

Aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat
Mevrouw drs. V.L.W.A. Heijnen
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Datum	14 november 2023	Opsteller	Bescherming persoonlijke levenssfeer
Ons kenmerk	VT20160142-1167882800-5121	Telefoonnummer	Bescherming persoonlijke levenssfeer
Bijlage(n)	1	Afdeling	Corporate Control
Onderwerp	Beheerplan 2024-2025		

Geachte mevrouw Heijnen,

Raad van Bestuur

Hierbij biedt ProRail u het beheerplan 2024-2025 aan volgens de bepalingen in artikel 16 van de beheerconcessie 2015-2025.

Bezoekadres

Moreelsepark 3
3511 EP Utrecht

Postadres

Postbus 2038
3500 GA Utrecht

www.prorail.nl

In de jaarbrief 2023 d.d.1 april 2023 (met kenmerk IENW/BSK-2023/48223) heeft uw ministerie ProRail gevraagd om voort te bouwen op de insteek uit 2021 en de geactualiseerde beleidsprioriteiten te verwerken in een beheerplan voor twee jaar, te weten 2024 en 2025. ProRail heeft in het beheerplan 2024-2025 invulling gegeven aan de beleidsprioriteiten die uw ministerie in de jaarbrief 2023 heeft meegegeven voor het beheerplan 2024-2025¹.

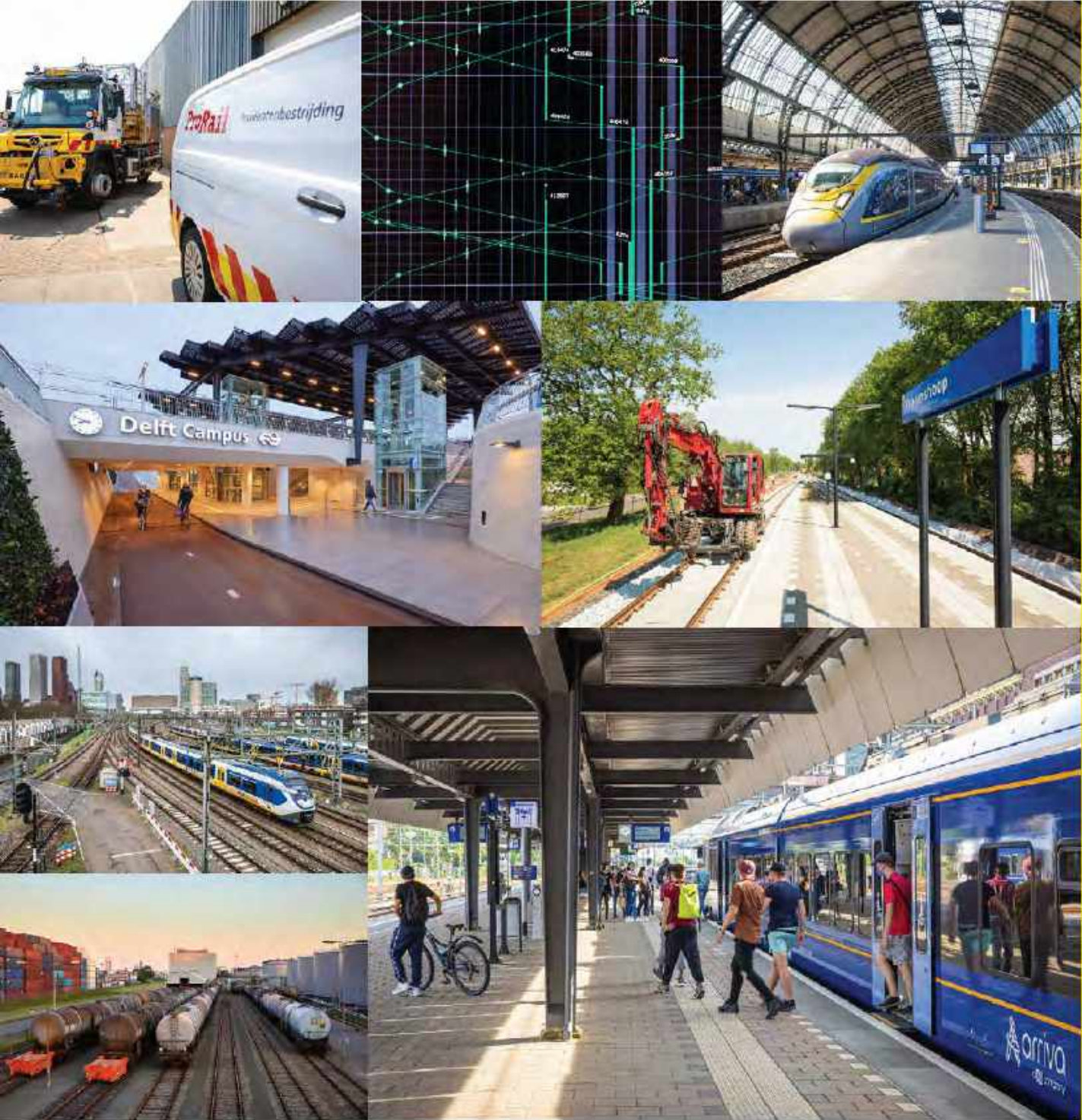
Vertrouwende u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd. Mocht u vragen hebben, dan beantwoorden wij die graag.

Met vriendelijke groet,
namens de Raad van Bestuur

Bescherming persoonlijke levenssfeer

Bijlage: Beheerplan 2024-2025

¹ ProRail kan slechts uitvoering geven aan het beheerplan 2024-2025 voor het kalenderjaar 2025 als daar een tijdig geldende grondslag voor is.



Beheerplan 2024-2025

ProRail

Verbindt. Verbetert. Verduurzaamt.

Inhoudsopgave

Inleiding	4
1 Context, visie en strategie	6
1.1 Context	6
1.2 Onze missie en kerntaken	6
1.3 Onze visie en strategie	6
1.4 Prestatie-indicatoren	8
2 Integrale ontwikkelagenda	12
2.1 Inleiding	12
2.2 Netwerkontwikkeling	12
2.3 Stations	17
2.4 Overwegen	17
2.5 Instandhouding en klimaatadaptatie	18
3 Dagelijkse Operatie – Logistiek	19
3.1 Inleiding	19
3.2 Logistieke operatie	19
3.3 Logistieke ontwikkeling	22
3.4 Incidentenbestrijding	24
4 Dagelijkse Operatie – Assets	26
4.1 Inleiding	26
4.2 Aantoonbaar Veilige Berijdbaarheid	26
4.3 Baanstabieliteit	27
4.4 Havenspoorlijn en bijbehorende emplacementen	29
4.5 Prestatiegericht onderhoud	30
4.6 Voorbereiding overdracht HSL-Zuid	32
5 Realisatie netwerk voor de toekomst	33
5.1 Inleiding	33
5.2 Capaciteit	33
5.3 Programmering projectenportfolio 2024 en 2025	34
5.4 Uitdagingen bij het realiseren van de werkzaamheden	36
6 Digitaliseren en datagedreven werken	38
6.1 Inleiding	38
6.2 Digitaliseringsvisie ProRail	38
6.3 Standaardiseren, automatiseren en moderniseren (inclusief lifecycle management)	38
6.4 Datagedreven werken	40
6.5 EULYNX	41
7 Implementatie van ERTMS	42
7.1 Inleiding	42
7.2 Scope van het programma	42
7.3 Verankering sleutelrol ProRail in de implementatie van ERTMS	42

8 Veiligheid	44
8.1 Inleiding	44
8.2 Veiligheidscultuur	44
8.3 Veilig reizen	44
8.4 Veilig werken	45
8.5 Veilig leven	47
9 ProRail en haar omgeving	48
9.1 Inleiding	48
9.2 Duurzaamheid	48
9.3 Samenwerking met stakeholders	51
9.4 Omgeving	54
9.5 Integrale adviesrol	56
9.6 Bedrijfsvoering	57
9.7 Business Continuity Management, weerbaarheid en vitaal spoor	59
10 Risicomanagement en compliance	61
10.1 Risicomanagement	61
10.2 Compliance	62
11 Beschikbare financiële middelen 2024-2025	64
Bijlagen	66
1 Programma's onder de beheerconcessie	67
2 Projecten met grote impact op de treindienst	70
3 Projecten Implementatie ERTMS ProRail 2024-2027	72
4 Reacties stakeholders op hoofdlijnen beheerplan 2024-2025	73
5 Jaarbrief 2023	90
6 Definities en meetmethoden prestatie-indicatoren	97
7 Informatie-indicatoren	102
8 Aansluiting subsidieaanvraag EOVI 2024 met de Rijksbegroting 2024	103
9 Lijst van afkortingen	104

Inleiding

ProRail Verbindt. Verbetert. Verduurzaamt.

“ProRail verbindt mensen, steden en bedrijven per spoor, nu en in de toekomst. ProRail maakt aangenaam reizen en duurzaam vervoer mogelijk. We zorgen daarbij dat het op en om het spoor veilig is.”

In voorgaande beheerplannen gingen we uit van een grote groei in het reizigers- en goederenvervoer. Het jaar 2019 was nog goed en de aantallen groeiden bovengemiddeld hard, daarna zakte het in vanwege de coronapandemie. In de loop van 2022 stegen de reizigersaantallen weer en er gingen meer goederentreinen de grens over dan in 2021 en 2019. Het herstel van de reizigersaantallen duurt langer en is afhankelijk van verschillende factoren, zoals het hybride werken.

Vanuit het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (hierna: MIRT) en de daarbij behorende bestuurlijke overleggen zijn in 2022 afspraken gemaakt over langetermijninvesteringen voor de bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid van Nederland¹. Vanuit deze afspraken zijn ook extra middelen vrijgemaakt voor het spoor. Onder de noemer ‘Spoorcapaciteit 2030’ wordt ongeveer EUR 585 miljoen geïnvesteerd in onder andere baanstabieleit en geluidmaatregelen voor omwonenden. Hiermee willen we de spoorinfrastructuur voorbereiden op een groei van het reizigers- en goederenvervoer. Ondanks de temporisering van reizigersgroei, staat de bereikbaarheid van Nederland in de toekomst onder druk door diverse ontwikkelingen. Denk hierbij aan bevolkingsgroei, klimaatverandering, verdere verstedelijking en de grote woningbouwopgave. Het voorbereiden van onze infrastructuur op deze ontwikkelingen zien wij als noodzakelijk voor de bereikbaarheid van Nederland, de economie en het klimaat.

Om het werk zoveel mogelijk uit te voeren en daarmee het netwerk van de toekomst te realiseren, is ProRail in januari 2023 vanuit een *multidisciplinaire aanpak* gestart met een doelgerichte sturing op urgente issues. Momenteel worden in samenwerking met de spoorsector de eerste oplossingsrichtingen verkend en uitgewerkt. Deze oplossingsrichtingen geven bij een tijdige en integrale invulling de verwachting aan dat het Masterplan² een realistisch referentiekader is voor het daadwerkelijk te realiseren projectenportfolio voor 2025 en verder.

De maakbaarheid van het projectenportfolio wordt ook beïnvloed door wijzigingen in geldende wet- en regelgeving, zoals uitspraken over stikstof die ons vragen om zoveel mogelijk gebruik te maken van emissieloos materieel én de technische (on)beschikbaarheid van voldoende kwartsloze ballast.

De opzet van dit beheerplan is gelijk aan het beheerplan over de periode 2022-2023, waarbij de jaren 2024 en 2025 de scope van dit beheerplan zijn. De vigerende beheerconcessie 2015-2025 eindigt per 31 december 2024, echter lopen onze werkzaamheden en activiteiten in 2025 door. In 2024 volgt een addendum op dit beheerplan voor het jaar 2025.

¹ Kamerbrief BO MIRT d.d. 14 november 2022

² Masterplan: integrale programmering van projectmatig werk aan en langs het spoor waarin ProRail drie tot zeven jaar vooruitkijkt en stuurt op de maakbaarheid van de programmering



Werkzaamheden t.b.v. uitbreiding van sporen bij Zwolle.

In dit beheerplan geven we een integraal beeld van de werkzaamheden die we gaan uitvoeren in de periode 2024-2025. Daarnaast geven we inzicht in onze visie en ambitie, in de ontwikkelingen die we op het spoor voorzien en de antwoorden die we daarop hebben. Dit laatste doen we nadrukkelijk in samenwerking met ministeries, decentrale overheden en alle betrokken sectorpartijen in het spoor. Onze prestaties staan weliswaar onder druk, maar zijn hoog. We willen het huidige prestatieniveau dan ook behouden en verbeteren daar waar nodig en mogelijk is.

We staan samen met onze partners in de sector en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (hierna: IenW) aan de lat om de prioriteiten voor de komende jaren waar te maken. De secretaris-generaal van IenW heeft ProRail via de jaarbrief 2023 voor de periode 2024-2025 de volgende beleidsprioriteiten meegegeven³:

- 1. Intensivering van de instandhoudingsopgave:** deze prioriteit komt met name terug in de hoofdstukken 4 en 5;
- 2. In kaart brengen urgente spooropgaven t/m 2030 en keuzemogelijkheden daarbij:** deze prioriteit komt terug in de hoofdstukken 1 en 2;
- 3. Verdere ontwikkeling (van de taakuitvoering) van de organisatie:** deze prioriteit komt met name terug in de hoofdstukken 4, 8, 9 en 10.

De vijf resultaatgebieden die ProRail monitort in het kader van haar ambities en strategische prioriteiten naar 2030 passen goed bij de beleidsprioriteiten.

³ Jaarbrief 2023 d.d. 1 april 2023 van IenW met kenmerk IENW/BSK-2023/48223 aan ProRail (zie bijlage 5 van dit beheerplan).

1 Context, visie en strategie

1.1 Context

Nederland heeft te maken met grote maatschappelijke uitdagingen, zoals de woningbouw, groeiende mobiliteit en de grootschalige energietransitie. De bevolking groeit en we moeten op beperkte ruimte veel doen binnen de beschikbare financiële middelen. Openbaar vervoer, en in ons geval het spoor, houdt onze samenleving en economie in beweging. Treinverkeer is onmisbaar voor de bereikbaarheid van (nieuwe) woongebieden en het behalen van de noodzakelijke klimaatdoelstellingen. ProRail heeft de opgave om onze samenleving en economie op een schone en duurzame manier in beweging te houden, nieuwe woningen en wijken in heel Nederland bereikbaar te maken en innovatie van het spoor te stimuleren. Door het vervoer van meer reizigers en goederen over het spoor te faciliteren, geeft ProRail een duurzame invulling aan de Nederlandse mobiliteitsvraag.

1.2 Onze missie en kerntaken

Onze missie

Wij verbinden mensen, steden, en bedrijven per spoor nu en in de toekomst. Wij maken aangenaam reizen en duurzaam vervoer mogelijk en zorgen dat het op en om het spoor veilig is.

Onze kerntaken

Aan ProRail is een concessie verleend voor het beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur. We willen essentiële verbeteringen en vernieuwingen doorvoeren om onze ambitie te realiseren en we willen onze kerntaken goed uitvoeren binnen de (financiële) kaders.

Onze kerntaken zijn:

- Het onderhoud van de hoofdspoorweginfrastructuur;
- De voorbereiding en uitvoering van de uitbreiding van de hoofdspoorweginfrastructuur;
- De eerlijke, niet discriminerende en transparante verdeling van de capaciteit van de hoofdspoorweginfrastructuur;
- Het leiden van het verkeer over de hoofdspoorweginfrastructuur.

