



## Onderzoeksrapport wijst ProRail en I&W de weg om snel orde op zaken te stellen op de Rotterdamse havenspoorlijn

De spoorgoederenvervoerders en hun klanten ondervinden de laatste jaren ernstige hinder en economische schade als gevolg van de veelvuldige storingen van de spoorinfrastructuur in de Rotterdamse haven, de plotselinge afsluitingen ('rode vlaggen') van goederensporen, de plotselinge herstelwerkzaamheden aan de goederensporen en de gebruiksbependingen door omgevingsvergunningssperikelen van ProRail. Dat was in het najaar van 2019 aanleiding voor ProRail en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (I&W) om onafhankelijk onderzoek te laten doen naar de (achterliggende) oorzaken van dit falen. Het onderzoeksrapport hierover is maandag 5 oktober 2020 naar de Tweede Kamer gestuurd. Na jarenlang de problemen aan de kaak te hebben gesteld bij ProRail, het ministerie van I&W en de Tweede Kamer, is RailGood verheugd dat er nu openheid van zaken wordt gegeven over de oorzaken en de noodzakelijke verbeterpunten. De Chief Executive Officer van ProRail heeft recentelijk aangegeven dat herstel van de infrastructuur voor het spoorgoederenvervoer en realisering van de modal shift hoge prioriteit heeft in zijn beleid. Om die woorden ook echt waar te maken, moet ProRail per direct een einde maken aan het jarenlange mismanagement van het spoorbeheer in Europa's grootste haven. RailGood verwacht van de ProRail directie dat er nu snel en overtuigend met het juiste management en de juiste expertise wordt doorpakt om intern orde op zaken stellen om de prestaties van de Rotterdamse Havenspoorlijn zo spoedig mogelijk zichtbaar en continu te verbeteren voor de spoorgoederenklanten. Belangrijk is dat de ProRail directie de uitkomsten van het onderzoeksrapport omarmt en heeft beloofd opvolging te geven aan de aanbevelingen. De spoorgoederenvervoerders en hun klanten dienen volledig te worden gecompenseerd voor de miljoenschade die zij hebben geleden en nog gaan lijden als gevolg van de wanprestaties van ProRail.

### Langjarig mismanagement van het spoorbeheer in Europa's grootste haven

Het onderzoeksrapport van CrisisLab geeft aan dat de problemen op de Havenspoorlijn zijn ontstaan door jarenlange tekortkomingen in het beheer, onderhoud en vernieuwing van deze goederensporen en tekortkomingen in de aansturing van ProRail inzake het spoorbeheer voor het goederenvervoer. Dit heeft geleid tot een steeds grotere onderhoudsachterstand op de Havenspoorlijn. Bovendien hebben de klanten van ProRail te maken met grote gebruiksbependingen doordat ProRail niet aan geldende vergunningseisen voldoet. CrisisLab constateert daarbij dat de eisen met betrekking tot bluswatervoorzieningen en de bedrijfsbrandweeraanwijzing onevenredig zwaar zijn en veel geld kosten.

### Onderzoeksrapport wijst ProRail de weg

Het CrisisLab-rapport biedt duidelijke aanbevelingen en concrete verbeterpunten om de problemen grondig en daadwerkelijk aan te pakken. Het is nu zaak dat de directie van ProRail de uitkomsten van het rapport omarmt en opvolging geeft aan de aanbevelingen. Het ministerie van I&W, ProRail, de veiligheidsregio's, gemeenten, het Rotterdams havenbedrijf en de spoorgoederenvervoerders werken samen om de situatie te verbeteren zodat de Havenspoorlijn weer een betrouwbaar en efficiënt alternatief is voor vervoer over de weg. Alle partijen geven aan de urgentie te voelen om de problemen gezamenlijk op te lossen.

