



Verbeterprogramma Zee - Zevenaar

Programmaplan

ProRail

Rotterdam, 8 november 2021
Versie 1.0
Status: Definitief

Inhoudsopgave

HOOFDELEMENTEN

1. Aanleiding
2. Doelstellingen
3. Aanpak
4. Governance
5. Financiën
6. Bijlagen

TOELICHTING

Dit programmaplan beschrijft hoe ProRail de kwaliteit van het spoorgoederenvervoer in het gebied Zee – Zevenaar, met accent op het havengebied, buiten gaat verbeteren. Dit doen we gericht op de infrastructuur, de logistiek en de eigen organisatie om voor onze externe stakeholders een meer strategische en betrouwbare samenwerkingspartij te worden. ProRail doet dit in nauwe samenwerking met de sector en lenW.

Dit plan is tot stand gekomen in afstemming met lenW en loopt tot eind 2023. Het plan kan tussentijds herzien worden door de stuurgroep, als inzichten bij de uitvoering van het plan daar aanleiding toe geven. Eind 2023 zal beoordeeld worden of de doelstellingen en resultaten van het programma voldoende behaald zijn en het programma kan worden beëindigd.

De organisatie wordt door ProRail uitgevoerd door het Verbeterprogramma / integraal programma team goederen (genaamd 'IPT').

Hinder van onverwachte buitendienststellingen en verstoringen van het spoorgoederenvervoer in het Rotterdamse havengebied

Aanleiding

2017

Met de goederensector gezamenlijk de aanpak van knelpunten is geprioriteerd

2019

Rode vlaggen op meerdere locatie, met spoed 17 infraknelpunten opgelost. Er zijn ruim 20 LOD's

September 2019

Staken van rangers met gevaarlijke stoffen op het emplacement Waalhaven Zuid

September 2019

Onafhankelijk onderzoeksbureau Crisislab gevraagd om onderzoek te doen naar de oorzaken en aanleidingen van de ontstane situaties

ProRail zet zich in om met de spoorgoederensector bij te dragen aan de doelen van de Nederlands overheid voor een duurzame groei van de economie, een optimaal vestigings- en investeringsklimaat en voor een energietransitie. Van deze doelen faciliteert ProRail de energietransitie en duurzame economie door transport via spoor aan te bieden, en daarmee minder CO2 uitstoot. Een robuust spoornetwerk is hierbij essentieel.

De railinfrastructuur, vooral op de corridor Zee-Zevenaar en daarbinnen in het Rotterdamse Havengebied, ondervindt de afgelopen jaren veel hinder van onverwachte buitendienststellingen en verstoringen van het spoor (in 2019 ca. 3.100 storingsmeldingen / in 2020 ca. 3.200 t.o.v. gemiddeld 2.500 meldingen in de jaren daarvoor). Deze gebeurtenissen zijn het resultaat van onvoldoende aandacht voor de kwaliteit van de infrastructuur in het Rotterdamse havengebied.

De gevolgen van storings heeft directe impact op de bedrijfsvoering van spoorgoederenvervoerders en dat van relevante stakeholders, met name in de haven van Rotterdam. Het vertrouwen van de stakeholders in ProRail heeft de afgelopen jaren een flinke deuk opgelopen.

ProRail onderschrijft dat er in het verleden onvoldoende aandacht is geweest voor de kwaliteit van de goedereninfrastructuur. Daarom heeft zij onafhankelijk onderzoeksbureau Crisislab onderzoek laten doen naar de oorzaken en aanleidingen van de ontstane situatie, om het patroon van problemen nader te analyseren om zo meer inzicht in de achterliggende oorzaken te krijgen, zodat deze structureel opgelost kunnen worden.

Maart 2020

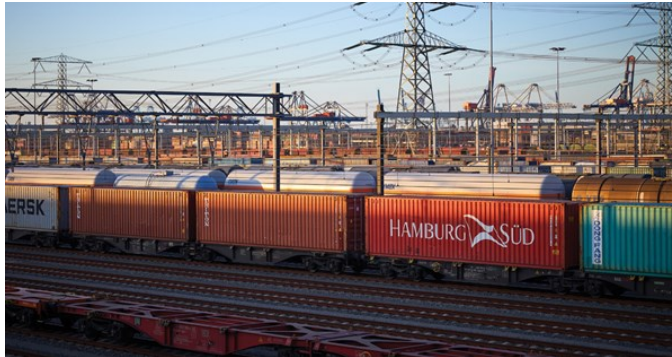
Start één integraal verantwoordelijk management op regionaal niveau voor spoorgoederenvervoer (start en ingericht 'IPT Goederenvervoer')

November 2021

Verbeterprogramma Zee - Zevenaar

1 januari 2022

Start Goederenvervoer onder beheerconcessie



Gezien de ernst en urgentie van de geconstateerde infraproblemen onderschrijft ProRail de noodzaak om de prestaties voor het spoorgoederenvervoer structureel en integraal te verbeteren, en daarmee weer in control te zijn. Om een structurele verbetering tot stand te brengen heeft ProRail in maart 2020 o.a. een programmamanager aangesteld met als opdracht om de onderhoudsachterstand weg te werken om daarmee de infra op orde te brengen, dit is in lijn met de conclusies vanuit onderzoeksbureau Crisislab.