We bewaken de continuïteit ten aanzien van de kerntaken en werken aan de beleidsprioriteiten 2024-2025.

1.3 Onze visie en strategie

Onze visie

Wij geven samen met onze partners invulling aan de groeiende behoefte aan duurzame mobiliteit in Nederland. Wij gaan voor de trein als aantrekkelijke keuze voor reizigers en verladers. We monitoren de ontwikkelingen en groei. Deze inzichten nemen we mee in de afwegingen die we maken in de integrale ontwikkelagenda.

Onze strategie

Het huidige spoornetwerk in Nederland is het meest intensief bereden spoorwegnetwerk in Europa en loopt al enige tijd tegen zijn grenzen aan. Met logistieke maatregelen, uitbreiding van infrastructuur en technologische innovaties wil ProRail de komende jaren de kwaliteit, betrouwbaarheid en veiligheid van het Nederlandse spoor op peil houden. Zo kunnen we de

groeïende bevolking, economische ontwikkelingen en de daarmee samenhangende toename van de vervoersvraag in alle delen van ons land opvangen.

Tegelijkertijd staat Nederland voor een forse opgave om (internationale) klimaatdoelen te halen. Spoorvervoer kan hier een belangrijke bijdrage aan leveren. Het spoor draagt bij aan de verduurzaming van mobiliteit en is essentieel om de klimaatdoelen te kunnen halen. Denk aan het vervangen van korte-afstandsvluchten door internationale spoorverbindingen en het vervangen van transport met vrachtwagens door schoon vervoer over het spoor.

We streven naar een robuust spoorstelsel met op de vraag afgestemde groei. We constateren dat de groei van het aantal reizigers in Nederland minder snel gaat, en in 2030 ook lager uitkomt dan in 2018 voorzien. De coronapandemie heeft het reisgedrag aanzienlijk beïnvloed. We zien na corona minder reizigers in de trein dan verwacht en ze reizen volgens een ander patroon dan voor de coronapandemie. We verwachten nog steeds een reizigersgroei naar 2030 maar in een lager tempo en een gewijzigd patroon verdeeld over momenten in de week. Het goederenvervoer groeit daarentegen sneller dan de groeiverwachtingen waarvan we uitgingen.

Onze strategie 'Spoor naar morgen' blijft onverminderd de route om ook in de toekomst onze kerntaken uit te kunnen voeren en een robuust en betrouwbaar spoor te kunnen garanderen. We hebben een flinke uitdaging in het op orde brengen van onze logistieke en infra-operatie én we moeten een aantal grote technische systeemsprongen realiseren, zoals ERTMS (European Rail Traffic Management System). De verwachtingen van onze klanten en stakeholders nemen toe, wet- en regelgeving wordt steeds ingewikkelder om mee te werken én we hebben een tekort aan materialen en mensen. Dit vraagt om een fundamentele verandering in hoe we werken. We moeten meer focus aanbrengen, meer als één ProRail werken en versnellen waar dat kan.

Onze resultaatgebieden, prioriteiten en organisatieversterkers

We maken onze visie concreet en meetbaar op vijf resultaatgebieden:

- Verbindt: We vergroten de capaciteit op het spoor (inclusief stations en emplacementen).
- Verbeterd: We maken mobiliteit per spoor zo veilig en betrouwbaar mogelijk, nu en in de toekomst.
- Verduurzaamt: We maken spoormobiliteit zo duurzaam mogelijk.
- Bevlogen ProRailers: We willen een fantastische organisatie zijn om te werken.
- Betaalbaar spoor: We geven het belastinggeld dat wij ontvangen doelmatig uit.

Deze vijf resultaatgebieden zijn even belangrijk: we wegen altijd alle vijf mee bij het maken van keuzes. Om de gewenste resultaten te kunnen behalen zijn er de komende jaren zeven strategische prioriteiten:

- Basis op orde brengen in de dagelijkse logistieke operatie;
- Basis op orde brengen in de dagelijkse infra-operatie;
- Integrale ontwikkelagenda voor het spoor opstellen en financieren;
- Netwerk klaarmaken voor de toekomst;
- Digitaliseren van de logistieke operatie voor de toekomst;
- Datagedreven werken doorvoeren in de hele infraketen;
- ERTMS invoeren binnen ProRail.

We brengen en houden de basis op orde in de dagelijkse operatie voor logistiek en infra, we moderniseren het spoornetwerk als geheel en we zetten een flinke stap in innovatie en digitalisering. We veranderen ook onze manier van werken, met elkaar en met de sector, en versterken daarmee onze organisatie: we brengen focus aan, we investeren in één ProRail manier van samenwerken en een ontwikkelprogramma voor al onze medewerkers.

1.4 Prestatie-indicatoren

In 2020 en 2021 zijn de prestatie indicatoren (KPI's) door ProRail en IenW herijkt. Deze KPI's zijn voor 2024 ook van toepassing. In 2022 en 2023 heeft ProRail met NS en IenW gewerkt aan de herijking van de gezamenlijke KPI's van ProRail en NS: Reizigerspunctualiteit van het hoofdrailnet (hierna: HRN) in het kader van de nieuwe HRN-vervoerconcessie⁴. Door deze herijking veranderen in 2025 de gezamenlijke KPI's.

Hieronder geven we een overzicht van de KPI's ingedeeld naar prestatiegebieden. De definities en meetmethoden van de KPI's in 2024 zijn terug te vinden in bijlage 6 van dit beheerplan.

Prestatiegebied	Prestatie-indicator	Verandering in 2024	Verandering in 2025
Algemeen	Klantoordeel reizigersvervoerders	Geen	Geen
	Klantoordeel goederenvervoerders	Geen	Geen
Betrouwbaarheid – reizigersvervoer	Reizigerspunctualiteit HRN 5 min.	Geen	5 min. wordt 3 min.
	Reizigerspunctualiteit HRN 15 min.	Geen	15 min. wordt 10 min.
	Reizigerspunctualiteit HSL 5 min.	Geen	Vervalt als prestatie-indicator
	Impactvolle verstoringen infra	Geen	Geen
	Betrouwbaarheid regionale series	Geen	Geen



Reizigers op de voetgangersbrug op station Arnhem Centraal.

⁴ Het herijkingsproces sluit aan bij het beleidsvoornemen van 29 juni 2021 van de staatssecretaris van IenW om de concessie onderhands te gunnen aan NS Reizigers B.V.

Prestatie-indicatoren 2024

Klantoordeel reizigers- en goederenvervoerders

We voeren jaarlijks een klanttevredenheidsonderzoek (hierna: KTO) uit onder onze klanten: reizigersvervoerders, goederenvervoerders en ladingenbelanghebbenden. Op de eerste twee subgroepen is er een KPI, voor de laatste subgroep niet. Het doel van dit KTO is om inzicht te krijgen in hoe onze klanten de dienstverlening vanuit ProRail ervaren en om verbeterpunten in kaart te brengen. De uitkomsten van dit KTO worden gedeeld met de betrokken partners.

ProRail richt zich in 2024 op het behalen van de streefwaarde voor het klantoordeel reizigersvervoerders. Om het klantoordeel goederenvervoerders te verhogen blijven we ons richten op het verbeteren van de prestaties op de gebieden waarvan we samen met de sector vaststellen dat verbetering nodig is. Hiertoe definiëren we samen met de betrokken partijen jaarlijks een aantal onderwerpen die in het betreffende jaar extra aandacht krijgen. Deze onderwerpen leggen we vast in zogenoemde speerpunten, waarvan we de voortgang elk kwartaal met de vervoerders bespreken.

Reizigerspunctualiteit HRN 5 minuten & 15 minuten

Voor het hoofdrailnet handhaven we de huidige prestaties en optimaliseren we deze, in nauwe samenwerking met NS, om primair storingen te voorkomen en secundair de impact ervan zoveel mogelijk te beperken. Daarnaast zijn de scores van deze KPI's afhankelijk van o.a. voldoende personeel bij zowel NS als ProRail en invloeden van derden. Hier hebben we in 2022 en 2023 flinke stappen gezet en zetten we door in 2024 om het bestaande tekort zoveel mogelijk dicht te lopen. Echter is de arbeidsmarkt krap voor de gehele sector.

Ook krijgen we in 2024 te maken met een toename in werkzaamheden aan het spoor in Nederland en de grote 80-weekse buitendienststelling (Emmerich – Oberhausen) voor de werkzaamheden aan het Derde Spoor in Duitsland. We weten nu al dat deze werkzaamheden gepaard zullen gaan met grote hinder voor de spoorsector (reizigers en goederen). ProRail werkt daarom samen met DB Netz en vertegenwoordigers in de stuurgroep Derde Spoor aan mogelijkheden om de hinder te minimaliseren en de capaciteit voor reizigers en vervoerders te maximaliseren. Dit is een lastig spanningsveld, waarbij hinder en impact op deze KPI's niet voorkomen kunnen worden.

Reizigerspunctualiteit HSL 5 minuten

Voor het internationale vervoer richting bijvoorbeeld Brussel, Parijs en Londen is de HSL-Zuid cruciaal. Het aantal internationale reizigers is na de coronapandemie groter dan daarvoor. De Hogesnelheidslijn (hierna: HSL) is ook erg belangrijk voor het binnenlands vervoer, zoals de treinverbinding Breda-Amsterdam. De grote hoeveelheid treinen, de complexe infrastructuur, het materieel en de combinatie tussen binnenlands en internationaal vervoer maken dat de prestaties op de HSL vanaf 2016 onder druk staan.

De afgelopen jaren zijn de prestaties op de HSL wisselend geweest. Tijdens de coronapandemie waren de prestaties zeer goed als gevolg van de kleinere hoeveelheid reizigers en treinen. In 2022 kwamen reizigers langzaam terug, speelden de personeelstekorten binnen NS en is de binnenlandse dienstregeling afgeschaald. De prestaties in 2022 en 2023 stonden respectievelijk staan onder druk door een tijdelijke snelheidsbeperking (hierna: TSB) op de HSL bij Rijkswatering die is ontstaan als gevolg van ontwerpfouten bij de aanleg van de HSL door Rijkswaterstaat. Hierdoor hebben wij in 2022 de bodemwaarde die is gesteld voor de KPI Reizigerspunctualiteit HSL 5 minuten niet gehaald. Deze snelheidsbeperking beïnvloedt ook de prestaties van deze KPI in 2023. ProRail ziet deze TSB als een risico voor het kunnen behalen van de streefwaarde van deze KPI in 2024, zoals is opgenomen in onze beheerconcessie.

ProRail verwacht dat de TSB van 80 km/u in week 51 van 2023 verhoogd kan worden naar 160 km/u waarmee een groot deel van de hinder voor het binnenlands vervoer vervalt. Voor het volledig verhelpen van de TSB waarbij de snelheid weer verhoogd kan worden naar 300 km/u zijn meer ingrijpende maatregelen nodig en in voorbereiding. ProRail schat in dat er in 2025 nog sprake zal zijn van twee blokken van 4 kilometer waar een TSB van 160 km/u zal gelden.



Perrons op station Rotterdam Centraal.

Om ervoor te zorgen dat de prestaties in 2024 e.v. in lijn zijn met de met lenW afgesproken doelstellingen, zal ProRail de komende jaren samen met NS in het verbeterprogramma HSL-Zuid blijven focussen op het verbeteren van de prestaties van het vervoer over de HSL-Zuid. Het programma heeft als doel de prestaties continu te blijven verbeteren, productstappen, zoals de introductie van de Intercity Nieuwe Generatie (ICNG) te beheersen en de prestaties te stabiliseren. Daarnaast zal ProRail zich samen met NS en procescontractaannemer Infrasppeed blijven inzetten om de verbetermaatregelen uit het zogeheten € 60 miljoen pakket te realiseren.

Impactvolle verstoringen op de infra

Jaarlijks zijn er impactvolle verstoringen op de infra. We sturen erop om de afgesproken bodem- en streefwaarde voor deze KPI te behalen en daarmee ook voor 2024. We evalueren elk groot incident met alle betrokken ketenpartners, zoals vervoerders en aannemers. We onderzoeken niet alleen hoe het incident heeft kunnen ontstaan, verlopen en afgehandeld is, maar ook welke lessen we hieruit kunnen trekken. Op basis van dit laatste aspect nemen we maatregelen om (1) verstoringen op de infra te voorkomen, (2) de afhandeling ervan te versnellen en (3) de impact te beperken voor reizigers, goederenvervoerders en onze omgeving. Om deze impactvolle verstoringen terug te dringen werken we onder andere achterstanden in de infra weg, waaronder het verbeterprogramma Zee – Zevenaar en de problematiek van dassen en bevers in samenwerking met de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland.

Betrouwbaarheid regionale series

Sinds 2022 meten we deze KPI. De afgelopen tijd is deze KPI onderhevig geweest aan een grote hoeveelheid uitgevallen treinen vanwege personeelstekorten bij regionale vervoerders en de stakingen door cao-onderhandelingen bij vervoerders. De verwachting is dat deze stakingen zich niet zullen herhalen in 2024, omdat de afgesproken cao Streekvervoer een looptijd heeft tot juni 2025.

Prestatie-indicatoren 2025

Onze huidige beheerconcessie met lenW loopt tot en met 31 december 2024 en daarmee ook de afspraken over de KPI's. Vooral nog gaan we ervan uit dat dezelfde KPI's in 2025 van toepassing zijn met uitzondering van de gezamenlijke KPI's over reizigerspunctualiteit met NS.

Voor de gezamenlijke KPI's met NS over Reizigerspunctualiteit voor het hoofdrailnet hebben we in het licht van de aflopende afspraken en de nieuwe HRN-concessie samen met NS en IenW in 2022 en 2023 een herijkingsproces doorlopen. De bodem- en streefwaarden voor de gezamenlijke KPI's met NS zijn gezamenlijk afgesproken met NS – ProRail – IenW. In de gesprekken tussen ProRail, IenW en NS over de nieuwe HRN-concessie is besloten om de gezamenlijke KPI met NS voor Reizigerspunctualiteit HSL 5 minuten per 1 januari 2025 te laten vervallen als prestatie-indicator.

Overzicht prestatie-indicatoren 2024 en 2025

In onderstaand overzicht staan de huidige KPI's voor 2024. De KPI's voor ProRail en de gezamenlijke KPI's met NS voor 2025 en verder zijn nog niet definitief vastgesteld. De gemeenschappelijke KPI's met NS worden definitief na ondertekening van de hoofdrailnet-concessie tussen IenW en NS. Deze worden volgend jaar opgenomen in het addendum van dit beheerplan.

Prestatie-indicator	Realisatie 2021	Realisatie 2022	Bodemwaarde 2024	Streefwaarde 2024	Bodemwaarde 2025	Streefwaarde 2029
Klantoordeel reizigersvervoerders	6,6	6,9	6	7	n.t.b.	n.t.b.
Klantoordeel goederenvervoerders	6,2	5,2	6	7	n.t.b.	n.t.b.
Betrouwbaarheid regionale series	n.v.t.	91,3%	90,7%	93,7%	n.t.b.	n.t.b.
Impactvolle storingen infra	410	455	520	450	n.t.b.	n.t.b.
Reizigerspunctualiteit HRN 5 min. (met NS)*	94,4%	91,6%	88,9%	91,5%	n.v.t.	n.v.t.
Reizigerspunctualiteit HRN 15 min. (met NS)*	98,1%	97,3%	96,7%	97,4%	n.v.t.	n.v.t.
Reizigerspunctualiteit HRN 3 min. (met NS)*	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.t.b.	n.t.b.
Reizigerspunctualiteit HRN 10 min. (met NS)*	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.t.b.	n.t.b.
Reizigerspunctualiteit HSL 5 min. (met NS)**	89,2%	82,0%	82,1%	84,2%	n.v.t.	n.v.t.

