

Notitie TVP's Vernieuwing Verkeersbrug Dordrecht – september 2026

Treinvrije Perioden (TVP's): verantwoordelijkheden, planning en procedure

1. Aanleiding en doel

Deze notitie verduidelijkt de samenhang tussen de contractdocumenten voor de voorbereiding en aanvraag van Treinvrije Perioden (TVP's). Zij vormt een verduidelijking van de overeenkomst en wijzigt de contractuele verantwoordelijkheidsverdeling of overige verplichtingen niet.

TVP's kennen een meerjarige doorlooptijd en de beschikbare spoorcapaciteit is schaars. De TVP-behoefte moet daarom vanaf de start van Fase 1 integraal worden betrokken bij ontwerp, uitvoeringsstrategie en fasering.

2. Uitgangspunten en huidige TVP-planning

Om de uitvoerbaarheid van de projectplanning te ondersteunen, heeft Rijkswaterstaat voorafgaand aan gunning met ProRail een ruimere set potentiële TVP-momenten afgestemd en in de ProRail-planning laten indienen. Hiermee is vooraf planningsruimte georganiseerd voor de verdere uitwerking na gunning; de momenten zijn niet definitief toegekend en vormen geen definitieve uitvoeringsplanning.

Jaar	Ingediende / met ProRail afgestemde TVP-momenten (spoorbrug)	Duur / status
2030	• Uithijzen basculebrug – september • Uithijzen basculebrug – oktober • Uitvaren vast deel – november • Uitvaren vast deel – december Indicatief: tweede weekend van de maand.	Vooralsnog 24 uur;
2031	• Uitvaren vast deel – januari • Inhijsen basculebrug – maart • Inhijsen basculebrug – mei • Invaren vast deel – juli • Invaren vast deel – september • Invaren vast deel – november Indicatief: tweede weekend van de maand. TVP wzh Zwijndrechtse zijde (lokaal spoortje Zwijndrecht/vierdaags)	Vooralsnog 24 uur;.
2032	• Testen en inbedrijfstelling – februari • Testen en inbedrijfstelling – mei • Testen en inbedrijfstelling – september Indicatief: derde weekend van de maand.	Vooralsnog < 12 uur;

2.1 Planningsrandvoorwaarden

Richting uitvoering vindt nadere afstemming met ProRail plaats over de best passende inpassing, rekening houdend met beschikbare spoorcapaciteit en samenloop met andere spoorse projecten. Voor 2030 en 2031 is voor de verkeersbrug vooralsnog uitgegaan van 24 uur; voor de testwerkzaamheden in 2032 van minder dan 12 uur. ProRail richt zich bij de inpassing eerst op

nachten, weekenden en vakantieperioden voordat een TVP op een doordeweekse dag wordt voorzien.

Voor het baanvak Dordrecht–Rotterdam geldt volgens de door ProRail verstrekte informatie een maximale frequentiewaarde van 6. De frequentiewaarde is afhankelijk van de duur van de onttrekking:

Duur van de periode	Voorwaarden	Frequentiewaarde
≥ 24 uur – ≤ 5 dagen	Inclusief weekenden, opgerekte weekenden (Pasen, Hemelvaart, Pinksteren) en onderhoudsweken	1
≥ 6 dagen – ≤ 12 dagen	Maximaal 2 geraakte weekenden	2
≥ 13 dagen – ≤ 19 dagen	Maximaal 3 geraakte weekenden	3
≥ 20 dagen	–	4

Table 1

De voor 2030 en 2031 ingediende TVP's van 24 uur vallen volgens de huidige systematiek in de categorie met frequentiewaarde 1. De maximale frequentiewaarde geldt voor het baanvak; bij de uiteindelijke inpassing moet rekening worden gehouden met samenloop en waar mogelijk combinatie met andere spoorse projecten.

2.2 Flexibiliteit en concretisering

De flexibiliteit is aan de voorkant georganiseerd door meer potentiële TVP-momenten in te dienen dan naar verwachting uiteindelijk nodig zijn. Op basis van ontwerp, uitvoeringsstrategie en fasering wordt de set gedurende Fase 1 teruggebracht tot de daadwerkelijk benodigde TVP's.

Niet-benodigde TVP's kunnen volgens de met ProRail afgestemde werkwijze tot circa 1,5 jaar vóór aanvang van het betreffende uitvoeringsjaar vervallen zonder consequenties. Indicatief betekent dit: voor 2030 circa juli 2028, voor 2031 circa juli 2029 en voor 2032 circa juli 2030. Deze perioden betreffen uitsluitend het laten vervallen van reeds ingediende TVP's en vormen geen nieuwe aanvraag- of verschuivingstermijn.

