



'Aantal storingen op Havenspoorlijn moet nu echt snel naar beneden'

Spoorinfra niet op orde

ProRail beloofde in 2020 het achterstallig onderhoud aan de Havenspoorlijn in twee jaar weg te zullen werken, maar terugblikkend blijkt het aantal storingen nauwelijks afgenomen. 'Tot nu toe ging alle energie naar de blusvoorzieningen op de havenemplacementen', verklaart Rick Warnar, projectmanager van Infra op orde.



In 2020 publiceerde onderzoeksbureau Crisis-lab een kritisch rapport waarin harde conclusies werden getrokken over het onderhoud van de Havenspoorlijn en het beleid van ProRail hierin. Door een gebrek aan aandacht voor de infrastructuur ten behoeve van het goederenvervoer was er een enorme onderhoudsachterstand ontstaan, klonk het toen. De spoorbeheerder beloofde beterschap en zou die achterstanden versneld gaan wegwerken via het programma 'Infra op orde', met drie werkpakketten die tussen 2021 en 2023 moesten worden uitgevoerd. In totaal zouden 92 wissels, 78 overwegen en zo'n 20 kilometer spoor worden aangepakt. Ook moesten er permanente blusvoorzieningen komen op vijf havenemplacementen in Rotterdam.

Rick Warnar, projectmanager van Infra op orde, stelt dat deze planning nog steeds volgens schema verloopt, maar beaamt tegelijkertijd dat het gewenste eindresultaat nog niet bereikt is. Het aantal storingen op de Havenspoorlijn en de Betuweroute neemt niet merkbaar af. 'Ik durf nu echt nog niet over een vermindering van het aantal storingen te spreken. Het is dan ook terecht dat vervoerders zeggen dat ze nu aandacht willen voor de maatregelen die daadwerkelijk tot verbetering en een voor-spelbaarder product leiden,' aldus Warnar.

Blij maken

Na het afronden van de laatste werkzaamheden aan de blusvoorzieningen eind dit jaar moet de focus volgens de projectmanager volledig komen te liggen op het naar beneden brengen van de hoeveelheid hinderrijke storingen voor vervoerders. 'Tot nu toe is al mijn energie gegaan naar het realiseren van de permanente blusvoorzieningen. Dit had prioriteit omdat emplacementen anders gesloten hadden moeten worden, aangezien ze dan niet aan

Leidingen spoelen

De laatste werkzaamheden aan de nieuwe blusvoorzieningen op spooreplacementen in de Rotterdamse haven verwacht projectmanager Rick Warnar eind dit jaar af te ronden, maar wel gaat het spoelen van de leidingen van de blusvoorzieningen, op een snelheid van drie meter per seconde, nog twee jaar in beslag nemen. Dat vraagt een extra investering van de overheid van 25 miljoen euro. Het goederenvervoer zal hier echter geen hinder van ondervinden, belooft Warnar.

de veiligheidsmaatregelen zouden hebben voldaan. Het werk aan de blusvoorzieningen maakte vooral de milieudienst blij. Nu die grotendeels op orde zijn, kan ik de maatregelen gaan nemen die nodig zijn om het aantal storingen echt te verminderen en ook de vervoerders blij te maken', aldus Warnar. Woordvoerder Jelle Rebbers van vervoerder DB Cargo zegt al wel te zien dat er een lichte afname is in de impact die verstoringen hebben op de Havenspoorlijn. Hij stelt dat het grootste probleem nu ligt bij 'ad hoc gewijzigde treinvrije periodes'. Dat zijn werkzaamheden die ProRail moet inplannen nadat de jaardienstregeling al bekend is gemaakt. Dat kan door externe factoren komen, zoals koperroof, maar ook door de staat van de infrastructuur. Volgens de vervoerder worden er steeds vaker kort van tevoren werkzaamheden ingepland.

Reputatie

'Dit is een groot probleem voor de spoorwegondernemingen en de terminals. Feitelijk is hier de betrouwbaarheid in het geding. Dat raakt direct aan de reputatie van de trein als betrouwbaar vervoersalternatief', aldus Rebbers. Volgens hem is de 'robustheid' van het spoor in Rotterdam en op de Betuweroute nog onvoldoende in vergelijking met de rest van het spoornetwerk in Nederland.

Dat er vaker onverwachte werkzaamheden worden ingepland, blijkt ook uit cijfers van ProRail. Zo plande de spoorbeheerder op het traject Zee-Zevenaar, dat de Havenspoorlijn en de Betuweroute omvat, in het vierde kwartaal van vorig jaar 68 treinvrije periodes in die drie dagen of korter van tevoren met de vervoerders werden gecommuniceerd. In het eerste kwartaal van 2023 liep dit op naar tachtig treinvrije periodes, een toename van ruim 17%.