Om het spoorgoederenvervoer op strategisch niveau te positioneren en om soortgelijke situaties in de toekomst te voorkomen hanteert ProRail een integrale aanpak met de juiste mate van aandacht en prioriteitstelling. Een Integraal Programmeerteam (afgekort 'IPT') is per maart 2020 ingericht om een start te maken met het realiseren van de doelstellingen en het oplossen van acute knelpunten.

De structurele aanpak van de infrastructuur bestaat uit diverse onderdelen die in nauwe samenspraak met de goederensector, bevoegd gezag en lenW opgepakt worden. In dat licht adviseren lenW en ProRail om het reeds in 2020 binnen ProRail gestarte programma te formaliseren als een verbeterprogramma onder de beheerconcessie zodat lenW nadrukkelijker op de resultaten daarvan kan sturen.

Te meer omdat in de herijking van de ProRail prestatie indicatoren naar voren is gekomen dat op korte termijn geen goede nieuwe prestatie indicator voor het goederenvervoer ontwikkeld kan worden. De prestaties van de infrastructuur voor het goederenvervoer worden binnen het kader van dit verbeterprogramma gevolgd met een uitgebreid dashboard van diverse informatie indicatoren.




De doelstelling valt grofweg te verdelen in twee pijlers

Pijler 1 - Om te mogen blijven rijden

Om te mogen blijven rijden moet ProRail zorgdragen dat zij aantoonbaar voldoet aan wet- en regelgeving en aan de vigerende eisen van de betreffende omgevingsvergunningen en aanwijzingen van de bedrijfsbrandweer, zodat de veiligheid en noodzakelijke beschikbaarheid op onze infrastructuur en goederenemplacementen geborgd blijft en er daarmee een *license to operate* is voor het spoorgoederenvervoer.

Hierdoor voorkomt ProRail zogenaamde 'rode vlag' situaties en last onder dwangsommen.

Hiermee voeren we de volgende doelstellingen uit:

-  1. Voldoen aan de wet- en regelgeving externe veiligheid
-  3. De gewenste toestand borgen met passend beheer
-  4. Niet alleen repareren, maar ook bouwen aan een basis van adequaat beheer




Pijler 2 - Om te kunnen blijven rijden

Om te kunnen blijven rijden moet ProRail de betrouwbaarheid vergroten en kwaliteit van de infrastructuur verbeteren door het oplossen van een limitatief aantal infra- en logistieke knelpunten die hinder vormen voor de bedrijfsvoering van goederenvervoerders. Daarnaast moeten we zorgdragen voor adequaat storingsherstel en vooraf gedefinieerde logistieke maatregelen, die helpen bij verstoringen waarbij aan klanten een alternatief geboden kan worden wanneer het geplande treinpad of logistiek niet gerealiseerd kan worden.

Dit tezamen helpt in het dagelijkse beheer en de ontwikkeling van de infrastructuur. Adequaat storingsherstel draagt zorg voor een hogere leveringsbetrouwbaarheid.

Een goede relatie met (bestuurlijke) stakeholders en goederenvervoerders is van groot belang om onze strategische doelen te realiseren. Deze pijler bevat daarom niet alleen activiteiten om de infra en logistiek te verbeteren maar ook om het vertrouwen van de externe stakeholders te herstellen.





Hiermee voeren we de volgende doelstellingen uit:

-  2. Achterstanden in de infra wegwerken
-  3. De gewenste toestand borgen met passend beheer
-  4. Niet alleen repareren, maar ook bouwen aan een basis van adequaat beheer

Het verbeterprogramma gaat verder met de doelstellingen van het IPT

Doelstellingen

Het programma kent de volgende doelstellingen:

-  1. Voldoen aan de wet- en regelgeving externe veiligheid (Licence to operate)
-  2. Wegwerken achterstanden in de infra
-  3. De gewenste toestand borgen met passend beheer, de organisatie met de aannemer (Licence to operate)
-  4. Niet alleen repareren, maar ook bouwen aan een basis van structureel adequaat beheer, de interne ProRail inrichting (Licence to operate)

Toelichting:

In het bijzondere compliant zijn aan voor de omgevingsvergunningen en aanwijzingen van de bedrijfsbrandweer.

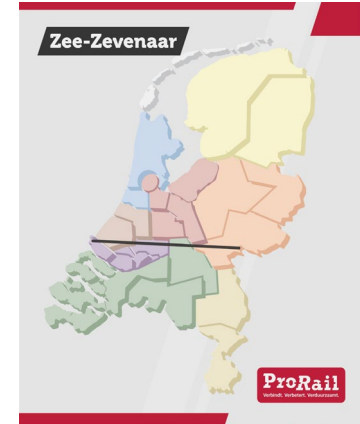
De ambitie is dat de infrastructuur op onderhoudswaarde wordt gebracht, voor zowel het A15-Tracé als de Havenspoorlijn.

Het dagelijks beheer is structureel georganiseerd, met een operationeel beheerplan in relatie tot het PGO contract. Voor gebruik van de emplacementen geldt het huismeesterschap (huishouding en veiligheid).

