

Voortdurend falend ProRail nekt spoorgoederenvervoer wederom in Rotterdam

Met regelmatige wanprestaties, recent weer op Rotterdam Botlek en nu op Pernis, en een excessieve verhoging van de infraheffingen voor het opstellen en rangeren per 1 januari 2023 jaagt ProRail zijn klanten in het spoorgoederenvervoer in de gordijnen. ProRail maakt het de meest klimaat- en milieuvriendelijke vervoerwijze, die ook het overvolle wegennet ontlast, onmogelijk om een betrouwbaar en betaalbaar transport aan zijn klanten te leveren.

RailGood roept de eindverantwoordelijke minister van Infrastructuur en Waterstaat met klem op om doortastend orde op zaken bij ProRail te stellen. Het moet na vijf jaar doormodderen door faalbazen maar eens afgelopen zijn met het mismanagement van het spoor in Europa's grootste haven Rotterdam, dat te vaak niet beschikbaar en onbetrouwbaar is en waarvan sinds 1 januari 2023 het gebruik ervan ook nog eens peperduur is gemaakt voor vervoerders en hun klanten. Verladere en logistiek dienstverleners hebben keuze genoeg tussen vervoerwijzen en havens. Verplaatsing van goederen van de weg naar het spoor (modal shift), waarop het Nederlandse coalitieakkoord van Rutte IV en de EU Green Deal inzetten, is alleen mogelijk als de spoorinfrastructuur beschikbaar, betrouwbaar en betaalbaar is voor het goederenvervoer.

ProRail faalt wederom in de Rotterdamse haven en dupeert de klanten van het spoor ernstig

Op 28, 29 en 30 december 2022 werden de spoorgoederenvervoerders en hun klanten wederom ernstig gedupeerd door ProRail omdat het spoor plotseling niet tot beperkt beschikbaar was voor treinverkeer in Europa's grootste haven Rotterdam. Op emplacement Botlek moest door ernstige wateroverlast door een lekkende bluswaterleiding het treinverkeer volledig worden gestaakt. Op 28 december ook op de hoofdbaan, waardoor de Europoort en Maasvlakte niet per trein bereikbaar waren. Niet voor het eerst was er ernstige wateroverlast op het spoor op de Botlek.

Vervolgens meldde ProRail op 30 december 2022 dat de blusvoorziening op emplacement Pernis niet is goedgekeurd door decentraal bevoegd gezag in Rotterdam. Vanaf 1 januari 2023 mogen waarschijnlijk drie weken lang geen omgevingsvergunning plichtige activiteiten plaatsvinden op de sporen op Pernis totdat de bluswaterinstallatie voldoet aan de eisen van decentraal bevoegd gezag. Een crisismanager bij ProRail gaf 31 december 2022 aan dat ProRail zich inspant om het elimineren van deze ernstige gebruiksbepijking probeert te versnellen. Concreet betekent dit in ieder geval dat als er gevaarlijke stoffen in de trein zitten, gedurende langere tijd nu het wisselen en omlopen van locomotieven verboden is, evenals het aan- en afkoppelen van (set) wagons. Verder mogen doorgaande treinen met gevaarlijke stoffen waarvan de treinsamenstelling niet verandert, inclusief de locomotief, op Pernis niet langer dan vier uur verblijven.

Aangezien de meeste treinen van en naar Pernis gevaarlijke stoffen bevatten, ondervinden de spoorgoederenvervoerders, hun klanten in de (petro)chemische industrie en een containerterminal te Pernis veel klanthinder en vermogensschade. Verder is dit uiteraard slecht voor het klantvertrouwen in het product spoorvervoer. Op Pernis met zijn petroleumhavens zijn grote (petro)chemische bedrijven gevestigd, waaronder de olieraffinaderij en een biobrandstoffenfabriek van Shell, en ook tankopslag- en containeroverslagbedrijven. Ook al is het slechts een doekje voor het bloeden, toch bereiden gedupeerde vervoerders vermogensschadeclaims voor jegens ProRail wegens mismanagement en nalatigheid.