### ProRail directie zet koerswijziging in

De Chief Executive Officer van ProRail heeft recentelijk aangegeven dat herstel van de infrastructuur voor het spoorgoederenvervoer en realisering van de modal shift hoge prioriteit heeft in zijn beleid. Om die woorden ook echt waar te maken, moet ProRail per direct een einde maken aan het jarenlange mismanagement van het spoorbeheer in Europa's grootste haven. RailGood verwacht van de ProRail directie dat er nu snel en overtuigend met het juiste management en de juiste expertise wordt doorpakt om intern orde op zaken stellen om de prestaties van de Rotterdamse Havenspoorlijn zo spoedig mogelijk zichtbaar en continu te verbeteren voor de spoorgoederenklanten. Het is goed dat ProRail inmiddels is gestart met een fundamentele koerswijziging, welke meerjarig doorzettingsvermogen en investeringen vergt. ProRail geeft aan dat het op basis van de aanbevelingen en de verbeterpunten uit het CrisisLab-rapport niet alleen de huidige problemen oplossen, maar ook te zorgen voor lange termijn

oplossingen zodat de prestaties op de spoorgoederenlijnen structureel verbeteren. De problemen zijn niet allemaal van de ene op de andere dag opgelost. ProRail en het ministerie van I&W willen dat binnen vier jaar de staat van de Havenspoorlijn weer geheel op orde is en er organisatorische verbeteringen zijn doorgevoerd.

#### **Korte termijn maatregelen van ProRail**

ProRail moet en wil de prestaties van de Rotterdamse Havenspoorlijn snel en structureel verbeteren. Voor de korte termijn is inmiddels een programmamanagement actief om de onderhoudsachterstanden weg te werken, de infrastructuur op orde te brengen en te zorgen dat ProRail voldoet aan de geldende vergunningseisen. De programmamanager rapporteert direct aan de Chief Operating Officer van ProRail. Dit gebeurt in samenwerking met RailGood/goederenvervoerders, Havenbedrijf Rotterdam, gemeenten en de regionale toezichthouders. Binnen twee jaar moeten de grootste onderhoudsachterstanden zijn wegwerkt. Per 1 april 2021 moeten de gebruiksbeperkingen op emplacement Waalhaven in verband met niet functionerende brandblusinstallaties van ProRail, zijn opgeheven.

Om te komen tot een structurele verbetering van de prestaties van de havenspoorlijn heeft ProRail toegezegd een structureel meer veerkrachtige organisatie in te richten. RailGood zal dit inrichtingsproces op de voet volgen. Dit is de sleutel tot succes voor de langere termijn. Voor de klanten van ProRail en dus RailGood is dit essentieel.

#### **Voldoende budget voor extra instandhoudingswerkzaamheden aan de goederensporen**

Het Crisislab-rapport geeft aan dat de achterstand bij het spooronderhoud op de Havenspoorlijn niet verklaard kan worden door financiële druk. Desalniettemin is de instandhouding van het spoor één van de prioriteiten van het ministerie van I&W waarvoor voldoende budget beschikbaar is, bovenop de reeds beschikbare € 151 miljoen voor extra instandhoudingswerkzaamheden aan de Havenspoorlijn en emplacement en rangeerstation Kijfhoek.

#### **Korte termijn maatregelen van de Rijksoverheid**

Ook voor de rijksoverheid heeft het Crisislab-rapport relevante aanbevelingen. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en het ministerie Justitie en Veiligheid moeten de bestuurlijke afspraken over harmonisering van de voorzieningen en maatregelen ter bestrijding van incidenten met gevaarlijke stoffen op emplacementen wettelijk verankeren. Momenteel is het ministerie van I&W bezig deze afspraken wettelijk te verankeren in een regeling onder de Omgevingswet. De constatering van Crisislab dat de eisen aan de bluswatervoorzieningen en de bedrijfsbrandweeraanwijzing onevenredig zwaar zijn en veel geld kosten, moet daarbij integraal worden betrokken.