Het beheer inbedden in de bestaande organisatie via de Besturingstafel Spoorgoederenvervoer. Op die manier borgen we dat er ook na afloop van het verbeterprogramma structurele aandacht is voor het gebied Zee-Zevenaar. Dit draagt bij aan het bouwen van vertrouwen met vervoerders en bevoegd gezag.

Geografische begrenzing van het programma en doorlooptijd

- De belangrijkste goederenvervoersstroom in Nederland is van de Rotterdamse havens naar Duitsland. De infrastructuur die daar voor handen is betreft het gebied van Zee - Zevenaar. De geografische begrenzing van het verbeterprogramma is daarmee:
 - ✓ Rotterdams havengebied
 - ✓ Emplacement Kijfhoek
 - ✓ Rotterdam Noord Goederen
 - ✓ A15-Tracé, Sophiaspoortunnel tot aan de Duitse grens (Zevenaar)
- Het laten rijden van treinen kan alleen als we ook aan diverse wet- en regelgeving (omgevingswet, etc.) voldoen. ProRail heeft verplichtingen aan de hand van vergunningeisen. Eerder genoemde emplacements vallen daaronder, maar ook Rotterdam Noord Goederen. ProRail rapporteert dan ook aan Bevoegd Gezag (onder andere DCMR/VRR) hierover. Het A15-Tracé valt onder diverse veiligheidsregio's.
- Het verbeterprogramma heeft een doorlooptijd tot eind december 2023. Specifieke onderdelen van het plan hebben op voorhand een langere looptijd. Einde 2023 wordt aan de hand van de stand van zaken en voortgang bekeken of het verbeterprogramma verlengd dient te worden, met welke scope en of het mogelijk is om resterende onderdelen van het programma in de reguliere lijn te beleggen.



Afbakening scope

Binnen de doelstellingen en pijlers van dit verbeterprogramma worden resultaten en deelprojecten benoemd. Dit plan betreft een opsomming van extra benodigde activiteiten om de infrastructuur op orde te brengen én de jaarlijkse reguliere productie.

Belangrijkste raakvlakken

1. **Programma Dienstverleningsmodel Kijfhoek** (ProRail)

2. **Proces nieuwe systematiek gebruiksvergoeding** (ProRail)

3. **Aanbevelingen Crisislab (ii. Veerkracht ProRail)** (ProRail)

4. **Aanbevelingen Crisislab (iii. Disproportionele eisen vergun.)** (IenW)

5. **Derde spoor Duitsland en Theemswegtracé** (ProRail)

6. **Ombouw Heuvel Kijfhoek** (ProRail)

7. **VL/ICB post Groot Rotterdam** (ProRail)

8. **BBV en herinr. Emplacement Waalhaven Zuid** (ProRail)

Activiteiten voor het verbeterprogramma Zee – Zevenaar (IPT)

- In hoofdlijn is de scope:
 - ✓ Voldoen aan omgevingsvergunningen op de havenemplacementen
 - ✓ Afwijkingsvrij maken Zee-Zevenaar
 - ✓ Aanpakken enkele specifieke infraknel punten
 - ✓ Contingency plannen implementeren
 - ✓ Dashboard informatie-indicatoren
- Het emplacement Kijfhoek maakt onderdeel uit van het verbeterprogramma/IPT gelijkwaardig aan de overige emplacementen in het Rotterdamse havengebied.
- Het verbeterprogramma Zee – Zevenaar heeft geen coördinerende rol in de genoemde raakvlakken. Het uitgangspunt is dat de raakvlakken conform planning haar activiteiten oplevert.

Om de individuele raakvlakken te besturen richt ProRail hiervoor in:

- Eén Besturingsteam Spoorgoederenvervoer.
- Eén aanspreekpunt en coördinator namens ProRail voor de Crisislab aanbevelingen.
- Eén programmteam.
- Gebiedstafel Zee - Zevenaar voor de sturing en beheersing.

Resultaten van het verbeterprogramma



Hoge kwaliteit van de infrastructuur

Voldoend aan omgevingsvergunningen (geen LOD's meer) op de havenemplacementen per 1/1/2023 om 100% compliant te zijn aan de eisen die beschreven zijn

Onderhouds- en leveringscontracten zijn op orde. Per 1-3-2023 een nieuw PGO contract waar veiligheidsvoorzieningen goed in geregeld is

Infrastructuur wordt gefaseerd afwijkingsvrij gemaakt (45.000 afwijkingen)

Logistieke prestaties inzichtelijk en bestuurbaar op basis van dashboard (Q1 2022) met informatie-indicatoren per Q1 2023 in verbinding tot de Plan-Do-Check-Act

Specifieke infraknelpunten zijn opgelost (o.a. zand buitencontouren Maasvlakte en Gorinchem). Dit loopt door tot 2026



Klanttevredenheid

Stakeholders voelen zich betrokken en hebben vertrouwen in ProRail. Dit vertaalt zich in positieve berichtgeving in de media en een goede score in klanttevredenheidsonderzoeken



Veiligheid, beheersbaarheid en beschikbaarheid

Systematiek geïmplementeerd om logistiek op en rond havenemplacementen en van en naar terminals effectief en veilig te besturen en te beheersing in afstemming met partners. Botlek fase 1 per 2022 uitrol van sensoren en camera's