Het verbod om te rangeren met treinen met gevaarlijke stoffen vergroot de verkeersdrukte op Kijfhoek en het al intensief benutte emplacement Botlek, onder andere om van locomotief te wisselen voor de Pernis-treinen. Mogelijk zal er later ook elders in de haven ruimte moeten worden gecreëerd hiervoor. Logistiek is ProRail in samenwerking met de spoorgoederenvervoerders aan het regelen hoe het spoorvervoer alsnog optimaal kan worden gefaciliteerd op Pernis. Punt van zorg is dat de bluswatervoorziening op emplacement Botlek kwetsbaar is wat betreft lekkages en hydranten. Preventief is er door ProRail op Botlek daarom tijdelijk een brandwacht gesteld. Andere uitdaging is dat de goederensporen in de Rotterdamse haven grotendeels op veiligheidsniveau zijn onderhouden in plaats van op het hogere duurzaamheidsniveau (life cycle management), hetgeen een groter risico op onbetrouwbaarheid en niet beschikbaarheid van het spoor met zich meebrengt.

De perikelen tussen ProRail en decentraal bevoegd gezag spelen al sinds augustus 2018. Sinds eind augustus 2019 zijn er, naast treinvrije perioden voor noodherstel en broodnodige vernieuwing van de spoorinfrastructuur, steeds weer gebruiksbepijkingen van het spoor in de Rotterdamse haven wegens

non-conformiteiten van ProRail met de bluswatervoorzieningen en het spoorbeheer ten opzichte van de regelgeving van decentraal bevoegd gezag in Rotterdam Rijnmond. Zorgelijk is, is dat ondanks een groot vernieuwingsprogramma en buitensporig hoge investeringen in bluswatervoorzieningen ook in 2022 steeds weer nieuwe problemen opdoemden, waaronder de niet windbestendige lichtmasten en technische problemen Suurhoffbrug die bij windkracht 7 of hoger en vorst noodzaken tot enkelspoorbedrijf van en naar de Maasvlakte, hetgeen het treinverkeer dan zeer fors hindert.

Bluswatervoorzieningen andere havenemplacementen onder voorbehoud tijdelijk goedgekeurd

ProRail meldde op 31 december 2022 ook dat, op emplacement Pernis na, de emplacementen Maasvlakte, Europoort, Botlek en Waalhaven voorlopig geen gebruiksbeperkingen voor het rangeren met gevaarlijke stoffen worden opgelegd. Dat is alleen mogelijk inclusief alle tijdelijke mitigerende maatregelen die ProRail getroffen heeft. Op emplacement Waalhaven Zuid, dat zeer belangrijk is voor het intermodaal vervoer, zijn eindelijk alle sporen weer zonder rangeerbepalingen beschikbaar voor vervoer gevaarlijke stoffen sinds 1 januari 2023. Tot en met 31 december 2022 mocht meerdere jaren alleen op de zes lange sporen worden gerangeerd met treinen met gevaarlijke stoffen, na de ernstige perikelen van ProRail met decentraal bevoegd gezag over de bluswatervoorzieningen op Waalhaven-Zuid.

De situatie is volgens ProRail echter wel precair. Decentraal bevoegd gezag is naar verluid nog niet tevreden. ProRail geeft aan nog fors aan de bak te moeten komend half jaar om alles op orde te krijgen en gaat veel controles door bevoegd gezag tegemoet zien. Dat betreft onder andere controles op het eenmalig spoelen van leidingen om het vuil eruit te krijgen. Per emplacement is er een last onder dwangsom (LOD) afgegeven met een begunstigingstermijn van de door ProRail afgegeven planning van week 6 t/m 16 in 2023 voor herstelwerkzaamheden en testen. Het gaat hierbij niet alleen om bluswatervoorzieningen, maar ook om bijvoorbeeld te repareren hekwerken en te vervangen lichtmasten. Ook speelt er nog een unieke lokale discussie over de hoogspanningsleidingen boven het spoor, zowel op de Maasvlakte als de Waalhaven, die gebruiksbeperkingen kunnen gaan veroorzaken. Bij de overleggen over de door decentraal bevoegd gezag in Rotterdam geziene risico's kunnen worden gemitigeerd, is inmiddels ook hoogspanningskabelbeheerder TenneT betrokken.