* Reizigerspunctualiteit HRN 5 min. en Reizigerspunctualiteit HRN 15 min. worden in 2025 vervangen door Reizigerspunctualiteit HRN 3 min. en Reizigerspunctualiteit HRN 10 min.

** Reizigerspunctualiteit HSL 5 min. komt in 2025 te vervallen als prestatie-indicator.

2 Integrale ontwikkelagenda

2.1 Inleiding

Als spoorsector staan we voor een grote opgave voor 2030 en verder. Zo voorzien we een groeiende vraag naar vervoer per spoor voor 2030, zowel voor reizigers als voor goederen, en moeten de vele woningen die bijgebouwd worden goed ontsloten worden. Daarnaast zorgt klimaatverandering (bijv. meer hitte, droogte) ervoor dat we steeds meer moeten doen om de prestaties van het spoor op peil te houden, en heeft meer vervoer per spoor impact op omgevingseffecten (bijv. geluid, trillingen). In aanvulling daarop zorgen verschillende wettelijke verplichtingen, zoals de TEN-T (Trans Europese Netwerken Transport) specificaties en de aanpak kwartsloze ballast, ertoe dat de scope van onze werkzaamheden nog verder toeneemt.

We moeten deze opgave realiseren met beperkte financiële middelen en in een markt waar kritieke resources schaars zijn (tekort aan technische mensen en materialen). Dit alles zorgt ervoor dat we integraal keuzes en afwegingen moeten maken ten behoeve van het toekomstige spoornetwerk.

Hiertoe ontwikkelen we een Integrale Ontwikkelagenda naar 2030 en verder. In deze ontwikkelagenda kijken we naar welk resultaat we in 2030 willen behalen, schetsen we wat we te doen hebben voor het spoornetwerk van de toekomst, en markeren we dat we anders moeten werken om in de buurt van deze ambities te komen. Dit leidt tot expliciete keuzes en afwegingen, bijvoorbeeld een prioritering in de productstappen (bijv. frequentieverhogingen en materieelwijzigingen) die we willen uitvoeren, welke maatregelen ten behoeve van goederen we als eerste uit willen voeren, en wat we (nu nog) niet gaan doen. Een breed scala aan thema's komt aan bod in de ontwikkelagenda, waaronder de uitbreiding van het spoornetwerk (netwerkontwikkeling), stations, veiligheid, instandhouding, klimaatadaptatie, duurzaamheid, digitalisering en omgevingseffecten.

2.2 Netwerkontwikkeling

Om de voorziene groei in vervoer per spoor mogelijk te maken, hebben we een visie op netwerkontwikkeling geformuleerd en leveren we onze bijdrage aan het Toekomstbeeld OV 2040 (TBOV). Dit doen wij samen met lenW, provincies, metropoolregio's en vervoerders. Daar waar de netwerkambitie impact heeft op stations, wordt dit integraal beoordeeld op de visie van stations (Stationsagenda) en de ontwikkelingen vanuit de omgeving, zoals verdichting en woningbouw. De bredere opgave van stations is belegd in de Actie-agenda OV-knooppunten. De TBOV is ook een voedingsbodem geweest voor het opstellen van onze eigen Integrale Ontwikkelagenda (hierna: IOA).

Visie netwerkontwikkeling

ProRail hanteert bij de netwerkontwikkeling een aanpak die een realistische invulling geeft aan de opgave en ambitie waar we in samenwerking met lenW en andere stakeholders voor staan. Samen met lenW kijken we naar de budgettaire mogelijkheden. In deze aanpak kijken we naar verschillende 'beleidsknoppen' die nodig zijn en elkaar versterken. De visie hebben we geconcretiseerd per fase: we hebben uitgewerkt wat we in de logistiek, infra en aan systemsprongen moeten doen om het netwerk van de toekomst te kunnen realiseren.



Hessentunnel bij Zwolle kort na de opening.

Kernnetwerk 2025-2030

De langetermijnvisie hebben we terugvertaald naar twee kernnetwerken voor 2025-2030. In deze kernnetwerken zijn de productstappen en bijhorende maatregelen om de productstap te rijden, bijvoorbeeld tractie- en energievoorziening (TEV) of baanlichaam, gedetailleerd weergegeven. Hieronder volgen een aantal productstappen en aspecten die van belang zijn voor deze langetermijnvisie.

Productstappen uit het Middellange termijn logistiek plan

In het Middellange termijn logistiek plan (hierna: MLT) kijken we samen met de vervoerders twee tot zeven jaar vooruit naar de logistieke ontwikkeling. In het MLT worden de gewenste productstappen getoetst op drie gebieden:

1. De logistieke toets, deze wordt uitgevoerd door onze afdeling Capaciteitsmanagement. Hiermee wordt bepaald of de gewenste productstappen passen op de infrastructuur die er ligt.
2. De assets-toets, uitgevoerd door Asset Management. Hier wordt de tractie- en energievoorziening beoordeeld, evenals de baan en overwegen.
3. De omgevingstoets wordt uitgevoerd door onze afdeling Leefomgeving, Juridische Zaken en Vastgoed. Hierin worden geluidproductieplafonds getoetst.

Productstappen en werkzaamheden 2024-2029

De vervoerders hebben voor de jaren 2024-2029 (en verder) aangegeven welke productstappen zij willen maken. De volgende categorieën zijn in de typering van productstappen onderkend:

- Frequentieverhoging;
- Gewijzigde materieel inzet;
- Langer materieel;
- Overig: bijvoorbeeld reistijdverkortung, nieuwe haltes, aansluitingen terminals, etc.

MLT nationale productstappen

In dienstregeling 2025 gaat de Intercity Nieuwe Generatie (ICNG) via de Hogesnelheidslijn naar Groningen en Leeuwarden rijden en gaat de Airport Sprinter rijden. In de loop van dienstregeling 2025 komt de ombouw van het station Groningen gereed en kunnen de treinen doorrijden van Bad Nieuweschans en Veendam door Groningen naar Delfzijl, Eemshaven en Leeuwarden.

MLT internationaal

Op de middellange termijn zien we ook verschillende ontwikkelingen voor internationale verbindingen. Hieronder zijn ze geordend naar ontwikkelingen op de HSL, lange grensoverschrijdende verbindingen naar Duitsland en korte grensoverschrijdende verbindingen naar Duitsland en België.

HSL naar België, Frankrijk en Engeland

NS en Eurostar (en haar partners) willen de komende jaren meer treinen gaan rijden tussen Amsterdam en Londen. ProRail onderzoekt samen met NS en IenW hoe de continuïteit van aankomst van internationale treinen vanaf de HSL in Amsterdam Centraal geborgd wordt tijdens de ombouw voor PHS Amsterdam, totdat Amsterdam Zuid gereed is om internationale treinen te laten rijden middels beveiligd vertrek: het betreft security- en paspoortcontroles naar Londen. ProRail herkent de grote maatschappelijke behoefte aan betere verbindingen op alle lange afstandsverbindingen van en naar Nederland, ook op de HSL Zuid richting Londen, Brussel, Parijs en verder. Met IenW werkt ProRail aan voorstellen voor een internationale strategie die beantwoordt aan de groei in de markt (van aanbieders en reizigers), urgentie vanuit klimaat en duurzaamheid, behoefte aan verdere verbondenheid in Europa en de wens tot betere verbindingen in de grensregio's.

Lange grensoverschrijdende verbindingen naar Duitsland

De inframaatregelen voor de versnelde IC Berlijn worden gerealiseerd, zodat met nieuw materieel en aanpassingen in de dienstregeling en in de infrastructuur, de reistijd Amsterdam – Berlijn 30 minuten korter wordt. Door het versneld realiseren van station Oldenzaal is deze versneling met maatwerk verwerkt in de dienstregeling 2024. Structurele maatregelen lopen nog.

In het kader van de Actie-agenda Trein en Luchtvaart hebben ProRail en NS de frequentieverhoging en de reistijdverkorting naar Düsseldorf/ Frankfurt via Arnhem onderzocht. De bevindingen zullen begin 2024 worden gedeeld. Daarnaast zullen ProRail, NS en IenW ook een onderzoek doen naar aanlanding op Amsterdam Zuid (MIRT Planuitwerkingsfase voor derde perron Amsterdam Zuid). In de dienstregeling 2025 is het omleidbedrijf actief wat inhoudt dat de ICE en Nightjet regelmatig over Venlo worden omgeleid.

Korte grensoverschrijdende verbindingen

In 2024 zal de drielandentrein tussen Luik en Aken gaan rijden. Daarvoor is het spoor tussen Heerlen en Landgraaf verdubbeld en is de beveiliging aangepast. Daarnaast zullen de vervoerders nieuw materieel inzetten. In het kader van de Wunderline zal als eerste stap in 2025 de treindienst tussen Groningen en Leer weer gaan rijden, waarbij de brug over de Eems hersteld moet zijn. Doortrek van de RE13 (MaasWupper-Express) naar Eindhoven, die nu rijdt tussen Düsseldorf en Venlo, is voorzien voor 2027. Hiervoor zijn o.a. inframaatregelen op Eindhoven (wisselverbindingen) en Venlo (perronverlenging) nodig. Er loopt een verkenning naar een rechtstreekse verbinding (Randstad –) Eindhoven – Aken. Ook loopt er een project tot reactivering van de verbinding met Bad Bentheim en verder. Verder is er vanuit het Rijk toegezegd om te kijken naar een eventuele productverbetering tussen Roosendaal-Antwerpen.

Werkzaamheden aan het Derde Spoor in Duitsland

DB Netz heeft aan ProRail kenbaar gemaakt plannen voor te bereiden voor nieuwe werkzaamheden aan het Derde Spoor in Duitsland. DB Netz heeft eind 2020 aangegeven de bouw van spoorbruggen over enkele waterwegen op het tracé Emmerich – Oberhausen door middel van een snellere bouwmethode uit te voeren. Met deze methode kunnen de bruggen ongeveer tweeënhalf jaar eerder opgeleverd worden. De versnelde bouwmethode omvat een reeks aan buitendienststellingen in de periode november 2024–mei 2026 (80 weken). Deze '80-weekse' heeft impact op uit te voeren projecten voor beheer, onderhoud en nieuwbouw door ProRail in heel Nederland. Samen met DB Netz wordt hier gezocht naar een optimalisatie. Bepaalde projecten zullen naar voren of naar achteren worden gehaald.

Gedurende deze 80-weekse buitendienststelling dient rekening gehouden te worden met flinke hinder, zowel voor de spoorsector (reizigers en goederen), als voor omwonenden van

het spoor. ProRail werkt samen met DB Netz en de vertegenwoordigers in de stuurgroep Derde Spoor verder aan de mogelijkheden om de hinder voor partijen te minimaliseren en de capaciteit voor reizigers en goederen zoveel mogelijk in stand te houden.

Ook in de periode tot de start van de 80-weekse buitendienststelling in november 2024 zullen met enige regelmaat werkzaamheden aan het Derde Spoor plaatsvinden, met omleidingen tot gevolg.

Werkzaamheden Schipholtunnel, ombouw baanvakken naar ERTMS, Zee – Zevenaar incl. emplacement Kijfhoek

Voor 2024 en daarna blijven we in de Schipholtunnel groot onderhoud uitvoeren, als ook vernieuwing en verbetering (inclusief stationswerk). Dit gaat substantiële hinder in de Schipholtunnel opleveren. Ook zien we in deze jaren een toename van werkzaamheden voor de ombouw van baanvakken naar ERTMS.

Specifiek voor goederenvervoer gaan we werken aan BBV-werkzaamheden in het kader van Infra op Orde voor Zee – Zevenaar en de sporen op emplacement Kijfhoek.

Tractie- en Energievoorziening (TEV)

Op het gebied van de energievoorziening op het spoor is er volop beweging. De beslissing over een overgang naar een 3kV bovenleidingsstelsel (STEV) is uitgesteld tot 2035. Maar de ontwikkelingen om het spoor-energiesysteem 'fit for the future' te maken lopen door, want dienstregeling-uitbreidingen vragen vaak ook aanpassingen van de TEV-capaciteit. De bestaande onderstations kunnen namelijk maar een bepaalde capaciteit leveren. In het programma TEV worden de productstappen met de bestaande functiehandhavingsbehoefte van de onderstations gecombineerd om zo het beste en goedkoopste werkpakket te maken. Dit is onder andere gedaan voor de omgeving Schiphol voor de Airport Sprinter, waar we dit werkpakket de komende jaren uitvoeren. Komende twee jaar wordt een groot aantal uitbreidingen gerealiseerd.

We staan ook aan de vooravond van de vervanging van de betonnen bovenleidingsportalen. De aanbesteding van de eerste stap is gepland in 2023/2024.

De invoering van het EDS (elektriciteitsdistributiesysteem) in combinatie met ERTMS ter vervanging van het oude 3kV/75Hz systeem voor treinbeveiliging heeft grote meerwaarde. Hierdoor ontstaat namelijk een integraal voedingssysteem voor alle ProRail-installaties langs het spoor. Ook biedt dit de mogelijkheid om eenvoudige en goedkopere onderstations te realiseren. Daarnaast kan onze eigen opgewekte stroom hieraan gekoppeld worden is het opladen van elektrisch materieel mogelijk. Naar verwachting zal in 2024 het energieopslagonderstation Wierden in dienst gaan.

Een belangrijk aandachtspunt is de schaarste van het EV (energievoorziening)-personeel bij de aannemers.

Verbeteraanpak Trein 2025

Het programma Verbeteraanpak Trein 2025 (VAT25) heeft tot doel om de intensivering van de dienstregeling van 2025 (en verder) beheerst en tegen een gewenst prestatieniveau te realiseren.

Eind 2022 is de planfase afgerond. In de planfase is onderzocht wat de impact op de corridorprestaties is van de introductie van de derde en vierde IC Breda – Eindhoven, de Airport Sprinter en extra omgeleid goederenverkeer op de Brabantroute (als gevolg van de gehele en gedeeltelijke stremming van het traject Zevenaar en Oberhausen tussen november 2024 en mei 2026). In dit onderzoek is vast komen te staan dat door de intensivering van de dienstregeling het aantal incidenten⁵ zal toenemen. Tegelijkertijd nemen de logistieke mogelijkheden voor een effectieve bijsturing af. Zonder aanvullende maatregelen kan niet worden

⁵ Een incident is een onverwachte gebeurtenis die de dienstregeling verstoort (bijv. storing van de infra, een gestrande trein, een spoorloper).

gestuurd op het voorkomen van meer incidenten. Ook neemt de impact van de incidenten toe, omdat de operatie niet gefaciliteerd wordt in het adequaat afhandelen ervan. Het gevolg is dat piekbelasting in het werk van de operatie vaker voorkomt, de duur ervan langer wordt en meer (reizigers)treinen verdrongen en opgeheven moeten worden. Hierdoor breiden vertragingen zich uit naar andere delen van het netwerk.

Om de risico's te beheersen hebben we een maatregelenpakket opgesteld waarbij ProRail zich de komende jaren richt op de realisatie van de volgende maatregelen:

- Het verkleinen van de kans op impactvolle incidenten door extra preventief onderhoud aan kritische infra;
- Het versneld afhandelen van incidenten door de inzet van extra materieel;
- Het voorkomen van verdringing en het opheffen van treinen door de bijsturingmogelijkheden te vergroten;
- Werklastverlichting door procesverbeteringen en wijzigingen in de ICT-systemen.