Logistieke contingency plannen zijn per Q1 2022 beschikbaar / geïmplementeerd zodat bij verstoringen het logistieke proces maximaal doorgang kan vinden

Opleidingsprogramma voor ontwikkelen en vergroten materie deskundigheid per Q1 2022

Operationeel beheer plan voor op orde brengen operationeel beheer en structurele belegging activiteiten per 1-1-2024

Landelijk Digitaal EmplacementenPaspoort (DEP) voor de havenemplacementen per Q3 2022








Voldoen aan wet- en regelgeving

Omgevingsvergunningen, Brandweeraanwijzingen (lokaal) en Basisnet (nationaal) zijn actueel en congruent met bedrijfsvoering/logistiek plan. Workflow systematiek zodat activiteiten en verplichtingen vanuit de vergunning beheerst worden





Deelprojecten (1)

De deelprojecten gaan in op het surplus, bovenop de meerjarenreeks





De scope kan veranderen afhankelijk van de issues waar tegenaan gelopen wordt. Het triagemodel wordt toegepast om op een objectieve wijze te komen tot een prioritering van toevoegingen (zie bijlage 1 voor nadere toelichting).

Nr.	Benaming	Omschrijving
1	Blusvoorzieningen Waalhaven Zuid, Pernis, Botlek, Europoort, Maasvlakte <i>Draagt bij aan doelstelling 2</i> 	De Rotterdamse havenemplacementen voorzien van brandblusvoorzieningen voor eind 2023. In 2017 leverde het Bevoegd Gezag de nieuwe vergunningseisen. Conform de omgevingsvergunningen Milieu en de aanwijsbeschikking bedrijfsbrandweer kunnen op de vijf Rotterdamse havenemplacementen gevaarlijke stoffen veilig gerangeerd worden.
2	Zand buitencontour Maasvlakte <i>Draagt bij aan doelstelling 2</i> 	Ingewaaid zand leidt regelmatig tot zandophopingen en detectieproblemen op het spoor waardoor treinverkeer van en naar Euromax Terminal voor langere periodes gestremd raakt. Het doel van dit deelproject is om een beheersbare situatie op de buitencontour te creëren zodat de PGO-aannemer binnen het PGO-contract de infra veilig berijdbaar en beschikbaar kan houden volgens de gestelde contractnormen. Preventief zandruimen blijft noodzakelijk, totdat structurele maatregelen beproefd zijn en het beveiligingssysteem (huidige jade1) vervangen is (eerst een pilot), om het aantal storingen op een aanvaardbaar niveau te houden.
3	Voorzieningen van havenemplacementen op orde brengen <i>Draagt bij aan doelstelling 1</i>  <i>2</i> 	Het oplossen van de Last Onder Dwangsommen (LOD's) om per 1/1/2023 100% compliant te zijn aan wet- en regelgeving, zodat de veiligheid op onze goederenemplacementen geborgd blijft (license to operate), en daarmee aantoonbaar voldoen aan de vigerende eisen van de betreffende omgevingsvergunningen en aanwijzingen van de bedrijfsbrandweer, bijvoorbeeld groenbeheer / kolengruis / toegang en -poorten / calamiteitenwegen / zwerfvuil / verlichting).
4	Vervolgaanpak infraknelpunten <i>Draagt bij aan doelstelling 2</i> 	De infrastructuur van Zee – Zevenaar is kwetsbaar vanwege langdurig achterstallig onderhoud. Op diverse locaties op Zee – Zevenaar met de nadruk op de Havenspoorlijn, is de kans aanzienlijk dat kortere maar zeker ook langere verstoringen kunnen optreden waardoor een veilige en ongestoorde treinomloop zwaar onder druk komt te staan. Dit betreft o.a. het vernieuwen en saneren van wissels en spoortakken / dwarsliggers en ballast / overwegbevoering / spoorstaven. Hiermee worden de infraknelpunten (werkpakketten vanuit Infra op orde) opgelost.

Deelprojecten (2)