Daarnaast moeten er betere prestatie-indicatoren worden gehanteerd voor een effectief management van de prestaties van de spoorwegen voor goederenvervoer. De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat heeft ProRail inmiddels gevraagd in de rapportages over de staat van de infrastructuur ook aan te geven hoe instandhoudingsopgave zich in de praktijk voordoet.

#### **Verliezen van de spoorgoederenvervoerders en hun klanten moeten worden gecompenseerd**

De spoorgoederenvervoerders lijden langdurig grote verliezen door de gebruiksbeperkingen, de frequente storingen van de Havenspoorlijn en plotselinge herstelwerkzaamheden aan het spoor. Bovendien loopt het spoorgoederenvervoer in Rotterdam grote imagoschade op. ProRail heeft voor 2019 en 2020 twee compensatieregelingen aangeboden aan de spoorgoederenvervoerders voor de plotselinge onbeschikbaarheid van sporen die niet op orde waren ('rode vlaggen in het spoor') en voor de gebruiksbeperkingen op emplacement Waalhaven Zuid in verband met blusvoorzieningen die niet op orde zijn. Deze zijn echter zwaar onvoldoende om de geleden verliezen van de spoorgoederenvervoerders en hun klanten te compenseren. Voor 2021 en verder zijn er nog geen regelingen afgesproken om de geleden verliezen te compenseren. Op korte termijn moeten gesprekken tussen de spoorgoederenvervoerders en ProRail worden gevoerd hoe deze verliezen volledig worden gecompenseerd.

Meer info: Hans-Willem Vroon, E [info@railgood.nl](mailto:info@railgood.nl), M +31 6 5289 5146



## Investigation report shows ProRail and Dutch Ministry of Infrastructure the way to quickly put things in order the Rotterdam harbor railways

The rail freight carriers and their customers have been experiencing serious nuisance and economic damage in recent years as a result of the frequent disruptions of the railway infrastructure in the port of Rotterdam, abrupt closures ('red flags') of freight tracks, abrupt repairs to these tracks and the operational restrictions caused by environmental permit issues of ProRail. In the autumn of 2019, this prompted ProRail and the Ministry of Infrastructure and Water Management (I&W) to commission an independent investigation into the (underlying) causes of this failure. The research report on this was sent to the Dutch Parliament on Monday 5 October 2020. After years of broaching the problems at ProRail, the Ministry of Infrastructure and Water Management and MPs, RailGood is pleased that the causes and the necessary points for improvement are now disclosed and made public. The Chief Executive Officer of ProRail has recently stated that the repairs and renewal of the infrastructure for rail freight transport and realization of the modal shift has high priority in his policy. To realize these words, ProRail must immediately put an end to the years of poor railway infrastructure management in Europe's largest port. RailGood expects ProRail to work quickly and convincingly with the right management and the right expertise to put things in order internally in order to visibly and continuously improve the performance of the Rotterdam harbor railways as soon as possible for the rail freight customers. It is important that ProRail's executive board embraces the results of the investigation report and has promised to follow up on the recommendations. The rail freight carriers and their customers must be fully compensated for the damage they have suffered and will continue to suffer on the short term as a result of ProRail's defaults.

### Investigation report shows ProRail the way

The Crisislab investigation report offers clear recommendations and concrete points for improvement to tackle the problems thoroughly and effectively. It is now important that ProRail's executive board embraces the results of the report and follows up on the recommendations. The Ministry of Infrastructure and Water Management, ProRail, the regional safety and environmental authorities, municipalities, the Port of Rotterdam and the rail freight carriers are working together to improve the situation so that the Rotterdam harbor railways is again a reliable and efficient alternative to road transport. All parties indicate that they feel the urgency to solve the problems together.