Het definitieve 18-maanden-SLOT voor het wegverkeer wordt uiterlijk 1 januari 2028 vastgesteld. Voor de TVP-set van 2030 resteert daarmee na vaststelling van het SLOT ten minste circa een half jaar om de daadwerkelijk benodigde set verder te concretiseren. Voor 2031 en 2032 bestaat overeenkomstig dezelfde systematiek aanvullende concretiseringsruimte.

Deze planningsruimte neemt de noodzaak van een voortvarende uitwerking door de Opdrachtnemer niet weg. TVP's kennen een lange doorlooptijd, zijn schaars en kunnen na vaststelling slechts beperkt worden verschoven.

3. Contractuele verantwoordelijkheidsverdeling

De contractuele verantwoordelijkheidsverdeling blijft ongewijzigd:

Activiteit	Opdrachtnemer	Rijkswaterstaat	ProRail
Ontwerp uitwerken	✓		
Uitvoeringsstrategie bepalen	✓		
Uitvoeringsfasering uitwerken	✓		
Benodigde TVP's bepalen	✓		
Inhoudelijke voorbereiding definitieve TVP-aanvragen	✓		

Formele indiening definitieve TVP-aanvragen		✓	
Beoordeling TVP-aanvragen			✓
Besluit over TVP's			✓

De Opdrachtnemer bepaalt vanuit ontwerp, uitvoeringsstrategie en fasering welke TVP's daadwerkelijk benodigd zijn en verzorgt de tijdige inhoudelijke voorbereiding en concretisering daarvan. Rijkswaterstaat verzorgt de formele afstemming en indiening richting ProRail. ProRail beoordeelt de aanvragen en besluit over de beschikbaarstelling van de TVP's.

4. Proces en contractuele plancyclus

De voorbereiding van TVP's loopt parallel aan de verdere uitwerking van ontwerp, uitvoeringsstrategie en fasering. De Opdrachtnemer concretiseert vanuit de reeds ingediende planningsruimte de TVP-behoefte, bereidt de benodigde vergunningen en toestemmingen en de definitieve TVP-aanvragen inhoudelijk voor; Rijkswaterstaat dient deze formeel in bij ProRail; ProRail beoordeelt en besluit.

Overeenkomstig de overeenkomst geldt voor de reguliere TVP-plancyclus:

Uitvoeringsjaar	Reguliere uiterste formele indiening TVP-aanvraag	Besluitvorming ProRail	Uitvoering werkzaamheden
2030	Vóór 1 juli 2027	December 2027	2030
2031	Vóór 1 juli 2028	December 2028	2031
2032	Vóór 1 juli 2029	December 2029	2032

Voor dit project zijn de potentiële TVP's voor 2030, 2031 en 2032 reeds voorafgaand aan gunning in de ProRail-planning ingediend. De Opdrachtnemer start daardoor niet vanuit een blanco situatie en hoeft in de beperkte periode na gunning niet reeds tot de definitieve TVP-set te komen. De mogelijkheid om de ingediende set later terug te brengen tot de daadwerkelijk benodigde TVP's biedt aanvullende concretiseringstijd. De reguliere aanvraagtermijnen blijven daarbij ongewijzigd.

5. Contracteisen VE151 en VE152

VE151 bepaalt dat vergunningaanvragen moeten voldoen aan de Indieningsvereisten vergunning ProRail; VE152 bepaalt dat de benodigde publiekrechtelijke en privaatrechtelijke toestemmingen moeten worden verkregen overeenkomstig de Handleiding vergunningaanvraag van ProRail. Deze eisen regelen de inhoudelijke voorbereiding en procedure van vergunningen en toestemmingen.

VE151 en VE152 bepalen niet welke TVP's moeten worden aangevraagd of welke uitvoeringsstrategie moet worden gekozen. Die keuzes behoren tot de ontwerp- en uitvoeringsverantwoordelijkheid van de Opdrachtnemer. De contractuele verplichtingen volgen uit de overeenkomst; de KES-doorvertaling verklaart slechts de herkomst van deze eisen en vormt geen zelfstandig contractdocument.

6. Kern

Rijkswaterstaat heeft voorafgaand aan gunning planningsruimte georganiseerd door een ruimere set potentiële TVP's in te dienen. Daarmee wordt voorkomen dat de Opdrachtnemer na gunning vanuit een blanco TVP-planning moet starten en ontstaat tijd om de set gedurende Fase 1, in samenhang met ontwerp, uitvoeringsstrategie, fasering en het definitieve SLOT, terug te brengen tot de daadwerkelijk benodigde TVP's.

Tegelijkertijd blijft de Opdrachtnemer verantwoordelijk voor een voortvarende inhoudelijke uitwerking. De vroegtijdige indiening is een beheersmaatregel ter ondersteuning van de uitvoerbaarheid van de contractuele planning en geen overname van de ontwerp- of voorbereidingsverantwoordelijkheid. De reguliere ProRail-plancyclus en de contractuele verantwoordelijkheidsverdeling blijven ongewijzigd.