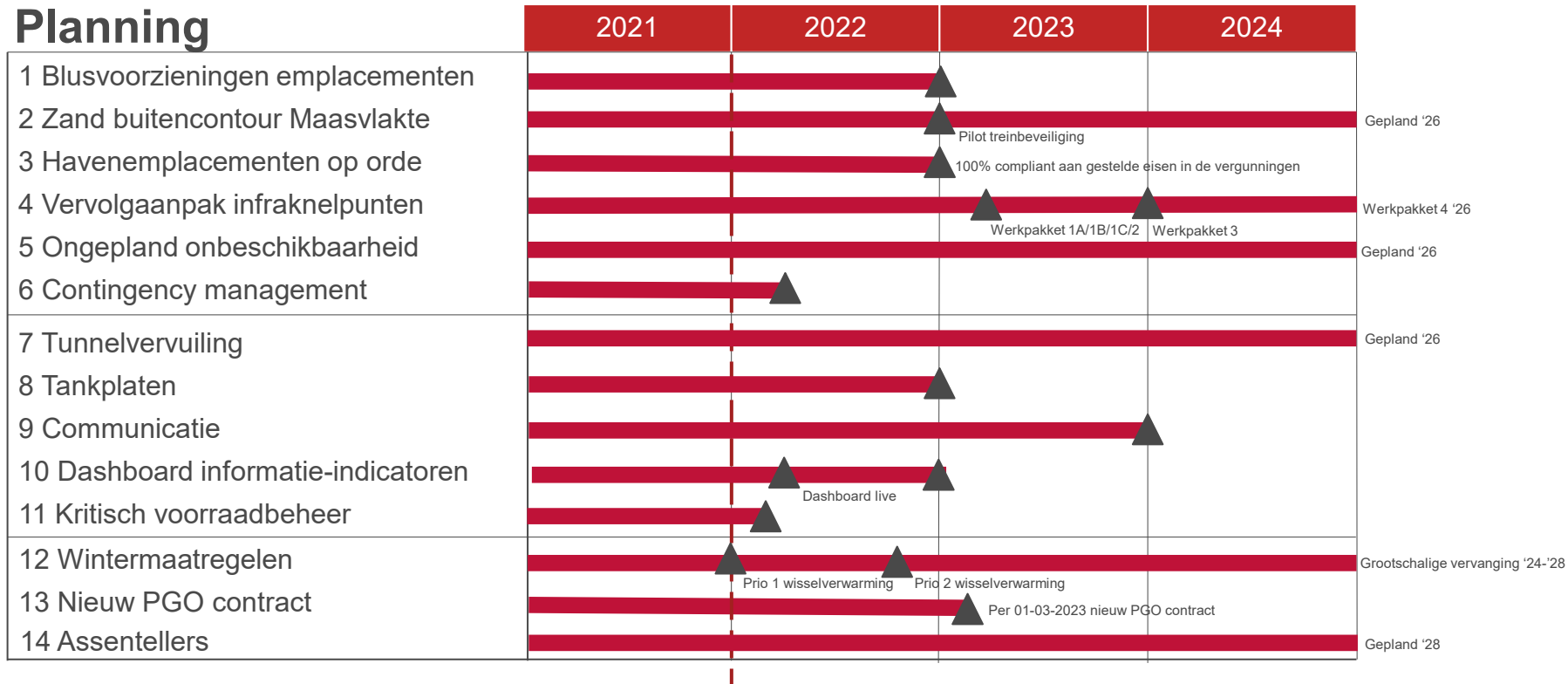
Nr.	Benaming	Omschrijving
5	Terugbrengen risico op ongeplande onbeschikbaarheid (contract) <i>Draagt bij aan doelstelling 1</i> 	Herstellen van afwijkingen (ruim 45.000 afwijkingen) met het huidige PGO contract die een risico vormen van een niet geplande onbeschikbaarheid. Dit betreft het afwijkingsvrij maken van de infrastructuur. De activiteiten zijn breed van aard en hebben betrekking op het A15-trace en deels op de havenspoorlijnen, onder anderen de werkpakket 1A/1B/1C/2 vanuit deelproject 4, het vervangen van gescheurde dwarsliggers / bevestiging geluidsschermen herstellen / kunstwerk te Gorinchem / herstellen of vervangen drainages op de emplacements / verhelpen van afkalvende watergangen. Zie bijlage 3 voor een nadere toelichting.
6	Contingency management <i>Draagt bij aan doelstelling 4</i> 	Het ontwikkelen van een set van logistieke maatregelen om potentiële bedreigingen van de treindienst te mitigeren. Deze maatregelen zijn te onderscheiden in 4 niveaus. <ul style="list-style-type: none"> ○ Preventief: Maatregelen om in de ontwerpfase te voorkomen dat bedreigingen zich kunnen voordoen. Bijvoorbeeld zorgdragen voor een goed onderhoudsplan om uitval van techniek te voorkomen. ○ Detectief: Maatregelen om tijdig te signaleren dat er zich een bedreiging voordoet. Bijvoorbeeld een proces om na meetritten tijdig de ketenpartners te informeren. ○ Repressief: Maatregelen om z.s.m. de bedreiging te stoppen en de gevolgschade te beperken. Denk hierbij aan procedures voor aanpassen treindienst (VSM's), informatieproces en incidentenbestrijding. ○ Correctief: Maatregelen waarmee bedrijfsprocessen weer binnen een acceptabele periode hersteld kunnen worden. Denk aan opstartplannen, herspringsplannen etc.
7	Aanpak tunnelvervuiling Zee-Zevenaar <i>Draagt bij aan doelstelling 1</i> 	Door ARBO gerelateerde zaken (bijvoorbeeld fijnstof of zware metalen die van treinen vallen) kan dagelijks onderhoud niet meer plaatsvinden. De tunnels zijn momenteel vervuild waardoor de aannemers niet veilig kunnen werken. Er wordt gekeken naar het wegnemen van de bronmaatregelen (bij de vervoerders/landing op de treinen). De tunnels dienen schoongemaakt te worden om veilig dagelijks onderhoud uit te kunnen voeren. Het betreft het reinigen van kabelkokers, technische ruimtes en diverse objecten. Op basis van pilot Botlektunnel kan tunnelvervuiling aangepakt worden.
8	Tankplaten <i>Draagt bij aan doelstelling 1</i> 	De tankplaten hebben een grote mate van onbeschikbaarheid. Defecten zijn geconstateerd in het gehele gebied, functieherstellend is lang waardoor vaak uitgeweken moet worden naar andere locaties met (rij)tijdverlies. Het gehele proces van tankplaten, van aanpak storingen tot aan herstellen, monitoring en handhaving dient verbeterd te worden.