'Op dit moment repareren we pas wanneer er iets kapot dreigt te gaan', aldus Warnar. 'Dat onderhoudsniveau moet omhoog. We willen het spoor en de emplacementen in de toekomst vaker inspecteren en onderhouden, zodat we een beter beeld hebben van de staat van de infrastructuur en uiteindelijk minder vaak te maken krijgen met onverwachte werkzaamheden. Je kunt wel vernieuwen, maar als je de boel niet structureel onderhoudt en pas repareert als iets kapot gaat, blijft het spoor achteruit gaan. De vernieuwingen die we hebben uitgevoerd, waren een druppel op een gloeiende plaat.'

Warnar zegt dat een nieuw concreet plan van ProRail voor het aanpakken van de hoeveelheid storingen op de Havenspoorlijn nu ter evaluatie bij het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat ligt. Dit 'Plan 29' zal zes jaar in beslag nemen en de infrastructuur van de Havenspoorlijn en de Betuweroute 'naar een hoger niveau' tillen.

Het belangrijkste onderdeel van dit plan is om de contracten met aannemers de komende jaren aan te passen. 'Als ik straks een nieuw contract met een aannemer afsluit, wil ik daarin opnemen dat er vaker onderhoud gepleegd moet worden en er vaker tests moeten worden gedaan dan nu het geval is. Zowel voor ProRail als voor de aannemer kost het echter tijd om dat frequentere onderhoud mogelijk te maken. Wanneer een aannemer vaker moet controleren, heeft hij meer spullen, geld en personeel nodig, bijvoorbeeld om bij onderhoud onderdelen direct te vervangen. Dat is niet in een keer geregeld.' Het tweede onderdeel van het plan is het verlengen van programma Infra op orde tot 2025. In die tijd wil Warnar nog een groot aantal werkzaamheden uitvoeren. 'Daarmee willen we ons volledig focussen op het wegwerken van de hinderrijke storingen en vertragingen', zo vertelt hij. Volgens hem vormen vooral wissels, assentellers en bovenleidingen op de route tussen de haven en de Duitse grens bij Zevenaar nog een probleem. Dit betekent wel dat het aantal treinvrije periodes in 2024 alleen maar verder toeneemt. ProRail heeft in 2024 alvast een groot aantal extra werkzaamheden op verschillende havenemplacementen ingepland. Warnar verwacht volgend jaar een verdrievoudiging van het totaal aantal werkzaamheden aan het spoor ten opzichte van nu.

Nieuwe pilot

Het is wel makkelijker gezegd dan gedaan, geeft de projectmanager aan. 'De huidige aannemer heeft nu al te weinig ruimte om alle werkzaamheden te kunnen uitvoeren die nodig zijn. Daarom moeten we op zoek naar alternatieve manieren om meer momenten voor werkzaamheden te vinden en de werkzaamheden die er wel zijn tegelijkertijd optimaal te benutten. Eind dit jaar beginnen we daarom met een nieuwe pilot van een half jaar waarin we onderzoeken hoe we dat kunnen doen', zo vertelt Warnar. Volgens de projectmanager kunnen momenten waarop er geen treinen rijden nog veel beter voor werkzaamheden worden benut. 'De planning van vervoerders staat vanaf tien dagen van tevoren wel redelijk vast. We zijn van plan die planning te digitaliseren zodat we een dynamisch, actueel beeld hebben van waar en wanneer er op korte termijn niet gereden wordt. Dan kan de aannemer dat soort momenten die nu nog niet benut worden, gebruiken voor werkzaamheden.'

Ook de manier waarop een treinvrije periode nu benut wordt, kan volgens Warnar nog veel beter. 'Nu wordt ongeveer 80% van de treinvrije periodes op de Havenspoorlijn en de Betuweroute daadwerkelijk gebruikt voor werkzaamheden. Soms krijgt een aannemer zijn personeel niet bij elkaar of is er er-

'De vernieuwingen die we hebben uitgevoerd, waren een druppel op een gloeiende plaat'

gens anders een storing en heeft dat prioriteit', zo stelt hij.

Om het benuttingspercentage te verbeteren, wil Warnar maatregelen nemen die enerzijds de hinder voor vervoerders verminderen en anderzijds ervoor zorgen dat werkzaamheden sneller uitgevoerd kunnen worden. 'Zo kun je afspreken dat er toch een trein mag rijden op sporen die niet benut worden. Of je kunt technische maatregelen nemen, zoals het gebruik van stroomonderbrekers, waardoor je niet over de hele Betuweroute de stroom hoeft af te sluiten maar slechts op een klein stukje. Een ander voorbeeld is de op afstand bedienbare kortsluit-lans, waarmee je een spoorbaan veel sneller in- en uit dienst kunt nemen.' ■



PRIVÉFOTO

Warnar redder in nood

Rick Warnar is werkzaam als adviseur bij adviesbureau Denion. Na het uitkomen van het rapport van Crisislab is hij door ProRail ingehuurd als projectmanager Infra op orde, met als taak het wegwerken van de infrastructuurele achterstanden op de Havenspoorlijn en de Betuweroute en het realiseren van de blusvoorzieningen in de Rotterdamse haven.