Met dit maatregelenpakket kunnen niet alle risico's gemitigeerd worden, wat een negatief effect heeft op de prestaties en de kwaliteit van de dienstregeling.

740m treinen

ProRail voert in opdracht van IenW een corridorstudie 740 meter uit; geplande oplevering van de eindrapportage is in het najaar van 2023. Deze studie betreft een verdiepingsslag van de in 2019 opgeleverde TEN-T analyse, specifiek gericht op een aantal goederencorridors en bestaat uit een aantal locatie specifieke (pre)verkenningen, een MKBA (maatschappelijke kosten-/batenanalyse) en een uitrolstrategie hoe het goederennetwerk geschikt te maken voor 740 meter lange goederentreinen.

Aan de hand van de eindrapportage van deze studie initieert IenW financiële besluitvorming om het goederennetwerk structureel geschikt te maken voor 740 meter. IenW is voornemens de eindrapportage ook te gebruiken voor de aangenomen Kamermotie waarbij IenW gevraagd is om in het najaar van 2023 te komen tot een implementatieplan voor de 740 meter trein. Vooruitlopend op de corridorstudie 740 meter heeft IenW besloten € 97,2 miljoen te reserveren voor diverse meekoppelkansen (werk mee te laten liften op andere lopende projecten). Dit betreffen de locaties Roosendaal, Lage Zwaluwe, Rotterdam-Noord Goederen en Hengelo. Recent is een eerste Europese subsidieaanvraag ingediend.



Wegtakelen van tijdelijke spoorbrug bij station Diemen.

Behandelen en opstellen

ProRail start in 2024 met het opstellen van een visie op emplacementsontwikkeling als onderdeel van ons netwerk voor zowel reizigersvervoer als goederenvervoer als infravervoer. De noodzaak hiertoe komt door een toename in de knelpunten op emplacements, de beperkte middelen die beschikbaar zijn voor het oplossen van de knelpunten en uit de externe ontwikkelingen, zoals de woningbouwopgave. Hierdoor is een visie nodig op hoe en waar wij op de lange termijn capaciteit nodig hebben op emplacements.

2.3 Stations

In hoofdstuk 5 van dit beheerplan schrijven we meer over de Stationsagenda. Deze agenda bevat een visie voor 2040 en beschrijft de governance (het bestuur), sturing en financiering rondom stations. ProRail heeft een grote bijdrage geleverd aan de totstandkoming en de inhoud van deze agenda. We spreken de ambitie uit met IenW en NS Stations en streven naar een verbetering in de kwaliteit en een stijging van het gemiddelde reizigersoordeel van stations in Nederland (met de afspraak om te focussen op stations die lager dan een zes scoren). Voor alle details verwijzen we daarom ook graag naar de Stationsagenda zelf. In 2024 zal met IenW onderzocht worden welke ambities realistisch en financieel haalbaar zijn in de nabije toekomst.

Naast de inzet op de Stationsagenda is ProRail Stations aangesloten bij de werkstroom ketens en knopen van het Toekomstbeeld OV. ProRail Stations levert een flinke inzet aan de uitvoering van de Actie-agenda OV-knooppunten (als onderdeel van het programma TBOV). De ontwikkelingen om met een goed OV Nederland richting 2040 e.v. bereikbaar te houden en de mobiliteitsgroei op te vangen, vragen meer dan ooit om stations(omgevingen) die voor de reiziger en gebruiker toegankelijk zijn. Nu en in de toekomst. Zowel onder invloed van ontwikkelingen vanuit het netwerk als vanuit de omgeving, is het voor ProRail belangrijk om de ruimteconcurrentie binnen en buiten het station proactief en adaptief voor te bereiden op toekomstige ontwikkelingen. Daartoe participeert ProRail Stations in de Actie-agenda OV-Knooppunten om samen met de regionale knooppuntregisseurs de gebiedsgerichte ontwikkelingen op de stationsknooppunten indien nodig aan te dragen voor rijksfinanciering. Als kennispartner dragen we ook bij aan de doorontwikkeling van de Actie-agenda. Op het snijvlak van stations, netwerk en omgeving wordt continu geschakeld op actuele ontwikkelingen, zoals de herijking TBOV, duurzaamheid en klimaatadaptatie.

2.4 Overwegen

Het uitgangspunt in het beleid van IenW en ProRail is onder andere dat een wijziging van het gebruik van het spoor dan wel van de weg, niet mag leiden tot een afname van de veiligheid op overwegen. Dit betekent dat bij elke productstap die gemaakt wordt en waardoor het netwerk drukker wordt, gekeken moet worden naar het effect op de veiligheid op overwegen. Denk hierbij aan de kans op een incident of aan langere dichtligtijden. Hiervoor wordt in een risicoanalyse gekeken of, en zo ja welke, maatregelen getroffen moeten worden om de veiligheid op overwegen te handhaven. Dit is onder andere gedaan op de lijn Utrecht – Harderwijk en de Brabantroute, waarbij de komende jaren maatregelen worden genomen aan de hand van de uitkomsten.

Daarbij zijn het treinverkeer én het wegverkeer de afgelopen jaren fors toegenomen. En het einde van deze groei is nog niet in zicht. Het spoor maakt Nederland toegankelijk, draagt bij aan de economische ontwikkeling en is bovendien duurzaam. Maar er is ook een andere kant. Overwegen staan een goede doorstroming van het treinverkeer én het wegverkeer in de weg en vormen daarnaast een veiligheidsrisico voor iedere overweggebruiker.

Het streven van zowel IenW als ProRail is om het aantal dodelijke slachtoffers en het aantal overwegstoringen tot nul te reduceren; een streven met een lange adem. Gelet op de financiële mogelijkheden is het niet mogelijk om alle overwegen te vervangen door een ongelijkvloerse kruising. Er moet ook gekeken worden naar andere en naar de meest kosteneffectieve maatregelen.

Dit alles is opgenomen in het nieuwe Plan van Aanpak voor overwegen. De nieuwe aanpak gaat uit van:

- Een meer datagedreven manier van werken in de overwegenaanpak;
- Naast het risico van de overwegen zelf, zal ook gekeken worden naar het risico van de burger (overweggebruikers, treinreizigers en treinpersoneel);
- Een corridor- en gebiedsgerichte aanpak, in plaats van het kijken naar individuele overwegen en hun risico;
- Risicosturing en effectiviteit als leidend principe te hanteren, waarbij budget zo goed mogelijk besteed wordt;
- En daarom verbijzonderde overwegprogramma's (behalve het programma NABO) te stoppen, en alles onder te brengen in één programma overwegen (geen aparte geldstromen, maar één centraal overwegenbudget).

Deze nieuwe aanpak is inmiddels gedeeld met de Tweede Kamer. Momenteel wordt er gewerkt aan de concretisering en ranking van overwegen op basis van overwegveiligheid. Hierbij houden we ook zeker aandacht voor Niet Actief Beveiligde Overwegen (NABO's) en de overwegen op haven- en industriegebieden.

2.5 Instandhouding en klimaatadaptatie

In het coalitieakkoord is de ambitie opgenomen van een kwalitatief hoogwaardige en klimaatadaptieve infrastructuur. Om hier invulling aan te geven zal ProRail verder gaan met het inbedden van klimaatadaptatie in de instandhoudingsprocessen en ontwerpvoorschriften. Hiervoor heeft ProRail een financiële behoefte bepaald en opgenomen in de langetermijnreeksen voor Exploitatie, Onderhoud en Vernieuwing (EOV); IenW moet hierover nog besluiten. Voor de jaren 2024 en 2025 verwacht ProRail binnen de beschikbare middelen een aantal eerste stappen te kunnen zetten. Concreet betekent dit dat ProRail de komende twee jaar nadere afspraken met IenW zal maken over de te hanteren risicoprofielen (afhankelijk van het risico kiezen tussen 'voorkomen', 'beperken', 'accepteren' en 'herstellen') en zullen er studies worden uitgevoerd (bijvoorbeeld naar de impact van droogte op verzakkingen). Hiermee streeft ProRail naar een klimaatadaptieve aanpak van de instandhouding en uitbreiding van de hoofdspoorweginfrastructuur. Om te komen tot een klimaatadaptieve infrastructuur zal een significant budget nodig zijn zowel binnen MIRT als EOV. Hierover zijn we in gesprek met IenW.

3 Dagelijkse Operatie – Logistiek

3.1 Inleiding

Binnen onze dagelijkse logistieke operatie werken we aan de kerntaak 'het leiden van het verkeer over de hoofdspoorweginfrastructuur'. Dit doen we met drie hoofdactiviteiten:

1. Het plan maken: het afhandelen van orders voor vervoerders en andere capaciteitsvragen (zoals onderhoudstijd) en het voorbereiden van alternatieve plannen bij verstoringen, evenementen, seizoenen, etc.
2. Het plan realiseren: het leiden van het verkeer, met als doel:
 - Volgens plan (overeenkomst met vervoerders) te leveren en;
 - Bij verstoring, zo snel mogelijk volgens een vooraf bedacht plan terug te keren naar het plan en daarmee de belofte die aan reizigers en verladers is gedaan, waar te maken.
3. Regie op incidenten: opdat zo snel mogelijk het sein 'spoor vrij' gegeven kan worden bij verstoringen, én het voorkomen van verstoringen.

Hieronder geven we inzicht in de uitdagingen binnen deze logistieke operatie in de komende jaren en onze antwoorden op die uitdagingen.

3.2 Logistieke operatie

Onze aanpak van het personeelstekort

In 2021 zijn we binnen onze logistieke operatie aangelopen tegen een tekort aan treinverkeersleiders. Treinreizigers en vervoerders hebben hier meerdere malen hinder van ondervonden, op meerdere trajecten. Sindsdien hebben we grote stappen gezet in het inlopen van het tekort en met name ook het voorkomen van hinder voor reizigers en vervoerders door dit tekort.

In de komende periode blijven we sturen op een zo hoog mogelijke instroom van nieuwe medewerkers, ook om de hoge uitstroom, onder meer veroorzaakt door een groot aantal pensioneringen, te compenseren. Daarnaast werken we aan een betere inzetbaarheid van onze medewerkers door onder meer landelijke coördinatie op het rooster, het vergroten van de flexibiliteit van medewerkers en het anders indelen van werkzaamheden. Daarnaast nemen we maatregelen op het gebied van digitalisering om bijvoorbeeld de piekbelasting te verlagen. Dit doen we niet alleen om hinder voor reizigers en vervoerders te voorkomen, maar ook om het voor onze medewerkers mogelijk te maken pauze en verlof te genieten op de momenten dat zij dat willen. Op basis van de verwachte in- en uitstroom blijft het tekort aan treinverkeersleiders afnemen.

Onze aanpak van de werkbeleving

Zoals gemeld in het addendum op het beheerplan 2022-2023 heeft ProRail in 2021 een onderzoek laten uitvoeren naar de werkbeleving van de operationele medewerkers van de verkeersleiding, de zogenaamde 0-meting. Deze 0-meting leerde ons dat een deel van de organisatie ontevredenheid ervaart. Het driesporenbeleid dat we benoemd hebben, zetten we de komende jaren door: (1) we werken op locatieniveau aan het herstellen van vertrouwen, de verbinding en de ordening; (2) we ontwikkelen op een participatieve manier waarbij we kennis, ervaring, eigenaarschap van alle verkeersleiding (VL)-collega's aanboren en erkennen en waarderen; en (3) we werken aan een toekomstbeeld en een strategie om de logistieke organisatie te ontwikkelen en besturen.

Om deze drie sporen te ondersteunen werken we ook aan de ontwikkeling van de kennis, kunde en vaardigheden van onze leidinggevenden en medewerkers, zodat zij aan deze beweging kunnen bijdragen. Ook verbeteren we onze interne communicatie, zodat we transparantie en openheid bieden over besluiten en perspectief creëren en begrip voor de samenhang van initiatieven creëren. Zo willen we de samen behaalde resultaten zichtbaar maken en de trots, die er bij veel medewerkers al is, nog verder vergroten.

Functieverbreding

Een initiatief dat we nemen om de werkbeleving van onze treinverkeersleiders te verbeteren is functieverbreding. Dit staat voor een beweging waarbij treinverkeersleiders en decentrale verkeersleiders hun vak kennis en vaardigheden kunnen uitbreiden en daadwerkelijk inzetten. Bovendien bereiden we ons als logistieke operatie met functieverbreding voor op de toekomst. Functieverbreding doen we op verschillende manieren:

1. Treinverkeersleiders en decentrale verkeersleiders kunnen hun werkplekkennis vergroten met meer gebieden en posten. Medewerkers met meer geografische kennis zijn breder inzetbaar, en daarmee wordt onze organisatie flexibeler.
2. Treinverkeersleiders en decentrale verkeersleiders worden meer betrokken bij de opleiding. Zo wordt operationele kennis en ervaring gedeeld en maken we lokaal en ervaringsgericht opleiden mogelijk.
3. Treinverkeersleiders en decentrale verkeersleiders worden betrokken bij lokale en landelijke stafftaken en projecten. Zo wordt alle kennis en ervaring binnen Verkeersleiding ingezet voor organisatieontwikkeling.
4. Treinverkeersleiders kunnen hun logistieke kennis en vaardigheden vergroten als voorbereiding op logistieke ontwikkeling.
5. Er komt ruimte voor de verdere ontwikkeling van specialismes en tactische en strategische vaardigheden.

Na een gedegen voorbereidingstraject is in april 2023 de participatieve samenwerking gestart voor de verdere uitwerking. Samen met de medewerkers, de onderdeelcommissie van de OR van verkeersleiding en de vakbonden spreken we over de concrete invulling, gevolgen en tijdslijn. Naar verwachting ronden we dit participatieve traject in 2023 af, waarna we de daadwerkelijke invoering kunnen starten medio 2024.



Meldkamer Spoor in Utrecht.

Verbeteren dienstverlening goederenvervoer

Met het oog op het doorzetten van de groei in het goederenvervoer en op de grootschalige werkzaamheden aan het Derde Spoor in Duitsland (startend 2024), wordt er op meerdere aspecten geïnvesteerd in procesverbeteringen voor het goederendomein. Zo wordt het proces grensafstemming Nederland – Duitsland verbeterd, waarbij afstemmomenten tussen ProRail en DB Netz worden ingesteld. Dit leidt tot een versterking van de interface sturing en een doorontwikkeling van de cruciale functie Grensdisponent (ProRail te Duisburg). Een tweede belangrijke initiatief is het ketengericht verbeteren van de procesondersteuning van het goederenproces, door onder andere een centrale verkeersleider goederen. Deze verkeersleider staat in contact met de verkeersleiders voor reizigerstreinen, de verkeersleidingsposten, buitenlandse netbeheerders en overige in- en externe stakeholders. De goederenexpertise binnen ProRail wordt gebundeld en eenduidig aangestuurd. En door meerdere keren per week in rechtstreekse afstemming met vervoerders de procesgang te bespreken komen we tot een kortcyclische verbeteromgeving. Een derde initiatief is het, in afstemming met vervoerders, voorbereiden van de processen en de organisaties bij Verkeersleiding en Capaciteitsverdeling op de 80-weekse buitendienststelling van het Derde Spoor in Duitsland. En verder worden de planprocessen in de overgangsfase tussen Capaciteitsverdeling en Verkeersleiding doorontwikkeld, waarvan wordt verwacht dat hiermee de goederenvervoerders beter kunnen worden bediend.

