuust te maken. Vanaf de zomer van 2024 zijn de blusvoorzieningen stabiel en zijn alle emplacementen in dienst voor handelingen met gevaarlijke stoffen. Vooruitlopend op de uitkomsten van een evaluatieonderzoek naar de blusvoorzieningen is besloten tot het opstellen van een aanvullend verbeterplan voor de blusvoorzieningen op de vijf havenemplacementen.

Er zijn verbeteringen nodig in een adequate storingsorganisatie, bij ProRail en de aannemer. Er moet geïnvesteerd worden in capaciteit en deskundigheid. Dit geldt voor de storingsorganisatie, de keten van de storingsanalyse, de inzet van storingsherstelcapaciteit, de analyse van welke mitigerende maatregelen genomen kunnen worden en wat er bij storingen logistiek nog mogelijk is. Hierin zijn stappen gezet, maar zijn nog aanvullende verbeteringen nodig.

Het verbeterplan moet per emplacement resulteren in een robuuste blusvoorziening: een blusvoorziening die 100% beschikbaar en bedrijfszeker is, inclusief vooraf vastgestelde mitigerende maatregelen bij een storing en/ of defect. Het onderliggende beheer en exploitatie, hetgeen op dit moment nog niet volledig en optimaal ontwikkeld en op elkaar is afgestemd, is aantoonbaar en toereikend ingericht.

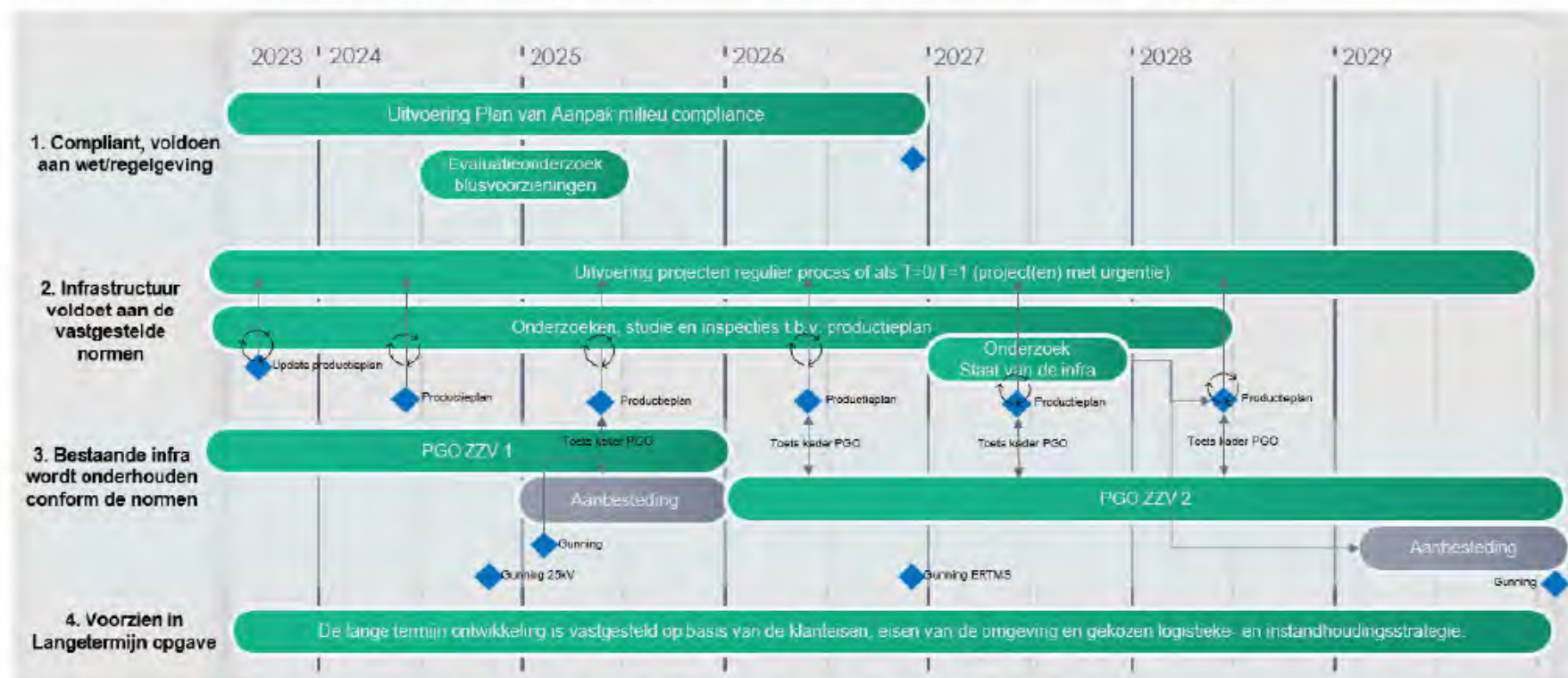
Het Verbeterplan blusvoorzieningen vormt het belangrijkste potentiële risico met financiële consequenties die op dit moment nog niet inzichtelijk zijn.