Ondanks wanprestaties, excessieve verhogingen van infraheffing voor opstellen en rangeren

De wanprestaties van ProRail gaan helaas ook nog eens gepaard met de excessieve en in Europa [ongekende verhogingen van de infraheffingen voor het gebruik van de opstel- en rangeersporen](#). RailGood vindt het een gotspe dat met de super slechte service levels van ProRail de infraheffingen zonder enige aarzeling per 1 januari 2023 zijn verhoogd met 15% voor een opstelspoor voor een losse locomotief tot 450% voor lange sporen. Dit inclusief een twee weken geleden gepubliceerde subsidie van 25% op deze infraheffingen in 2023 van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. ProRail is in 2023 2,5 tot 13 keer duurder dan DB Netze, dat op zijn emplacementen fors hogere service levels heeft dan ProRail. Dit is anti modal shift beleid pur sang, dat zo snel mogelijk moet worden beëindigd.

Over ondernemersorganisatie RailGood:

RailGood levert het management van de externe betrekkingen aan ondernemingen in de bedrijfstak railgoederenvervoer in Nederland. Dit gebeurt doelgericht, kostenbewust, onafhankelijk en in goede verbinding met de klanten. RailGood staat voor de ondernemersgeest op het spoor in Nederland.

Directeur: Hans-Willem Vroon, ☎ +31 (0)6 5289 5146 ✉ info@railgood.nl 🌐 www.railgood.nl

English version

Continuous failing ProRail again messes up rail freight transport in Rotterdam

With regular failures, recently again at Rotterdam Botlek and now at Pernis, and an excessive increase in infrastructure charges for stabling and shunting as of 1 January 2023, ProRail is chasing away its customers in rail freight transport. ProRail makes it impossible for the most climate and environmentally friendly mode of transport, which also relieves the congested road network, to provide reliable and affordable transport to its customers.

RailGood urges the Dutch Minister of Infrastructure and Water Management, who is ultimately responsible, to put things in order at ProRail. After five years of muddling through by 'failure bosses', it must be over with the mismanagement of the railway infrastructure in Europe's largest port Rotterdam, which is too often unavailable and unreliable and whose use has also been made extremely expensive for rail freight carriers and their customers since 1 January 2023. Shippers and logistics service providers have plenty of choice between modes of transport and ports. Shift of goods from road to rail (modal shift), which is the focus of the Dutch coalition agreement of Cabinet Rutte IV and the EU Green Deal, is only possible if the railway infrastructure is available, reliable, and reasonably priced for freight transport.

ProRail fails again in the port of Rotterdam and seriously damages rail transport customers

On 28, 29 and 30 December 2022, rail freight carriers and their customers were once again seriously let down by ProRail because the track was suddenly not available and later only for a limited extent for train traffic in Europe's largest port Rotterdam. Due to serious flooding due to a leaking fire extinguishing water pipe, train traffic had to be completely stopped at the Botlek railway yard. On 28 December also the main railway line in the port had to be closed, which meant that the Europoort and Maasvlakte could not be reached by train. Not for the first time there was serious flooding on the railways on the Botlek.

Subsequently, ProRail reported on 30 December 2022 that the fire extinguishing facility at the Rotterdam Pernis railway yard has not been approved by the decentralized competent authority in Rotterdam. From 1 January 2023, no transport activities requiring an environmental permit may take place on the tracks at Pernis for three weeks until the fire extinguishing system meets the requirements of the decentralized competent authority. A crisis manager at ProRail indicated on 31 December 2022 that ProRail is trying to speed up the elimination of this serious usage restriction. In concrete terms, this means in any case that if there are dangerous goods in a train, changing and detouring locomotives is now prohibited for a longer period, as is the coupling and uncoupling of (set) wagons. Furthermore, through trains with dangerous goods whose train composition does not change, including the locomotive, may not stay at Pernis for longer than four hours.

Since most trains to and from Rotterdam Pernis contain dangerous goods, rail freight carriers, their customers in the (petro)chemical industry and a container terminal in Pernis experience a lot of customer nuisance and financial loss. Furthermore, this is obviously bad for customer confidence in the rail transport product. Large (petro)chemical companies are located on Pernis with its petroleum ports, including the oil refinery and a Shell biofuel factory, as well as tank storage and container transshipment companies. Even if it is just a palliative measure, duped rail freight carriers are still preparing claims against ProRail for mismanagement and negligence.