### ProRail management initiates a change of course

The Chief Executive Officer of ProRail has recently stated that the repairs and renewal of the infrastructure for rail freight transport and realization of the modal shift has high priority in his policy. To realize these words, ProRail must immediately put an end to the years of poor railway infrastructure management in Europe's largest port. RailGood expects ProRail to work quickly and convincingly with the right management and the right expertise to put things in order internally in order to visibly and continuously improve the performance of the Rotterdam harbor railways as soon as possible for rail freight customers. It is good that ProRail has now started a fundamental change of course, which requires long-term perseverance and investments. ProRail indicates that, based on the recommendations and points for improvement from the Crisislab investigation report, it will not only solve the current problems, but also provide long-term solutions so that the performance on the rail freight infrastructure improves structurally. The problems are not all solved overnight. ProRail and the Ministry of Infrastructure and Water Management want the state of the Rotterdam harbor railways to be fully in order and organizational improvements to be implemented within four years.

### Short-term measures by ProRail

ProRail must and wants to quickly and structurally improve the performance of the Rotterdam harbor railways. For the short term, a program management is now active to clear up maintenance backlogs, to put the infrastructure in order and to ensure that ProRail complies with the applicable local permit requirements. The program manager directly reports to ProRail's Chief Operating Officer. This is done in collaboration with RailGood/rail freight carriers, Port of Rotterdam, municipalities and the regional safety and environmental authorities. The largest maintenance backlogs must be solved within two

years. At April 1<sup>st</sup>, 2021, the operational restrictions at the Waalhaven railway yard in connection with non-functioning fire extinguishing systems of ProRail must be lifted.

In order to achieve a structural improvement in the performance of the Rotterdam harbor railways, ProRail has promised to set up a structurally more resilient organization. RailGood will closely monitor this design process. This is the key to long-term success. This is essential for customers of ProRail and therefore RailGood.

#### **Sufficient budget for additional maintenance and renewal works on the freight tracks**

The Crislab investigation report concludes that the backlog in railway maintenance on the Rotterdam harbor railways can't be explained by financial pressure. Nevertheless, the preservation of the railways is one of the priorities of the Ministry of Infrastructure and Water Management for which a sufficient budget is available next year, in addition to the € 151 million already available for extra maintenance and renewal works on the Rotterdam harbor railways and the Kijfhoek shunting yard.

#### **Short-term measures from the national government**

The Crislab investigation report also has relevant recommendations for the national government. The Ministry of Infrastructure and Water Management and the Ministry of Justice and Security must legally anchor the administrative agreements on harmonization of the railway yards and measures to control and counter incidents involving hazardous goods at railway yards. Currently, the Ministry of Infrastructure and Water Management is engaged in legally embedding these agreements in a regulation under the Dutch Environmental Act. Crislab's observation that the requirements for extinguishing water facilities and the company fire brigade instructions are disproportionately heavy and cost a lot of money, must be integrally involved.

In addition, better performance indicators must be used for effective management of the performance of the freight railways. The Dutch State Secretary for Infrastructure and Water Management has recently demanded ProRail to indicate in its accountability reports on the state of the infrastructure how maintenance task occurs in practice.

#### **Losses of rail freight carriers and their customers must be compensated**

The rail freight carriers suffer long-term losses due to the operational restrictions, the frequent disruptions of the Rotterdam harbor railways and sudden repairs to the railways. In addition, rail freight transport in Rotterdam is suffering major image damage. For 2019 and 2020, ProRail has offered two compensation schemes to the rail freight operators for the sudden unavailability of tracks that were not in order ("red flags on the track") and for the operational restrictions at the Waalhaven Zuid railway yard in connection with ProRail's extinguishing facilities that are not in order. However, these compensations are far insufficient to offset the losses suffered by the rail freight carriers and their customers. For 2021 and beyond, no arrangements have yet been agreed to offset the losses incurred. In the short term, ProRail must agree with the rail freight carriers on how these losses will be fully compensated.

More info: Hans-Willem Vroon, E [info@railgood.nl](mailto:info@railgood.nl), M +31 6 5289 5146