Verbeteren dienstverlening internationaal reizigersvervoer

ProRail maakt zich de komende jaren sterk voor gerichte implementatie van de Trans Europese Netwerken op die onderdelen van het netwerk waar dit het meeste rendoert voor internationaal spoorvervoer en is actief voor het verkrijgen van additionele financiering hiervoor. ProRail implementeert Europese TSI's (Technical Specifications for Interoperability) om aan alle vervoerders een open netwerk aan te kunnen bieden. Dit geldt ook voor capaciteitsmanagement en operatie. ProRail implementeert hiertoe in RNE (RailNetEurope) verband het project Time Table Redesign en ontwikkelt met partners in EuroLink een verbeterde dienstverlening voor de internationale reiziger.

Verder werkt ProRail aan haar aandeel in de Actie-agenda AirRail, met IenW, KLM, Schiphol en NS ontwikkeld om de trein aantrekkelijker te maken als alternatief voor het vliegtuig op – om te beginnen – de bestemmingen Londen, Parijs, Brussel, Düsseldorf, Frankfurt en Berlijn.

Vanaf mei 2023 rijdt de internationale nachttrein van Brussel via Amsterdam naar Berlijn. Daarnaast ondersteunt de Europese Commissie de plannen om het internationale treinverkeer te stimuleren, waaronder de pilot nachttrein Amsterdam – Barcelona in 2025. Internationaal wordt hier een werkgroep voor ingericht, waar ProRail aan deelneemt.

Wintermaatregelen: ontwikkeling nieuwe scenario's voor situaties van extreme sneeuwval

In de winterevaluatie 2021 (winterse periode 7-15 februari 2021) is vastgesteld dat de bestaande set wissels van KernInfraFase 3 (KIF 3; ongeveer 2.650 wissels) te groot is om de beschikbaarheid van de infra op het vereiste niveau te houden bij zware sneeuwval. Hierdoor kon de eerste dagen na de sneeuwval geen Landelijk Uitgedunde Dienstregeling (hierna: LUD) worden uitgevoerd.

Aangezien de capaciteit en inzet van sneeuw- en storingsploegen in winterse omstandigheden niet substantieel kan worden uitgebreid, heeft ProRail in eerste instantie de mogelijkheden onderzocht het wisselbestand van KIF 3 te reduceren. Dit onderzoek, in de zomer van 2022 afgerond, wees uit dat de set wissels die nodig is voor het uitvoeren van LUD en de dienstregeling van andere vervoerders niet gereduceerd kan worden. Door de noodzakelijk geachte toevoeging van wissels op niet-centraal bediende gebieden is deze set wissels juist omvangrijker geworden (ongeveer 3.250 wissels). Dwingt extreme sneeuwval ProRail tot het gebruik van substantieel minder wissels, dan is het rijden van een LUD niet mogelijk en dient deze dienstregeling van NS en de dienstregelingen van andere reizigersvervoerders en goederenvervoerders substantieel te worden afgeschaald. De verwachting is dat eens in de vijf jaar extreme sneeuwval (in combinatie met vorst en harde wind) reden zal geven om de inzet van

de nooddienstregeling te overwegen. De nooddienstregeling winter is een sterk afgeschaalde dienstregeling van NS en regionale reizigersvervoerders en beperkte capaciteit voor goederenvervoer op drie corridors (Betuweroute, Brabantroute en Kijfhoek-Roosendaal-Essen), waarbij niet voorzien is in capaciteit voor internationaal en besloten treinvervoer. Zowel ProRail als NS streven ernaar zo lang mogelijk vast te houden aan een LUD. Bij een LUD kunnen regionale reizigersvervoerders hun reguliere treindienst 'gewoon' blijven uitvoeren, waarbij maatwerk mogelijk blijft voor regionale reizigersvervoerders. De treindienst van regionale reizigersvervoerders kan op specifieke punten aangepast worden afhankelijk van de lokale infra-beschikbaarheid en de logistieke condities bij de regionale reizigersvervoerder zelf.

In het eerste halfjaar van 2023 zijn drie nieuwe scenario's ontwikkeld, te weten: flexibele LUD (een LUD met de mogelijkheid om regio's, waar zware sneeuwval verwacht wordt, te ontkoppelen), nooddienstregeling winter en opstartdienstregeling NS (een LUD van NS die is samengesteld uit de sprinterseries van de reguliere dienstregeling, deze kan modulair worden opgestart in aansluiting op de stapsgewijze ingebruikname van de infra). In het tweede halfjaar van 2023 worden deze drie nieuwe scenario's geïmplementeerd. Verder start vanaf 10 december 2023 de pilot handelingskader extreem weer met procescontractaannemers, nemen regionale reizigersvervoerders deel aan het besluitvormingsproces en neemt ProRail de regie op de totstandkoming van de gezamenlijke kernboodschap op zich. Over de voortgang wordt gerapporteerd in de (half-)jaarrapportages aan lenW.

Verbeteren van het contact met regionale vervoerders

In 2024 blijven we, met name in de logistieke operatie, investeren in onze relatie met regionale vervoerders. Zo werken we met een aantal vervoerders al samen op de zaal, zoals op onze verkeersleidingsposten in Maastricht en Groningen en we bekijken de mogelijkheden om dat uit te breiden. Daarnaast communiceren we transparant, zoals over onze strategische personeelsplanning en de scenario's voor het afschalen van de treindienst. Ook werken we samen met de vervoerders, waar van toepassing, aan het verbeteren van de prestaties op de lijnen waarvan we gezamenlijk constateren dat de prestaties beter moeten. Daarnaast willen we periodiek aansluiten bij bestuurlijke overleggen met alle vervoerders, dus ook de regionale vervoerders.

3.3 Logistieke ontwikkeling

Het huidige capaciteitsverdelings-, plan- en uitvoeringsproces heeft zijn grenzen bereikt. Voldoen aan Europese afspraken, arbeidsintensief werk bij complexere planningen, toenemende onttrekking voor werkzaamheden en intensiever gebruik van de infrastructuur vereisen vernieuwing in de gehele logistieke keten. Temeer de krapte op de arbeidsmarkt en uitstroom van personeel de bezetting onder druk zet en daarmee de continuïteit van de treindienst in gevaar kan brengen. Deze vernieuwing is niet van vandaag op morgen gerealiseerd. Vernieuwingen in het complexe systeemlandschap kent lange doorlooptijden van 5 jaar of meer. Dit betekent dat we naast het ontwikkelen van een logistieke visie en ontwikkelstrategie om de vernieuwing vorm te geven, ook op korte termijn acties ondernemen om de continuïteit te waarborgen, maar ook om een antwoord te geven op capaciteitsvragen en ontwikkelingen in de uitvoering.

Wat doen we nu?

Op Europees niveau wordt het proces om te komen tot de dienstregeling volledig opnieuw ontworpen onder de naam Time Table Redesign (hierna: TTR). Inmiddels is hierin de samenwerking gevonden met vervoerders, verladers en infrastructuurbeheerders. Gezamenlijk is de ambitie uitgesproken om vanaf dienstregelingsjaar 2025 de nieuwe werkwijze in de praktijk toe te passen.

Binnen het huidige proces en systeemlandschap achten we volledige realisatie niet mogelijk. Binnen de huidige mogelijkheden zijn er voor TTR projecten gestart om maximaal te voldoen aan regelgeving en de planners te ondersteunen en de basis op orde te brengen. In 2023 zal duidelijk worden welke aanpassingen mogelijk zijn en welke risico's nog zullen resteren.



Opleidingsruimte voor treinverkeersleiders in het OCCR, Utrecht.

In de planning en uitvoeringsorganisatie van de treindienst is de uitdaging de bezetting te garanderen en verstoringen bij intensiever treinverkeer sneller af te handelen. Uitval van werkplekken betekent immers uitval van treinen. Naast uitbreiding van opleidingscapaciteit, innovaties in leren en opleiden wordt ingezet op flexibelere inzet van personeel, automatisering en reductie van piekbelasting.

Concreet lopen voor bovenstaande de volgende projecten:

- We hebben een drietal analyses uitgevoerd, voor het capaciteitsmodel (dit model geeft een beeld van hoe de nieuwe dienstregeling eruit ziet: de treinseries die ingepland zijn, de onderverdeling tussen reizigers- en goederentreinen en capaciteit voor werkzaamheden), de annuleringsheffing (1e stap 'no show') en het kalenderdagmechanisme. Daarmee hebben we inzicht welke stappen er ook daadwerkelijk gerealiseerd kunnen worden (maakbaar zijn) in de uitvoering. Voor die stappen geldt dat we deze daadwerkelijk kunnen gaan opstarten. Bouw en implementatie zullen dan de komende jaren moeten plaatsvinden. We zijn met IenW in gesprek over de financiering hiervan.
- Ordermanagement: vervoerders moeten volgens wetgeving (TSI: Technical Specifications for Interoperability) orders kunnen administreren bij ProRail.
- Digitaliseren van emplacementen: Sensoring en data-analyse van daadwerkelijk gebruik om capaciteitswinst te genereren en overbelastverklaringen met infra-aanpassingen te voorkomen.
- Reduceren piekbelasting door o.a. verder samenvoegen en overnemen werkplekken, opschalen proef flexibele werkplek, digitaliseren van aanwijzingen, automatiseren van het verwerken van berichten en versnellen van informatieontsluiting bij verstoringen.

Ontwikkelstrategie – hoe werken we toe naar 2030: digitaliseringsvisie ProRail

Zoals hierboven aangegeven zijn in de komende jaren veranderingen noodzakelijk in de logistieke keten van ProRail. Enerzijds zal ERTMS zijn intrede doen. Anderzijds noodzakelijk de groei van het treinverkeer en werkzaamheden, uitstroom van personeel en goed werkgeverschap tot grondige veranderingen in processen, werkwijzen en systemen en bij medewerkers. De eerste stap in deze verandering wordt beperkt door de begrenzing van onze ICT-applicaties en ICT-systemen. Verdere digitalisering is noodzaak: dit leidt tot de digitaliseringsvisie van ProRail.

De digitaliseringsvisie ProRail gaat uit van een digitalisering van het integrale logistieke proces: dit betekent één logistiek proces, één loket voor onze klanten, dienstregelplanning tot vlak voor de uitvoering, geautomatiseerde conflictsignalering én -afhandeling, stille communicatie tussen verkeersleiding en rollend materieel. Dit alles passend in Europese regelgeving en besturing vanuit een kleiner aantal, meer autonome verkeersleidingposten met een flexibele bijstuurorganisatie waarbij piekbelasting en onderdruk tot het verleden behoren.

Voor de eerstvolgende jaren wordt een zogeheten routekaart uitgewerkt met daarin ontwikkelingen die nodig zijn om de visie mogelijk te maken. Concreet wordt hier gewerkt aan de volgende projecten:

- Marktverkenning en soll-situatie voor het logistieke proces. Dit om te bepalen hoe systemen als Plan en uitvoeringssystemen als Donna en Procesleiding te vervangen om de aanpasbaarheid te vergroten en continuïteit te waarborgen.
- Ontwikkeling van Traffic Management Systeem (één van de vijf systeemsprongen): Dit om intensiever treinverkeer mogelijk te maken en noodzakelijk als we over zouden gaan naar bijvoorbeeld invoering van ATO (Automatic Train Operation).
- Ontwikkelen van een operationeel besturingsmodel bij de verkeersleiding: naar Europees model meer scheiden van veiligheid, logistiek en order. Om zowel impact van storingen te beperken door snellere afhandeling als ook efficiënter inzet van personeel.

Dit vergt naast capaciteit en kennis in de ICT-organisatie ook een intensieve bijdrage vanuit de plannings- en uitvoeringsorganisatie. Momenteel concurreren de resources noodzakelijk voor de issues op korte termijn met het verwezenlijken van de digitaliseringsvisie. Daarnaast vergt ontwikkelen en de winkel openhouden een andere manier van werken bij zowel ICT, als Capaciteitsmanagement als Verkeersleiding. De uitwerking van de visie en het komen tot een ontwikkelstrategie bevat daarmee de noodzakelijke voorwaarden voor de organisatie.

Bovenstaande wordt ingebed en gevoed door de ProRail visie op digitalisering die ook het komende jaar zal worden ontwikkeld (zie hoofdstuk 6).

3.4 Incidentenbestrijding

De beweging van nadruk op repressie naar focus op preventie

In de afgelopen jaren heeft ProRail zich op het gebied van incidentenbestrijding met name gericht op het verder professionaliseren van de repressieve taak: het afhandelen van verstoringen op en rondom het spoor. Mede vanwege de verdere groei van (duurzame) mobiliteit op het spoor, wordt het steeds belangrijker om incidenten die impact hebben op het treinverkeer te voorkomen. De komende jaren ligt onze focus daarom op het ontwikkelen van preventieve activiteiten. We gebruiken (historische) data en camerabeelden om onze buitendienst op de belangrijkste risicolocaties in te zetten. Op deze manier zetten we onze resources gericht in om verstoringen op en rondom het spoor te voorkomen.

We werken aan een centrale afdeling waar alle camera's en camera-systemen op en rondom het spoor kunnen worden ontsloten. Het gaat hier om ongeveer 6.500 camera's van ProRail, welk areaal de komende jaren flink zal uitbreiden. Denk hierbij aan camera's langs het spoor en bij stations, overwegen/paden, tunnels, bruggen, emplacements, kantoren, verkeersleidingsposten. Met het centraal ontsluiten van deze beelden richten we ons niet alleen op het voorkomen van incidenten, maar zijn we ook in staat snel overzicht te hebben bij incidenten waar camerabeelden aanwezig zijn. Deze beelden kunnen waar nodig gedeeld worden met overheidshulpdiensten om incidentafhandelingen te bespoedigen.

Verduurzaming van het wagenpark (tot 2030)

We willen ervoor zorgen dat ons wagenpark in 2030 volledig elektrisch is. Omdat we tegelijkertijd geen afbreuk willen doen aan de flexibiliteit en slagkracht van onze incidentenbestrijding, is dit een complexe uitdaging. In 2023 hebben we de eerste elektrische personenvoertuigen voor incidentenbestrijders in gebruik genomen. Daarnaast hebben we de eerste

aanbesteding voor een elektrische vrachtwagen gepubliceerd. De kennis en ervaring die we hiermee opdoen gebruiken we in het plan dat we in 2023 maken om in de periode tot 2030 zo goed mogelijk aan onze ambitie te kunnen voldoen.

Bedrijfsbrandweer Kijfhoek

lenW, de gemeente Zwijndrecht en ProRail hebben gezamenlijk besloten dat we in 2024 de nieuwe ProRail-bedrijfsbrandweer op emplacement Kijfhoek gaan implementeren. Hierin vullen we een unieke samenwerking met de Veiligheidsregio Zuid-Holland-Zuid in, met drie identieke, speciaal voor de Spoorzone en het emplacement ontwikkelde brandweervoertuigen en een verregaande operationele samenwerking met de brandweer van Zwijndrecht. Dit valt samen met het in dienst nemen van het nieuwe heuvelsysteem op Kijfhoek.

Ook op andere emplacementen, met name Amersfoort en Venlo/Blerick, zijn we in gesprek met de bevoegde gezagen over een eventuele verplichting van een bedrijfsbrandweer. In de tussentijd zal ProRail – met name binnen het domein van incidentenbestrijding, met innovatieve ideeën, zoals een blustrein en een blusarmvoertuig – het verschil blijven maken met (tijdelijke) mitigerende maatregelen, om daarmee emplacementen open te houden voor goederenvervoerders.