The ban on shunting trains with dangerous goods increases traffic and shunting at Kijfhoek railway yard and the Botlek railway yard, for example to change locomotives for the Pernis trains. Botlek is already intensively used. Capacity may also have to be created elsewhere in the port for this later. Logistically, ProRail, in collaboration with the rail freight carriers, is replanning how rail transport can still be optimally facilitated at Pernis. A point of concern is that the fire extinguishing facilities at the Botlek railway yard are vulnerable in terms of leaks in the fire water pipes and hydrants. As a preventive measure, ProRail has therefore temporarily set up a fire watch at Botlek. Another challenge is that the dedicated freight railways in the port of Rotterdam are largely maintained at safety level instead of at the higher sustainability (life cycle management) level, which entails a greater risk of unreliability and unavailability of the track.

The troubles between ProRail and the decentralized competent authority have been going on since August 2018. Since the end of August 2019, in addition to many train-free periods for emergency repairs and much-needed renewal of the railway infrastructure, there have been constant restrictions on the use of the track in the port of Rotterdam due to non-conformities by ProRail with the fire extinguishing facilities and rail infra management in relation to the regulations of the decentralized competent authority in Rotterdam Rijnmond. It is worrying that, despite a large renewal program and excessively high investments in fire extinguishing facilities, new problems loomed again and again in 2022, such as the non-wind-resistant light poles and technical problems at the Suurhoff Bridge of the Harbor Line Rotterdam, which necessitate single-track operation to and from the Maasvlakte in wind force 7 or higher and frost, which then severely hinders freight train traffic.

Fire extinguishing facilities for other port yards temporarily approved subject to conditions

ProRail also reported on 31 December 2022 that the fire extinguishing facilities for the other port railway yards in Rotterdam are temporarily approved. Except for the Pernis railway yard, the Maasvlakte, Europoort, Botlek and Waalhaven railway yards will not be subject to any usage restrictions for shunting with dangerous goods for the time being. This is only possible including all temporary mitigating measures that ProRail has taken. At the Waalhaven Zuid railway yard, which is very important for intermodal transport, all tracks have finally been available again without shunting restrictions for the transport of dangerous goods since 1 January 2023. Until 31 December 2022, several years, shunting was only allowed on six long tracks with trains with dangerous goods, after the serious troubles of ProRail with decentralized competent authority about the fire extinguishing facilities at Waalhaven-Zuid.

However, according to ProRail, the situation is still precarious. The decentralized competent authority is reportedly not yet satisfied. ProRail says it will have to work hard in the coming six months to get everything in order and will expect many inspections by the competent authority. This includes checks on the one-off flushing of pipes to remove dirt. Per railway yard, an order subject to periodic penalty payments (LOD) has been issued with a favorable period of the planning issued by ProRail from weeks 6 to 16 in 2023 for repair work and testing. This not only concerns extinguishing water facilities, but also, for example, fencing to be repaired and light poles to be replaced. There is also a unique local discussion about the high-voltage lines above the railway, both on the Maasvlakte and the Waalhaven, which could cause restrictions on use. High-voltage cable network manager TenneT is now also involved in the consultations on the risks identified by the decentralized competent authority in Rotterdam.

Despite poor performance, excessive increases in infra charges for stabling and shunting

The poor performance of ProRail is unfortunately also accompanied by the excessive and in Europe [unprecedented increases in infrastructure charges for the use of the sidings and sidings](#). RailGood considers it a travesty that with the very poor service levels of ProRail, the infrastructure charges have been increased without any hesitation from 1 January 2023 by 15% for a parking track for a locomotive to 450% for long tracks. This includes a subsidy of 25% on these infrastructure charges in 2023 from the Ministry of Infrastructure and Water Management, published two weeks ago. In 2023, ProRail will be 2.5 to 13 times more expensive than DB Netze, which has significantly higher service levels than ProRail at its railway yards. This is pure anti modal shift policy, that should be ended as soon as possible.

About business organization RailGood:

RailGood provides external relations management to companies in the rail freight transport industry in the Netherlands. This is done purposefully, cost-consciously, independently and in close contact with the customers. RailGood stands for the entrepreneurial spirit on the railways in the Netherlands.

Director: Hans-Willem Vroon, ☎ +31 (0)6 5289 5146 ✉ info@railgood.nl 🌐 www.railgood.nl