Deelprojecten (3)

Nr.	Benaming	Omschrijving
9	Communicatie <i>Draagt bij aan doelstelling 4</i> 	Het opzetten van een publiekscampagne, gezamenlijk met marktpartijen om het vertrouwen in het spoorgoederenvervoer in de Rotterdamse haven te herstellen (https://thefutureisours.nl).
10	Dashboard informatie-indicatoren <i>Draagt bij aan doelstelling 4</i> 	Monitoring en rapporteren prestaties goederenvervoer. In het kader van de herijking prestatie-indicatoren zijn IenW en ProRail overeengekomen om voorlopig geen nieuwe KPI te introduceren, maar om eerst te zorgen voor een dashboard met informatie-indicatoren die de prestaties, zoals het goederenvervoer die ervaart, goed in beeld brengen. Hiervoor gelden geen bodem- en streefwaarden. Uit het dashboard kunnen later één of meer KPI's gekozen worden als duidelijk is dat deze zich goed lenen voor prestatiesturing. Per 2023 willen we dit gereed hebben in verbinding tot de Plan-Do-Check-Act. Zie bijlage 2 voor een overzicht van de informatie-indicatoren op het dashboard.
11	Kritisch voorraadbeheer <i>Draagt bij aan doelstelling 3</i> 	Er ontstaan beschikbaarheidsrisico's omdat er geen reservedelenbeheer en voorraadbeheer/proces is op de kritische onderdelen. Deze dienen op peil gebracht te worden zodat er door juiste reservedelen beschikbaarheidsrisico gemitigeerd worden.
12	Wintermaatregelen <i>Draagt bij aan doelstelling 1</i> 	Wisselverwarmingskasten en linten op wissels die einde levensduur zijn worden vervangen en hersteld waar dat nodig is zodat deze functioneren en het ten goede komt voor beschikbaarheid bij winterse omstandigheden. Grootschalige vervanging zal plaatsvinden 2024-2028 vanuit de reguliere werkzaamheden voor beheer, onderhoud en vervanging.
13	Nieuw PGO contract <i>Draagt bij aan doelstelling 3</i> 	Het huidige PGO contract (voor het dagelijkse onderhoud van het spoor) zal verlopen. Per 1 maart 2023 dient een nieuw PGO contract gecontracteerd te zijn op onderhouds- /duurzaamheidswaarde.
14	Assentellers <i>Draagt bij aan doelstelling 1</i> 	Op de Havenspoorlijn worden al meerdere jaren problemen ondervonden met de betrouwbaarheid van de treindetectie. De huidige treindetectie, op basis van spoorstroomlopen, werkt onvoldoende als gevolg van voornamelijk zand, zout en gruis op de spoorstaven. Om de huidige treindetectiesystemen op de Havenspoorlijn te vervangen is gekozen voor detectie op basis van assentellers. Gefaseerd vindt de uitrol plaats.

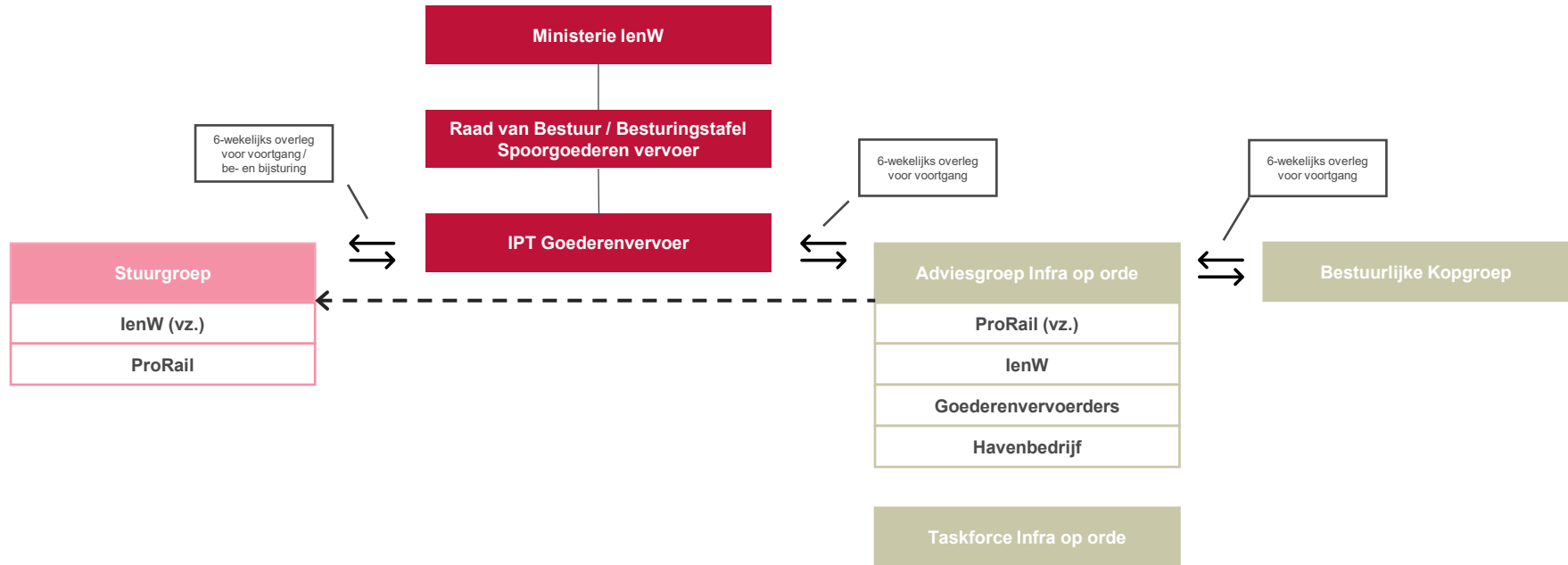
Lopend is het verkrijgen van inzicht in de huidige staat van de infra om een beeld te krijgen wat aanvullend nodig is als activiteit, onder anderen: koperdiefstal / vervolg camera's en sensoren / Digitaal EmplacementenPaspoort / verlichting / aanvulling afwijkingsvrij maken. Dit kan leiden tot aanvullende deelprojecten.