Inzet railwegvoertuig

Als infrabeheerder wil ProRail bij een incident zo snel mogelijk weer vrij baan maken. In een aantal gevallen kan een trein niet meer zelfstandig verder en is deze afhankelijk van externe (niet elektrische) tractie. De laatste jaren is de beschikbaarheid van dieseltractie afgenomen. Dieseltractie is zodoende een steeds minder betrouwbaar middel om een gestrande trein weg te slepen. ProRail heeft daarom een alternatief proces ingericht waarin gebruik wordt gemaakt van railwegvoertuigen om een gestrande trein naar een veilige plek te verplaatsen. We implementeren het gebruik van deze voertuigen momenteel en daarmee hebben we een aanvullend hulpmiddel voor het wegslepen van treinen. We bekijken per incident welke vorm van (hulp)tractie het meest geschikt is.

Bergingsteams

In 2022 en begin 2023 hebben we plannen uitgewerkt voor het inrichten van onze incidentenbestrijding voor de taak 'bergen slachtoffer' bij aanrijdingen. We willen deze taak formaliseren en structureel beschikbaar maken bij de afhandeling van incidenten. Hiermee willen we de berging van slachtoffers professioneel, onder de juiste voorwaarden, met heldere afspraken, verwachtingen en hulpmiddelen uit kunnen voeren. Door de ondersteuning van en samenwerking met ketenpartners kunnen afhankelijkheden worden verminderd met een efficiëntere afhandeling tot gevolg. In 2023 zijn we gestart met de implementatie. 2024 zal nog in het teken staan van verder groeien naar een volledige en definitieve inrichting en bemensing, zodat we de dienstverlening op het gebied van bergen van slachtoffers in principe continu en landelijk dekkend kunnen bieden. In het tweede kwartaal van 2024 worden de inspanningen en resultaten tot dat moment geëvalueerd. Indien nodig kunnen we dan nog bijsturen. Vanaf 2025 verwachten we dat het bergen van slachtoffers een ingebed onderdeel van onze bedrijfsvoering is.

4 Dagelijkse Operatie – Assets

4.1 Inleiding

De Dagelijkse Operatie – Assets is het deel van ProRail dat 24 uur per dag ervoor zorgt dat alle spoorinfrastructuur veilig beschikbaar is voor onze klanten. Binnen de Dagelijkse Operatie – Assets werken we aan de kerntaak ‘het onderhoud van de hoofdspoorweginfrastructuur’. We monitoren continu de status van onze assets en de compliance met vergunningen, voeren klein onderhoud uit en lossen storingen ter plekke op.

In dit hoofdstuk geven we aandacht aan beleidsprioriteiten 1 *‘intensivering van de instandhoudingsopgave’* en 3 *‘verdere ontwikkeling (van de taakuitvoering) van de organisatie: Aantoonbaar Veilige Berijdbaarheid’*.

4.2 Aantoonbaar Veilige Berijdbaarheid

ProRail moet te allen tijde kunnen aantonen dat de spoorinfrastructuur veilig berijdbaar is. Hiermee wordt bedoeld dat met bewijslast kan worden onderbouwd dat alle maatregelen zijn getroffen die noodzakelijk en redelijkerwijs mogelijk zijn om de veiligheidsrisico's, die samenhangen met het berijden van het spoor door treinen, voor de gebruikers te beheersen. Uit diverse incidentonderzoeken en interne audits zijn bevindingen naar voren gekomen die het inzicht geven dat deze risicobeheersing beter moet. Er zijn kortetermijnmaatregelen getroffen om de risicogebieden in kaart te brengen en beheersen. Voor een structurele verbetering is gekozen voor een programmatische aanpak, het programma Aantoonbaar Veilige Berijdbaarheid (hierna: AVB). Dit programma kent een grote verwevenheid met het programma Prestatiegericht Onderhoud (hierna: PGO), omdat verbeteringen die ontwikkeld worden binnen dit programma (vaak) leiden tot werkproces- en contractaanpassingen met de onderhoudsaannemers.

Het programma AVB heeft in 2023 en 2024 de focus op spoor en wissels. Voorziede mijlpalen voor 2023 en 2024 zijn de verbetering van het werken met FMECA's⁶, het toewerken naar het landelijk hanteren van één onderhoudsnorm per techniekveld binnen het spoor, een geoptimaliseerd verificatie- en validatieproces en een geoptimaliseerd proces rondom de inzet van meettreinen (die met videobeelden en sensoren de staat van het spoor in kaart brengen). Zodat ProRail in staat is om aantoonbaar te verifiëren of gepland onderhoud is uitgevoerd en overschrijdingen volgens afspraken worden verholpen. Om dit te bereiken worden formats, regelgeving, tooling en dashboards in afstemming met de gebruikers aangepast, nieuwe databronnen ontsloten, processen geoptimaliseerd en geïmplementeerd en wordt de samenwerking met de PGO-contractaannemers verbeterd. In de loop van 2024 zullen andere, dan te prioriteren, techniekvelden aan de scope van het programma worden toegevoegd.

Een belangrijke randvoorwaarde hierbij is de borging van de verbeteringen in enerzijds de processen van ProRail en anderzijds in de PGO-contracten met de aannemers.

Grootste risico's voor het welslagen van de verbeteringen die we beogen met het programma AVB zijn de juridische obstakels om verbeteringen in nog lopende PGO-contracten door te voeren, het ontbreken van de interne capaciteit om de gewenste voortgang te kunnen boeken en het (vanwege de eerste twee genoemde risico's) nog langer landelijk niet uniform kunnen hanteren van gelijke onderhoudsnormen.

6 FMECA: Failure Mode Effect & Criticality Analysis. Dit betekent dat we onderzoeken (Analysis) op welke wijze een installatie kan falen (Failure Mode) en welk effect (Effect) dit heeft.

Bruggen bouwen

Specifiek voor spoorbruggen is in 2023 een programma gestart onder de noemer 'bruggen bouwen'. Aanleiding hiervoor was een audit van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) uit 2021 en 2022, waarin elf oude spoorbruggen met een overspanning van ten minste 50 meter op constructieve veiligheid zijn onderzocht. Uit deze audit bleek dat er ook hier verbetering nodig is op het gebied van het aantoonbaar kunnen verifiëren of het onderhoudsproces volgens planning en afspraken is doorlopen. Het programma richt zich met name op verbetermaatregelen in de procesvoering en contractuele beheermechanismen. De aanpak van dit programma is nauw verweven met het programma AVB en het programma PGO.

4.3 Baanstabieleit

Baanstabieleit

Om te beoordelen in hoeverre meer treinen veilig met een hogere aslast, frequentie en/of snelheid kunnen rijden, controleert ProRail in de komende jaren de ondergrond van het volledige spoornetwerk. Voor het beoordelen van de ondergrond van het Nederlandse spoornetwerk wil ProRail het zogenaamde 'Spoordijk Ondergrond Model' (SOM) toepassen. Deze beoordeling wordt opgenomen in een risicokaart van Nederland. Daarnaast is wetenschappelijk en praktisch toepasbaar onderzoek opgestart met TU Delft en Deltares. Doel is om meer kennis te krijgen over het dynamische effect van treinen op het baanlichaam. Zo kunnen we de rekenmethodiek verfijnen waarop we met het SOM kunnen berekenen of het baanlichaam sterk genoeg is voor het toekomstige logistieke product. Als derde wordt gewerkt aan een 'oplossingencatalogus' met nieuwe en bestaande oplossingen, inclusief impact op beschikbaarheid en kosten.

Baanlichaam

ProRail heeft samen met een aantal marktpartijen en onder begeleiding van Deltares de eerste toetsronde voor het beoordelen van de baanlichamen afgerond. Dit staat bekend onder LNA (Landelijke Netwerk Analyse) fase 1. De resultaten worden gedeeld met IenW. Op basis van de gegenereerde informatie kunnen nieuwe productstappen worden beoordeeld en kunnen vroegtijdig risico's en kansen worden gesignaleerd. Dit is van groot belang aangezien het baanlichaam sterk bepalend is voor de haalbaarheid van toekomstige productstappen en daarmee voor de doorontwikkeling van het gehele spoorstelsel.

Deze eerste toetsronde wordt direct gevolgd door een tweede toetsronde. De eerste fase van het onderzoek heeft de conditie van de baanlichamen in kaart gebracht op basis van openbare gegevens. De resultaten van deze fase zijn nu beschikbaar. In de tweede fase vindt een vervolganalyse plaats op basis van extra gegevens en grondonderzoek ter plaatse.

Als bijvangst van de LNA is de eerste versie van de 'digital twin' (exacte kopie van de buitenwereld) van het baanlichaam. Deze 'digital twin' wordt nu verder uitgewerkt tot een werkbare omgeving om informatie van het baanlichaam in- en extern te kunnen delen en te kunnen verbeteren.

Het onderzoeksprogramma RESET (Research Embankments for Safe Expansion of Traintraffic) komt op gang. Dit onderzoek voeren TU Delft en Deltares in gezamenlijkheid uit. Doel is om meer kennis te krijgen over het dynamische effect van treinen op het baanlichaam. Zo kunnen we de rekenmethodiek verfijnen waarmee we kunnen berekenen of het baanlichaam sterk genoeg is voor het toekomstige logistieke product. Er zijn al diverse onderzoeken uitgevoerd en voor de tweede toetsronde zijn inmiddels de eerste resultaten geïmplementeerd.

Daarnaast wordt gewerkt aan een 'oplossingencatalogus' met nieuwe en bestaande oplossingen, inclusief impact op beschikbaarheid en kosten. In de komende tijd zullen diverse innovaties in het spoor worden getest. De komende periode worden ook diverse projecten uitgevoerd om het baanlichaam te verbeteren. Dit betreft het oplossen van locaties waar schade is ontstaan aan het baanlichaam en bij een aantal bovenbouwvernieuwingen worden extra maatregelen genomen om het draagvermogen en de waterhuishouding te verbeteren.

Baanlichaam en klimaatadaptatie

Voor het baanlichaam zullen de resultaten van de nieuwe klimaatscenario's van het KNMI worden verwerkt in de regelgeving voor nieuwbouw en het ontwerp van drainagesystemen. Voor bestaande baanlichamen is er op dit moment geen directe actie voorzien om een bijdrage te leveren om het netwerk voor 2050 zoveel mogelijk klimaatbestendig in te richten.

Door het veranderende klimaat wordt echter wel meer schade aan het baanlichaam verwacht. Dit heeft impact op de beschikbaarheid van routes en zal opdruk geven in de beschikbare middelen van ProRail. In het kader van de langetermijnreeksen voor instandhouding is ProRail bezig met het maken van een financiële inschatting met als doel dit uiteindelijk op te nemen in de langetermijnreeksen.

Baanlichaam en productstappen

Per productstap doen we een toets, waarbij op basis van de beschikbare gegevens een oordeel wordt gevormd over de staat van het baanlichaam. We kijken naar het risico op afschuivingen en op beschikbaarheidsproblemen door verslechtering van het draagvermogen. Na de risicobeoordeling bepalen we of een productstap kan worden gereden, of dat er aanvullende maatregelen nodig zijn.

Gezien de beschikbare informatie, verwacht ProRail dat vaak aanvullend geotechnisch onderzoek of uitgebreide inspecties nodig zijn om productstappen mogelijk te maken. Dit geldt ook voor het uitvoeren van beheersmaatregelen. Gezien de omvang van het netwerk en de beschikbare middelen is het uitdagend om de groei op het spoor bij te benen.

Dassen en bevers

Door een toename van de dassen- en beverpopulatie in Nederland wordt ProRail steeds vaker geconfronteerd met ondergravingen van het spoor. Zowel dassen als bevers zijn in staat om in een nacht tot 1 m³ zand te verzetten. Hierdoor kunnen dassen- en beverlocaties in korte tijd van niet bekend uitgroeien tot locaties waar direct herstel van het baanlichaam aan de orde is. In sommige gevallen gaat dit zelfs gepaard met een noodzakelijke stillegging van het treinverkeer, omdat de veilige berijdbaarheid van het spoor in het geding is (zoals in Molkwerum en Esch in 2023 is gebeurd).

Dassen en bevers zijn beschermde diersoorten in Nederland. Daarom vraagt deze problematiek om een integrale en structurele aanpak waarbij het herstellen van de beschadigde infra in nauwe afstemming moet met juristen, ecologen en mensen met lokaal-specifieke kennis. Deze problematiek is redelijk nieuw voor ProRail en we zijn de ervaring over het beoordelen van verdachte locaties, de monitoring ervan en de aanpak voor het verwijderen van graverij nog aan het opbouwen. De intentie is om op korte termijn beter in staat te zijn om preventief te handelen, zodat we acute hinder voor het treinverkeer in de toekomst tot een minimum kunnen beperken.

In 2023 losten we naast de acuut ontstane problemen door dassenburchten in het spoor bij Molkwerum en Esch nog een aantal urgente dassenlocaties op (nabij Voerendaal, Geffen, Berghem en Stavoren) en voerden we de monitoring op verdachte locaties op. Het betreft hier onder andere de baanlichamen op de spoorlijn tussen Den Bosch en Ravenstein en tussen Deventer – Zutphen – Apeldoorn. Dit leidt tot het oplossen van twee nieuwe locaties in Brummen en Steenwijk vóór december 2023. Voor alle locaties geldt dat de acute problematiek is opgelost, maar dat de structurele graafwerende maatregelen nog moeten worden bepaald en getroffen.



Verwijderen van dassenburchten onder het spoor bij Esch.

We zijn in gesprek met de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) hoe we in acute situaties in de toekomst snel kunnen handelen om de graverij op te lossen en de schade aan het spoor te herstellen. Ondertussen werkt ProRail aan de uitbreiding van de structurele monitoring op alle verdachte locaties en aan kennisontwikkeling ten aanzien van het omgaan met graverij van dassen en bevers.

In 2024 richten we ons wederom samen met onze ketenpartners op de preventie van acute situaties door de ontwikkeling van een projectmatige aanpak op graver locaties en gaan we verder in gesprek met bevoegd gezag over passende wet- en regelgeving, mede vanuit het programma Flora, Infra en Fauna van IenW.

4.4 Havenspoorlijn en bijbehorende emplacements

Havenspoorlijn en bijbehorende emplacements

Het verbeterprogramma Zee – Zevenaar heeft een initiële doorlooptijd tot eind 2023. De focus heeft de afgelopen twee jaar vooral gelegen op het voldoen aan wet- en regelgeving en aan de vigerende eisen van de betreffende omgevingsvergunningen en aanwijzingen van de bedrijfsbrandweer. De brandblusvoorzieningen op de vijf havenemplacements zijn opgeleverd en zijn (organisatorisch) verbetermaatregelen getroffen om de problematiek rondom lasten onder dwangsom (hierna: LOD) onder controle te krijgen. Het aantal hinderlijke storingen is sinds medio 2022 sterk gedaald.

Door de noodzakelijke focus op de 'license to operate' is er in onvoldoende mate aandacht besteed aan het volledig en duurzaam wegwerken van de achterstanden in de infra en het vergroten van de 'klantwaarde' voor de goederensector. Er is meer tijd benodigd om alle programmadoelstellingen te behalen. Mede hierdoor verwacht ProRail dat niet alle programmadoelstellingen eind 2023 gerealiseerd zullen zijn. De staande ProRail organisatie staat daarnaast nog onvoldoende gesteld om de verbetermaatregelen van het programma over te kunnen nemen en structureel te kunnen borgen.