IV. Hoogspanningsdossier

In juni 2023 heeft een consortium van vier adviesbureaus een onderzoeksrapport opgeleverd over incidentbestrijding onder hoogspanningslijnen op Waalhaven Zuid en Maasvlakte. In april 2024 is het rapport aangevuld met een addendum op het onderzoeksrapport. De uitkomst van beide onderzoeken is dat er geen aanvullende maatregelen nodig zijn om onder en in de nabijheid van hoogspanningslijnen tot veilige inzet te komen. De financiële consequenties van het moeten treffen van aanvullende maatregelen is aanzienlijk. Besluitvorming over het al dan niet moeten treffen van maatregelen vindt naar verwachting begin 2025 plaats. De uitkomst van deze besluitvorming en de mogelijke (financiële) consequenties zijn op het moment van schrijven van het Verbeterprogramma nog niet bekend.

9 Planning

In onderstaande tabel is in aanvulling op de planning van de verschillende deelprojecten de overall planning opgenomen.



Afbeelding 8 – Planning Verbeterprogramma Zee – Zevenaar 2024 – 2026

10 Aansturing Verbeterprogramma Zee – Zevenaar 2024 -2026

10.1 Aanleiding aanpassing aansturing Verbeterprogramma

De aansturing van het Verbeterprogramma vindt op dit moment plaats via de zes wekelijkse Stuurgroep Infra op Orde (hierna: Stuurgroep). In de Stuurgroep rapporteert ProRail aan IenW over de voortgang van het Verbeterprogramma en worden operationele, tactische en strategische onderwerpen besproken.

Naast de Stuurgroep vindt elke zes weken een Adviesgroep Infra op Orde (hierna: Adviesgroep) plaats. De Adviesgroep was in eerste instantie vooral bedoeld als overlegmoment waar vervoerders en het Havenbedrijf Rotterdam mee kunnen denken over de aansturing van het programma. In de praktijk wordt het overleg vaak gebruikt om operationele zaken te bespreken. Van interactie tussen de Stuurgroep en de Adviesgroep is in onvoldoende mate sprake, terwijl het wel de bedoeling was dat de Adviesgroep ook daadwerkelijk advies zou geven aan de leden van de Stuurgroep.

Met het verlenen van het Verbeterprogramma is besloten de aansturing van het Verbeterprogramma te wijzigen, omdat:

- Er behoefte vanuit IenW is om de sturing te intensiveren;
- In de Stuurgroep een mix van strategische, tactische en operationele zaken wordt besproken;
- Een duidelijke escalatieladder niet geborgd is, terwijl dit wel wenselijk geacht (kan) wordt;
- De interactie tussen de Adviesgroep en de Stuurgroep versterkt kan worden.

10.2 Aanpassing aansturing Verbeterprogramma Zee – Zevenaar 2024 -2026

In onderstaande tabel is het nieuwe aansturingsmodel opgenomen. De Stuurgroep en de Adviesgroep Infra op Orde blijven bestaan, nieuw is het inrichten van een Opdrachtsgeversoverleg.