Planning



Het verbeterprogramma heeft een looptijd tot eind 2023. Er wordt gezamenlijk tussen ProRail en IenW beoordeeld of de doelstellingen en resultaten voldoende behaald zijn en/of het verbeterprogramma dan beëindigd kan worden.

Governance / externe aansturing



Verantwoordelijkheden en rapporteren

Verantwoordelijkheden gremia

- De leden van de 'Stuurgroep' zijn gemandateerd voor het nemen van besluiten, zijn verantwoordelijk voor het realiseren van de doelstellingen en voor het bijsturen waar dat nodig is.
- ProRail is verantwoordelijk voor realisatie van de maatregelen en lenW voor randvoorwaarden (scope afbakening, middelen, etc.).
- De Programmamanager van het verbeterprogramma is accountable voor het halen van de resultaten en rapporteren over de actualiteiten.
- De Programmamanager van het verbeterprogramma is responsible voor bewaken van integraliteit, consistentie en het benodigde service/kwaliteitsniveau van de producten en diensten van de diverse ProRail afdelingen.
- De 'Adviesgroep' heeft als focuspunt kennis te nemen van de voortgang, scope bij te sturen waar nodig en om de actualiteiten te rapporteren.
- De 'Adviesgroep' adviseert aan zowel het IPT als aan de 'Stuurgroep'.
- De 'Taskforce' leden zijn de operationele medewerkers van KPI naar de performance. Ze adviseren de adviesgroep.
- De specifieke rollen van de leden worden nader uitgewerkt.

Rapporteren

- De concessie-subsidielijin wordt door de stuurgroep geïnformeerd. Het informeren en adviseren van de staatssecretaris gebeurt o.v.v. lenW stuurgroepleden.
- 6 wekelijks wordt aan de Stuurgroep informatief gerapporteerd. Deze rapportage gaat ook naar de stuurgroep infra op orde, aangevuld met financiële informatie.
- Wekelijkse Statusupdate aan de vervoerders.
- 2 wekelijkse voortgangsrapportage aan de Bestuurlijke Kopgroep.
- 2 keer per jaar wordt de Kamer geïnformeerd, via de reguliere lijn van de voortgangsrapportage.
- De ombouw van Kijfhoek zal meegenomen worden in de informatiestroom.

Bijlagen

1. Triagemodel voor prioritering toevoegingen aan de scope
2. Overzicht informatie-indicatoren op dashboard
3. Afwijkingsvrij maken Zee - Zevenaar

1. Het triagemodel als hulpmiddel voor prioritering toevoegingen aan de scope

- De deelprojecten A t/m Q zijn gedefinieerd.
- Het Triagemodel is bedoeld om op een objectieve wijze te komen tot een prioritering in zaken die worden toegevoegd aan de scope van het programma.
- Waar nodig kan de Taskforce voorstellen om elementen van het triagemodel in concept te wijzigen en door de stuurgroep te laten accorderen dan wel als agree-to-disagrees aan de Stuurgroep te besluitvorming voor te leggen.

Taskforce Infra op orde
HW/Vroon/M Kampinga

x = factorgewicht

Termijn voordoen risico infradefect?

Risico op vaker falen Infra?

Gouden route?