Onze inzet is erop gericht om het verbeterprogramma vanaf 1 januari 2024 te continueren. We moeten echter deze inzet van de programmasturing nog bespreken met IenW om zodoende ook formele besluitvorming af te wachten. Naast het aantoonbaar voldoen aan

wet- en regelgeving en de lopende projecten, zal de focus van het verbeterprogramma meer komen te liggen op het wegwerken van de achterstanden in de infra en het terugdringen van het aantal hinderrijke storingen.

Voldoen aan omgevingsvergunningen/ oplossen LOD's

In 2024 worden, om aantoonbaar te voldoen aan wet- en regelgeving en aan de vigerende eisen van de betreffende omgevingsvergunningen en aanwijzingen van de bedrijfsbrandweer, bovenop lopende verbetertrajecten om Lasten onder Dwangsommen tegen te gaan, verschillende additionele acties uitgevoerd. Een langetermijnvisie voor de inrichting van het emplacementsmanagement, gericht op het verstevigen van het toezicht op emplacements wordt in 2024 geïmplementeerd. In 2024 wordt daarnaast gezien hoe het emplacementsmanagement in de staande ProRail organisatie ingericht en ingebed dient te worden. Dit geldt ook voor de inbedding van de ontwikkelde werkwijze die het proces van naleving van de eisen uit de omgevingsvergunning beter beheerst.

Het beheer en onderhoud van de veiligheidsvoorzieningen dienen in 2024 ook overgedragen te worden aan de staande ProRail organisatie. Een transitimanager start in 2023 met het vormgeven van deze overdracht.

4.5 Prestatiegericht onderhoud

Prestatiegericht onderhoud

Goed spooronderhoud is een randvoorwaarde voor veilig en beschikbaar spoor. ProRail heeft het uitvoeren van kleinschalig onderhoud uitbesteed in 21 onderhoudsgebieden via prestatiegericht onderhoud (hierna: PGO). Verschillende in- en externe ontwikkelingen maken dat we onze strategie op uitbesteding van kleinschalig onderhoud tegen het licht houden. Intern zijn er ontwikkelingen op onder meer assetmanagementstrategie, techniekvisie, data gedreven werken en de invoering van ERTMS. Extern zijn er belangrijke ontwikkelingen onder andere meer treinverkeer, minder beschikbaar materiaal en mensen die aan het spoor kunnen/willen werken en marktontwikkelingen op het gebied digitalisering en *predictive* en *condition based maintenance*. Hiertoe is in 2022 het interne programma prestatiegericht onderhoud weer nieuw leven ingeblazen. PGO heeft een duidelijke relatie met de Meer Natuur in de Berm (MNIB)- contractering en het programma Aantoonbaar Veilige Berijdbaarheid.



Spoorberm in de buurt van Culemborg.

In 2024 en 2025 zal ProRail zich voor PGO richten op vijf zaken:

1. Implementeren van de nieuwe visie op hoe ProRail samen met de sector kleinschalig onderhoud vanaf 2025 wil organiseren;
2. Het aanbesteden van nieuwe onderhoudscontracten;
3. Opleiden van mensen en teams om te kunnen werken met de onderhoudscontracten;
4. Het blijven verbeteren van werkprocessen voor goede contractering van kleinschalig onderhoud;
5. Het blijven verbeteren van de samenwerking met onze aannemers in een attractieve markt.

Belangrijke randvoorwaarden voor het implementeren van een nieuwe visie op uitbesteed kleinschalig onderhoud is een voorspelbare uitrolplanning voor de nieuwe onderhoudscontracten en verbeterde werkprocessen rondom beleid, contract, aanbesteding, monitoring en contractmanagement.

Er zijn twee belangrijke risico's geïdentificeerd:

1. *Kennis en kunde:* Er zijn niet voldoende medewerkers met de juiste profielen (kennis en kunde) beschikbaar op de juiste plaats voor de uitvoering van de (nieuwe) onderhoudscontracten. Belangrijke mitigerende maatregelen zijn medewerkers ondersteunen met benodigde opleidingen en teams ondersteunen met een centraal implementatieteam.
2. *Markt voor kleinschalig onderhoud spoor is niet attractief genoeg voor marktpartijen:* De Nederlandse markt voor kleinschalig onderhoud aan het spoor kent hoge toetredingsdrempels met complexe contracten die zich niet altijd verhouden tot eenvoudige financiële prikkels, hetgeen leidt tot veel discussies over geleverde prestaties en contractteksten. Daarbij is ProRail gebonden aan Europese aanbestedingsregels die niet ontworpen zijn voor een dergelijke specifieke markt met daarbij, in de huidige conjunctuur, een markt waarin de aanbieder moet kiezen uit opdrachtgevers. Belangrijke mitigerende maatregelen zijn het opstarten van een gezamenlijk visietraject met de spoorsector en het inrichten van strategisch leveranciersmanagement op operationeel, tactisch en strategisch niveau.

Meer natuur in de berm

In 2021 is besloten om het groenbeheer in de bermen langs het spoor in een pilot uit de scope van de PGO-contracten te halen en los te contracteren onder de noemer Meer Natuur in de Berm (hierna: MNIB). Hierdoor is het mogelijk om meer flexibiliteit te creëren om veranderingen in de natuur op te vangen en is het mogelijk om wet- en regelgeving gemakkelijker te verankeren in het bermonderhoud. Daarnaast probeert ProRail met deze nieuwe contracten de biodiversiteit in de spoorbermen te vergroten. Dit alles vanzelfsprekend zonder in te boeten op de veiligheid en beschikbaarheid van het spoor. MNIB heeft een duidelijke relatie met de PGO-contractering evenals met de implementatie van de *Gedragcode soortenbescherming bestendig beheer en onderhoud* op basis van de Wet natuurbescherming.

ProRail heeft een dergelijk groencontract nog nooit aanbesteed. Het is dus niet duidelijk wat de kosten van de nieuwe specificaties zullen zijn en of hier voldoende budget voor is. Er zijn verschillende mitigerende maatregelen genomen ten aanzien van dit risico. Na evaluatie van de eerste aanbesteding zal bepaald worden of deze aanpak wordt doorgezet.

Als de evaluatie positief is, zal ProRail zich in 2024 en 2025 voor MNIB richten op drie zaken:

1. Het aanbesteden van nieuwe MNIB-contracten;
2. Het goed inrichten en opstarten van het contractmanagement voor de nieuwe MNIB-contracten;
3. Het doorontwikkelen van de MNIB-contracten.

Voor punten 1 en 2 volgt MNIB de planning van de aanbestedingen van de nieuw PGO-contracten. De MNIB-contracten starten namelijk gelijktijdig met nieuwe PGO-contracten en de planning van PGO is leidend.

4.6 Voorbereiding overdracht HSL-Zuid

Per 1 april 2031 loopt het contract van lenW met Infrasppeed voor het beheer en onderhoud van de HSL-Zuid (RIA) af en draagt lenW het volledige beheer van de HSL-Zuid over aan ProRail. Als onderdeel van de RIA zal vanaf 2025 de overdracht tussen Infrasppeed en Staat (de zogenaamde *Hand over*) starten en zal vanaf heden de inbeheername tussen Staat en ProRail voorbereid dienen te worden. Daartoe wordt in 2023 een overall actieplan en –planning opgesteld. Om de HSL-Zuid geheel binnen ProRail in beheer te kunnen nemen zijn in elk geval de volgende ingrijpende acties nodig: opstellen regelgeving intern ProRail voor de HSL met 300 km/u, opnemen assets in de systemen van ProRail, overdracht van het eigendom van de assets aan Railinfratrust (RIT) en voorbereiden en aanbesteden van het onderhoud.

We voorzien in 2024 en 2025 de volgende mijlpalen in dit traject:

- 2024 - Afstemming inhoud en aanpak '*Hand over Infrasppeed – Staat*' en informatie-overdracht Infrasppeed – ProRail met Infrasppeed;
- 2024 - Inzichtelijk en beschikbaar hebben van regelgeving/voorschriften/systeembeschrijvingen en richtlijnen voor de bovenbouw mede vanuit Infrasppeed;
- 2024 - Vervolmaken van de opname vergunningen en objectovereenkomsten, en deze inzichtelijk en beschikbaar hebben in het vergunningensysteem;
- 2024 - Initiëren opname van de assets in de systemen van ProRail, waaronder de objectenregistratie, de conditie van de assets, de gronden waarop e.e.a. gesitueerd is;
- 2025 - Opnemen staat van de assets HSL-Zuid;
- 2025 - Afronden van de aanbestedingsstrategie voor de HSL-Zuid.

Randvoorwaarden hiervoor zijn allereerst een positieve samenwerking met Infrasppeed in de voorbereiding en de uitvoering van de '*Hand over Infrasppeed – Staat*' en informatieoverdracht Infrasppeed – ProRail. Daarnaast een voldoende prioriteitsstelling en beschikbaarstelling van interne capaciteit binnen ProRail om de inbeheername van de HSL-Zuid proactief en gestructureerd voor te kunnen bereiden. Een betrouwbaar, volledig en tegelijkertijd van voldoende kwaliteitsniveau archief van de HSL-Zuid objecten voor zowel de onder- als bovenbouw is eveneens essentieel. De financiën, beschikbaar gesteld door lenW, voor informatieoverdracht en inbeheername van de HSL-Zuid zijn onmisbaar.

Voorziena risico's voor het overdrachtstraject zijn dat de bestaande dossiers met betrekking tot de systeemvrijgave van de HSL-Zuid onder- en bovenbouw intern ProRail de kwaliteitstoetsen niet doorstaan en dat de staat van de infrastructuur van de HSL-Zuid alsnog slechter is dan verwacht. We gaan de komende jaren aan de slag om hier een nauwkeurig beeld bij te krijgen en (indien nodig en in samenspraak met lenW) eventuele mitigerende maatregelen te definiëren en uit te voeren.

5 Realisatie netwerk voor de toekomst

5.1 Inleiding

Om het netwerk van de toekomst te realiseren, is het noodzakelijk om substantieel meer werkzaamheden aan en langs het spoor in uitvoering te brengen. Deze toename in werkzaamheden zal ook resulteren in een toename van hinder voor reizigers en verladere. Tegelijkertijd is er een tekort aan (technische) mensen en materialen én is het een uitdaging om het netwerk van de toekomst te realiseren met acceptabele hinder. Om het projectenportfolio maakbaar in uitvoering te brengen moeten we in de spoorsector samen slimmer werken en vooruitkijken. Daarom programmeren we drie tot zeven jaar vooruit integraal ons projectenportfolio met het Masterplan. Het Masterplan wordt afgestemd met de sector zodat alle partijen zich vroegtijdig kunnen voorbereiden op werkzaamheden en kunnen meedenken bij het optimaliseren van de programmering.

We moeten de komende jaren 40% meer werk aan het spoor verzetten en dat terwijl er een tekort aan technische mensen en materialen is én het nu al moeilijk is om voldoende treinvrije periodes te reserveren. Dat alles moet passen binnen financiële kaders en wet- en regelgeving, bijvoorbeeld op het gebied van stikstof en ballast. Dat betekent dat we slimmer moeten werken, maximaal met de markt en vervoerders samenwerken, en goed vooruitkijken.

We sturen – vanuit een datagedreven perspectief – op een integrale programmering en realisatie van het totale projectenportfolio. Deze data bevatten voornamelijk informatie over het volume van de werkzaamheden, de planning, benodigde treinvrije periodes. Met deze data toetsen wij de maakbaarheid van de projecten en kunnen wij schuiven in de programmering en acties uitzetten om schaarstes op te lossen en bij te sturen in de realisatie van deze projecten. De productieopgave is echter zodanig groot dat het geprogrammeerde projectenportfolio voor 2024 en 2025 de capaciteit, die met de huidige werkwijze beschikbaar is, overstijgt. ProRail zet zich daarom samen met de spoorsector maximaal in om tot een andere manier van werken te komen. Ook zal het maken van integrale keuzes en afwegingen noodzakelijk zijn. Hiermee gaan we op een gedegen wijze om met de overplanning, werk dat we deels niet volgens planning kunnen realiseren en doorschuift naar latere jaren.

Door deze ontwikkelingen is integrale samenwerking met de marktpartijen, vervoerders en stakeholders essentieel en blijft ProRail vanuit die integraliteit zoeken naar mogelijkheden om het netwerk van de toekomst te realiseren.

5.2 Capaciteit

Capaciteit van de markt

Om onze ambitie waar te maken, is de markt essentieel. Door schaarste van zowel materialen als mensen en prijsstijgingen, staat de spoormarkt onder druk. ProRail werkt intensief samen met aannemers en ingenieursbureaus om de opdrachtenportefeuille zo effectief mogelijk te realiseren. De spelers in de spoormarkt worden onder andere via het Strategisch Platform Overleg en de consultatie van het Masterplan geïnformeerd over de ontwikkelingen m.b.t. het productievolume.

Een belangrijke uitdaging voor de spoormarkt is ervoor te zorgen dat de sector aantrekkelijk blijft/wordt om in te werken. In de huidige situatie wordt vooral in de nachten, weekeinden en vakanties gewerkt. Dit is onaantrekkelijk voor veel mensen en bij een groeiende hoeveelheid werkzaamheden zullen er onvoldoende werknemers zijn voor het benodigde werk.

Daarom is een betere spreiding van het werk over dag/nacht, weekdays en weken doorheen het jaar noodzakelijk. Ook is het werken in slechts deze korte (en veelal nachtelijke) tijdsvensters niet lucratief voor een aannemer.

Het behouden en aantrekken van vakmanschap in de spoorsector heeft in de breedte aandacht van en ook prioriteit bij ProRail. Dit doen we in nauwe samenwerking met Railcenter, railAlert en aannemers.

Capaciteit op het spoor

Om te zorgen dat hierbij de hoeveelheid klanthinder bij toenemende werkzaamheden beperkt blijft, worden werkzaamheden zo goed mogelijk gebundeld, betrouwbaarder gepland, wordt – waar mogelijk – hinderarm verbouwd en wordt er eerder en beter over gecommuniceerd. Deze maatregelen worden zoveel mogelijk afgestemd met stakeholders. Door de vele exogene onzekerheden (tekorten, impact van gewijzigde regelgeving, etc.) kan het zijn dat projecten herpland moeten worden. Dit zorgt voor extra druk op de planningsketen.

Capaciteit binnen ProRail

Om in 2024 en 2025 en verder meer projecten te kunnen uitvoeren, zijn binnen ProRail extra mensen aangetrokken voor o.a. projectmanagement, engineering, aanbesteding en bouw. In de huidige arbeidsmarkt is dit een behoorlijke uitdaging. Voor de start van elk project is een volledig intern team essentieel. Dit betekent dat naast het zorgen dat de aantallen mensen beschikbaar zijn, ook gewerkt wordt aan het invullen van completere teams. Tenslotte worden naast de werving van extra personeel natuurlijk diverse maatregelen genomen om effectiever te werken.

5.3 Programmering projectenportfolio 2024 en 2025

Het projectenportfolio omvat alle projecten op het gebied van infrastructuur en stations. Dit betreft functiehandhavingswerkzaamheden, functiewijzigingswerkzaamheden en omgevingswerken. Het deel van het ICT-portfolio dat gaat over de ICT-infra op het spoornetwerk en de stations is ook opgenomen in deze werkzaamheden.