Overleg	Karakter	Deelnemers ProRail	Deelnemers IenW	Overige Deelnemers	Frequentie
Opdrachtgeversoverleg	Besluitvormend/sturend (scopewijzigingen) Strategisch niveau	Directeur assetmanagement Programmamanager Infra op Orde	Directeur OVS MT-lid OVS	Niet van toepassing	Twee keer per jaar
Stuurgroep	Informierend Voorbereidend op het Opdrachtgeversoverleg Afstemmend Reguliere aansturing	Programmamanager Infra op Orde Projectmanagers	MT-lid OVS Dossierhouders infra op Orde	Niet van toepassing	Eens per maand
Adviesgroep	Adviserend Informierend Afstemmend	Programmamanager Infra op Orde Projectmanagers	Dossierhouders Infra op Orde	Vervoerders Havenbedrijf Rotterdam	Twee keer per kwartaal

Operationeel overleg	Informierend Afstemmend	Programmasecretaris en/ of projectmanagers	Dossierhouders Infra op Orde	Niet van toepassing	Eens in de twee weken
Werkgroepen	Informeel Informierend Afstemmend	Naar behoefte	Naar behoefte	Naar behoefte	Naar behoefte

I. Opdrachtgeversoverleg

In de nieuwe overlegstructuur wordt een Opdrachtgeversoverleg toegevoegd. Dit is het hoogste reguliere overleg, waar de directeur OVS en de directeur Assetmanagement aansluiten.

Voorgestelde doelen van het Opdrachtgeversoverleg zijn:

- Het bespreken van de strategische voortgang van het Verbeterprogramma. Dit betekent het toetsen van de voortgang van het programma als geheel aan de gestelde strategische doelen:
 - Compliant, voldoen aan wet-/regelgeving;
 - Infrastructuur voldoet aan vastgestelde normen;
 - Bestaande infra wordt onderhouden conform de normen;
 - Voorzien in lange termijn opgave.
- Het bewaken van de scope van het programma, zodat dit blijft aansluiten bij de strategische doelstellingen;
- Besluitvorming over scopewijzigingen met een significante impact op de scope en middelen van het programma, zoals starten of voltooiën van projecten onder het programma;
- Escalatie van zaken waar we op het niveau van de Stuurgroep Infra op Orde niet uitkomen.

II. Stuurgroep Infra op Orde

De Stuurgroep Infra op Orde blijft bestaan, met dezelfde deelnemers. Voorgestelde doelen van de Stuurgroep zijn:

- Het bespreken van operationele voortgang van het programma via de operationele doelen;
- Het bewaken van de scope van het programma, zodat dit blijft aansluiten bij de operationele doelstellingen;
- Het bespreken van significante wijzigingen in de scope en planning van het programma, zoals uitloop en/ of problemen bij projecten;
- Het voorbereiden van het opdrachtgeversoverleg;
- Monitoring van risico's en bespreken van risicomanagement;
- Escalatie van zaken waar we op medewerkersniveau niet uitkomen.

III. Adviesgroep Infra op Orde

Ook de Adviesgroep Infra op Orde zal in de huidige vorm blijven bestaan, dus met vervoerders en het Havenbedrijf Rotterdam. Inhoudelijk stellen we wel wijzigingen voor:

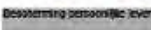
- De Adviesgroep wordt nauwer betrokken bij besluitvormingsprocessen en adviseert daarbij de Stuurgroep;
- Problemen die signaleerd worden in de Adviesgroep worden besproken in het operationele overleg en/ of de Stuurgroep.

IV. Operationeel overleg

Er wordt een operationeel overleg ingericht. Hierdoor kan er vroegtijdig geacteerd en geëscaleerd worden als dat nodig blijkt. Het operationele overleg is bedoeld om:

- Problemen vroegtijdig te signaleren en te bespreken. Zo is IenW sneller op de hoogte van belangrijke ontwikkelingen;
- Werkafspraken te maken;
- De Stuurgroep voor te bereiden.

Colofon

Titel	Verbeterprogramma Zee – Zevenaar 2024 - 2026
Documentnummer	2024-728436560-1875
Versie/Datum	Juli 2024/ actualisatie februari 2025
Status	Definitief
Van	Gebiedsteam Zee – Zevenaar
Eigenaar	
Projectleider	-
Distributie	-
Document	-