Onbeschikbaarheidsduur infra

Beschikbaarheid verkeersalternatief

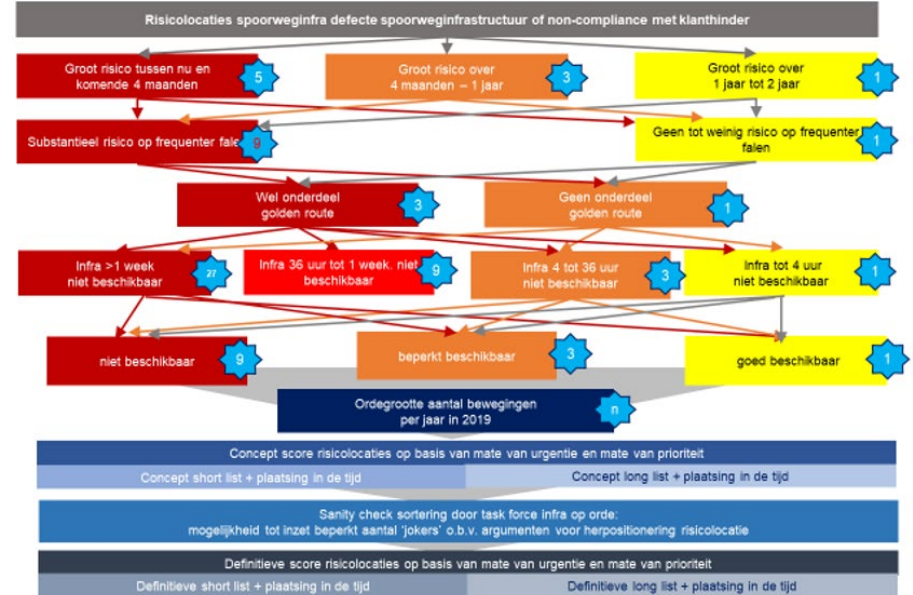
bewegingen per Jaar (ordegrootte)

Concept short & long list

Sanity check

Definitieve short & long list

Aanpak voor 'triage' risicolocaties ProRail defecte spoorweginfrastructuur of non-compliance met klanthinder voor het spoorgoederenvervoer



2. Overzicht informatie-indicatoren op dashboard

Lijst met vigerende indicatoren

- Tonkilometers (mld.)
- Gereden goederentreinen over de grenzen (aantal)
- Transitotijd goederenvervoer
- Goederentreinen op tijd aan de grens (%)
- Ongewijzigde routes goederenvervoer (%)
- Klanthinder goederenvervoer (aantal vertragingsminuten) Vertrekpunctualiteit < 30' int. goederen treinen conform oorspronkelijk plan
- Vertrekpunctualiteit < 30' alle goederen treinen conform oorspronkelijk plan afgesproken in prestatieregeling
- Vertrekpunctualiteit < 3'
- Hinderrijke storingen > 121 vertragingsminuten (aantal)
- Hinderrijke storingen > 121 vertragingsminuten (aantal) Zee-Zevenaar
- Hinderrijke storingen > 600 vertragingsminuten landelijk
- Hinderrijke storingen > 600 vertragingsminuten Zee-Zevenaar
- Aantal LOD's en LOB's
- Aantal ongeplande onttrekkingen > 3 dagen voor vertrek
- Aantal ongeplande onttrekkingen 1-3 dagen voor vertrek
- Aantal ongeplande onttrekkingen < 1 dag voor vertrek
- STS-passages goederenvervoer (aantal)
- Wagenlijsten goederenvervoer afwezig (%)

3. Afwijkingsvrij maken Zee - Zevenaar

Bij de aanbesteding van het PGO contract is door de aannemer een lijst met afwijkingen opgesteld. Op 1-3-2020 is het PGO contract Zee - Zevenaar gestart. De lijst van afwijkingen bestaat uit 37 deellijsten (vaak per techniekveld of techniekonderdeel) en betreft in totaal ruim 45.000 afwijkingen verdeeld over opdrachtgever en opdrachtnemer punten. Tussen ProRail en de contractant is zicht op de afwijkingen die voor rekening komen voor een van de partijen.

Het principe van afwijkingsvrij maken is dat ProRail de infrastructuur op de afgesproken norm leggen. De ambitie is om zowel het A15-Tracé als de Havenspoorlijnen te leggen op onderhoudswaarde, waarbij veiligheid en duurzaamheid is opgepakt. De eerste slag die hiervoor gemaakt wordt hangt ook samen met de aanpak in PGO en dat is het maken van een “foto” van de huidige staat van de infra om vast te stellen wat er dus daadwerkelijk moet gebeuren inclusief financiën om deze ambitie waar te maken.

Voor 1-1-2024 realiseren we: herstellen wisselverwarmingskasten en linten / acute infraknel punten / op orde brengen/herstellen van de bestaande calamiteitenwegen / watergangen / tankplaten / groenbeheer / herstellen kunstwerken / herstellen, vervangen of aanbrengen van loop-, inspectiepaden.

Het herstellen van het doeltracé (recht leggen van het spoor) op het A15-Tracé en de Havenspoorlijnen, het herstellen van de gescheurde dwarsliggers en de tunnelvervuiling hebben een uitvoering na 2024. Daarbij komt dat de aanpak van de geluidschermen op het A15-Tracé een jaarlijkse gefaseerde aanpak kent. Deze activiteiten eindigen in 2026.

Middels het afwijkingsvrij maken draagt ProRail zorg dat de PGO aannemer een stabiele infra heeft om dagelijks onderhoud te kunnen uitvoeren. Grootschalige vervangen, waaronder BBV en wisselverwarming, zijn gepland vanuit de reguliere meerjarenreeksen op een nader moment. Deze projecten vallen buiten dit surplus van afwijkingsvrij maken maar dragen wel bij aan de kwaliteitsverbetering van de infrastructuur.

ProRail spant zich in om de infrastructuur afwijkingsvrij te maken en wanneer dit niet lukt hier beheersmaatregelen / mitigerende maatregelen op te nemen zodat veiligheid en beschikbaarheid van de infrastructuur geborgd blijven zodat uiterlijk 2026 het contractgebied volledig afwijkingsvrij gemaakt is.