Functiehandhaving

De functiehandhavingswerkzaamheden worden hoofdzakelijk gefinancierd vanuit Exploitatie, Onderhoud en Vernieuwing (EOV). Deze instandhoudingsopgave moet zorgen voor een veilig en betrouwbaar spoor. De FH-productie zal ongeveer € 1 miljard per jaar bedragen in 2024 en 2025. Deze werkzaamheden omvatten in de jaren 2024 en 2025 vooral bovenbouwvernieuwing- en beheerswerkzaamheden ten aanzien van Treinbeveiliging en Energievoorziening.

Functiewijziging

De functiewijzigingswerkzaamheden (FW) worden hoofdzakelijk gefinancierd vanuit het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). Deze werkzaamheden zijn met name bedoeld voor een vergroting van de capaciteit op het spoor, inclusief de capaciteit op stations en emplacementen. De FW-portefeuille bedraagt ongeveer € 650 miljoen per jaar in 2024 en 2025.

Grote FW-projecten in de jaren 2024 en 2025 hebben betrekking op het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) en ook wordt gestart met het Europese beveiligingssysteem ERTMS.

In het Middellange termijn logistiek plan (MLT) kijkt ProRail samen met de vervoerders vooruit naar de logistieke ontwikkeling. Het betreft productstappen van de internationale reizigersvervoerders, nationale reizigersvervoerders en goederenvervoerders. In de typering van productstappen worden de volgende categorieën onderkend: frequentieverhoging, inzet ander/nieuw materieel, inzet langer materieel (zowel voor reizigers- als goederenvervoerders) en overig (bijv. reistijdverkorting, nieuwe haltes, aansluitingen terminals, etc.). Voor de productstappen van vervoerders is vastgesteld welke aanpassingen noodzakelijk zijn in de

infrastructuur om deze productstappen te realiseren. Veel van deze productstappen kunnen niet doorgaan zonder aanpassingen aan de infrastructuur op bijvoorbeeld de techniekvelden energievoorziening, baanstabieliteit, overwegen, geluid en transfer. Deze aanpassingen worden vertaald naar door ProRail uit te voeren projecten. De laatste stand van zaken ten aanzien van de haalbaarheid van de productstappen wordt op regelmatige basis in de daarvoor bekende gremia met de vervoerders besproken.

Omgevingswerken

ProRail voert jaarlijks vele zogenaamde werken in opdracht van derden (zoals gemeentes en provincies) uit. Voorbeelden van deze omgevingswerken zijn de aanleg van spooronderdoorgangen, het plaatsen van geluidsschermen, diverse stationsontwikkelingen en werk voor Rijkswaterstaat. Jaarlijks betreft het werk in opdracht van derden ongeveer € 180 miljoen tot € 200 miljoen.

Woningbouw en Mobiliteit

De stationsafdeling van ProRail zal de komende jaren betrokken zijn bij de uitvoering van de projecten vanuit de € 7,5 miljard die in het coalitieakkoord van 2022 is vrijgemaakt voor woningbouw en mobiliteit. ProRail zal namens IenW op tientallen stationslocaties als opdrachtnemer van gemeenten of als adviseur aan tafel zitten. Dit kan leiden tot een vergroting van het aantal projecten dat op ProRail afkomt. In aanpassingen aan de rijksinfrastructuur die in de uitwerking van ambities voor de inzet van versnellingsgelden/mobiliteitspakketten nodig is, is financieel nog niet voorzien.

Stationsagenda

Op 9 februari 2023 is de Stationsagenda vastgesteld. ProRail, NS en IenW tekenden op station Weert de intentieovereenkomst. De Stationsagenda is een leidraad voor de verdere ontwikkeling van stations in samenwerking tussen NS, ProRail en IenW, waarin wordt ingegaan op thema's als sociale veiligheid, toegankelijkheid, fietsparkeren, deelmobiliteit en duurzaamheid. Zo werken we samen met onze stakeholders aan het verder verbeteren van de kwaliteit van stations.

Ook in 2024 en 2025 worden werkzaamheden uitgevoerd om de stations in Nederland te vernieuwen en te onderhouden. Het gaat daarbij onder meer om werkzaamheden op en aan perrons via het ProRail Perron Programma (beheer toegankelijke instap in het kader van toegankelijkheid, vervanging perrons en uitrol en vervanging van outillage), renovatie van perronkappen (o.a. in Alkmaar, Nijmegen en Groningen), bouw en onderhoud fietsenstallingen (o.a. in Dordrecht en Eindhoven), werkzaamheden op gebied telecom (bedrading Infoplus middelen en vervanging omroep en klokken) en vervangingen van liften en roltrappen.

Project	Scope
PHS Tilburg 4e perronspoor	Bouw 4e perronspoor Tilburg
Beheer Toegankelijke Instap	Op 76 cm hoogte brengen perron en spoor, o.a. met inzet stopmachines
Spoorzone Ede	Grootschalige verbouwing station Ede-Wageningen
Onderhoud Gebouwen fietsenstallingen	Onderhoud gebouwen fietsenstalling in Nederland
Eindhoven, stalling centrumzijde	Bouw fietsenstalling station Eindhoven
Restauratie perronkappen Groningen	Restauratie perronkappen Groningen
Passerelle Zwolle	Bouw voetgangersbrug Zwolle
Nijmegen Heijendaal	Nieuwe entree en brug bij station Nijmegen Heijendaal
Programma Fietsparkeren Alg Klimaatgeld	Bouw fietsenstallingen in Nederland
PHS Nijmegen, Bijdrage Stations	Bouw extra perron op station Nijmegen in combinatie met spoorse werkzaamheden
Hoorn Kersenboogerd stationsvernieuwing	Vernieuwing van station Hoorn Kersenboogerd
ProRail Perron Programma	Renovatie perronkappen in Nederland
Dordrecht Krispijnzijde	Bouw nieuwe entree en fietsenstalling station Dordrecht
PHS Amsterdam	Verbouwing station Amsterdam CS inclusief fietsenstalling

Overzicht werkzaamheden

Het landelijke projectenportfolio is tot stand gekomen vanuit optimalisaties die in de negen gebieden (we hebben Nederland verdeeld in negen gebieden om te werken en beslissen in een multidisciplinair team per gebied) hebben plaatsgevonden. Zo is in de gebieden gekeken naar de samenhang tussen projecten, het optimaliseren van de scope van projecten en het minimaliseren van klanthinder. Hierbij is over de jaren heen gezocht naar een optimum tussen maakbaarheid, kosten en hinder.

Bij het programmeren van het projectenportfolio voor 2024 en 2025 is rekening gehouden met de werkzaamheden die DB (Deutsche Bahn) Netz tussen Emmerich en Oberhausen verricht aan de bouw van een Derde Spoor ten behoeve van de capaciteitsvergroting. Een belangrijke fasering voor de bouw van het Derde Spoor is een 80-weekse buitendienststelling van Emmerich tot Oberhausen in de periode november 2024 tot en met mei 2026. Vanwege het aantal om te leiden goederentreinen is het op doordeweekse dagen niet mogelijk om buitendienststellingen te plannen op de omleidingsroutes.

Zie bijlage 2 voor een overzicht van de meest impactvolle werkzaamheden (stremmingen vanaf drie dagen) aan en langs het spoor in 2024 en 2025.

5.4 Uitdagingen bij het realiseren van de werkzaamheden

De grote ambitie van Netwerk van de Toekomst gaat gepaard met grote externe uitdagingen, zoals aangescherpte regelgeving over stikstof en kwartsstof en schaarste van mensen en materialen, prijsstijgingen. Ook wordt de planbaarheid van onze projecten in de buitendienststellingen steeds ingewikkelder door de toenemende productie. ProRail zet maximale inspanningen op het inspelen op deze ontwikkelingen, zodat we zoveel mogelijk van onze projecten, zoals gepland kunnen realiseren en de reiziger een betrouwbaar spoornetwerk kunnen bieden.

Stikstof

Na de tussenuitspraak van de Raad van State⁷ over het vervallen van de bouwvrijstelling eind november 2022 heeft ProRail zich gericht op het op een beheerste manier maximaal blijven uitvoeren van de projecten. De impact is in kaart gebracht en in april 2023 zijn de interne processen grotendeels aangepast. Ondanks dat stikstof een issue blijft in zowel de bouw- als gebruikersfase en diverse projecten worden geraakt door de stikstofproblematiek, wordt dit bij ProRail als een beheerst risico gezien. Daarnaast krijgt ProRail in het vergunningsproces te maken met een (aanvullende) ecologische onderzoekslast en met soms onduidelijke (lokale) eisen. Het stikstofdossier ontwikkelt zich onafhankelijk van ProRail en kan de komende periode voor nieuwe problemen zorgen. Hier hebben wij maar beperkt invloed op.

Kwartsstof

In januari 2023 heeft ProRail een 'Beslissing op bezwaar' ontvangen van het ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid (hierna: SZW) met betrekking tot kwartshoudende ballast. Vanwege negatieve gezondheidseffecten van respirabel kwartsstof dat vrij kan komen bij werken met kwartshoudende bouwmaterialen eisen zij dat ProRail per april 2023 op al haar projecten kwartsloze ballaststenen voorschrijft en toepast. Vanwege onvoldoende beschikbaarheid van kwartsloze ballast is dit een risico voor ProRail. Het mogelijke gevolg is dat een deel van de onderhouds- en vernieuwingsprojecten vanwege een gebrek aan materiaal moet vertragen. Dat heeft op zijn beurt gevolgen voor de beschikbaarheid van het spoor. ProRail is daarom een rechtszaak gestart om de eisen aan te passen en een voorlopige voorziening te treffen.

⁷ Uitspraak RvS d.d. 5 april 2023: tussenuitspraak met zaaknummer 201702813/17.

Gelijktijdig zijn de Nederlandse Arbeidsinspectie (NLA), het ministerie van SZW en ProRail in gesprek gebleven om gezamenlijk tot werkafspraken komen. Het uitgangspunt daarbij is dat ProRail de arbeidshygiënische strategie toepast, waarbij de bronaanpak centraal staat. Inmiddels is een gezamenlijke roadmap afgesproken waarin acties van beide partijen zijn vastgelegd. Afspraken zijn gemaakt rondom het onderzoeken en vergroten van de beschikbaarheid van kwartsloze ballast (afrondding Q1 2024). Daarnaast ontwikkelt ProRail een (inter)nationale kwartsstof emissietest die gebruikt kan worden bij de selectie van kwartshoudende ballast als bronaanpak bij onvoldoende beschikbaarheid van kwartsloze ballast (afrondding Q2 2024). Aan de hand van de uitkomsten van beide onderzoeken worden de eisen van het ministerie van SZW opnieuw beschouwd en door de NLA aangepast wanneer nodig. Zolang er sprake is van schaarste van kwartsloze ballast coördineert ProRail de verdeling ervan over projecten. Daarmee heeft ProRail voor de komende periode een werkbare situatie, maar ontstaat pas in Q3 2024 definitieve duidelijkheid. Dit laat onverlet dat arbeidshygiënische maatregelen tegen stof zowel bij het toepassen van kwartsloze en kwartshoudende ballast dienen te worden toegepast.

Tot slot: In de stappen die ProRail zet staat de gezondheid van spoorwerkers en omwonenden voorop.

Prijsstijgingen

De coronapandemie en de oorlog in Oekraïne hebben prijsstijgingen in materialen en lonen veroorzaakt. De inflatie wordt normaal gesproken gecompenseerd met de IBOI⁸-index. Doordat voor sommige materialen de prijsstijgingen extreem hoog waren, staat de financiering voor de korte termijn voor sommige projecten onder druk.

Nieuwe Generatie seinen

Bij de veiligheidstesten van het NG-sein zijn in bepaalde omstandigheden problemen met de zichtbaarheid geconstateerd. Die maken dat het sein op dit moment niet veilig kan worden gebruikt en daarmee niet kan worden vrijgegeven. De ontstane situatie is uiterst vervelend en heeft gevolgen voor de uitvoerbaarheid, planning en kosten van projecten waar het NG-sein voorzien was. ProRail doet samen met de leverancier onderzoek naar de oorzaak. Samen met de betrokken partners legt ProRail nu de focus op het in kaart brengen en zoveel mogelijk beperken van de impact.

Schaarste aan materialen en personeel

Door onder andere de oorlog in Oekraïne en de nasleep van de coronapandemie, is er een tekort aan materialen die essentieel zijn voor het realiseren van spoorprojecten. Voorbeelden hiervan zijn GRS (General Railway Systems)-componenten en spoorstaven. Daarnaast hebben zowel de aannemers als ingenieursbureaus te maken met personeelstekorten, waardoor zij niet altijd in staat blijken om aangenomen werk uit te voeren of te kunnen tenderen op aanbestedingen. Dit heeft een grote impact op de planning en realisatie van projecten. ProRail spant zich maximaal in om mogelijke tekorten te ondervangen.

8 IBOI: prijs bruto overheidsinvesteringen

6 Digitaliseren en datagedreven werken

6.1 Inleiding

ICT faciliteert in belangrijke mate de strategie van ProRail en is in prestaties en beschikbaarheid cruciaal voor de operatie van ProRail. Dit geldt voor zowel de huidige systemen, waar we aan werken in de vorm van lifecycle management, als voor de noodzakelijke ontwikkelingen op het gebied van automatisering en datagedreven werken.

Om voldoende richting te geven aan de verdere digitalisering van ProRail ontwikkelen we samen met de bedrijfseenheden een heldere visie op het bedrijf ProRail in een digitale spoorse sector. Daarbij zullen data- en informatietechnologie steeds meer tot de kern van de bedrijfsprocessen doordringen. Data-first denken binnen alle bedrijfseenheden en meer focus op de reizigers- en goederenvervoerders geven richting aan de ICT-implementatie van de toekomst. Hierbij werken we nauw samen met IenW, die zelf ook een digitale visie voor alle modaliteiten maakt.

6.2 Digitaliseringsvisie ProRail

ProRail heeft haar visie op digitalisering opgesteld. De implementatie van deze visie zal vanaf 2024 plaatsvinden. De kern van deze visie is dat ProRail naast de fysieke infrastructuur ook de digitale infrastructuur van het spoor levert. In deze visie staat hoe ProRail de transitie naar verdere digitalisering van het spoor mogelijk wil maken. We gaan ons IT landschap moderniseren, waarop we nieuwe functionaliteiten kunnen bouwen en we maken de organisatie klaar voor een digitale toekomst. Dit is essentieel voor de toekomstbestendige instandhouding van onze fysieke infrastructuur en om de kwaliteit van onze dienstverlening op peil te houden. Uitgangspunt is dat ProRail de informatie-uitwisseling met partners wil uitbreiden om samen de prestaties van de spoorsector te verbeteren. Datagedreven werken vergroot de voorspelbaarheid van gepland werk aan het spoor en de uitvoering van logistiek.

De activiteiten worden gecombineerd met lopende verbeterprogramma's, life cycle management en innovatietrajecten in een gefaseerde aanpak. In het begin ligt daarbij de focus op het leggen van een fundament met dataverbeteringen en modernisering, terwijl parallel de eerste zichtbare functionele vernieuwingen worden opgeleverd. Daarna zullen met behulp van dit fundament steeds meer en sneller digitaliseringsslagen worden doorgevoerd om processen en prestaties te verbeteren. De ruimte voor innovaties wordt daarmee vergroot.

6.3 Standaardiseren, automatiseren en moderniseren (inclusief lifecycle management)

Standaardiseren en automatiseren

Net als de rest van de wereld zien we binnen ProRail een grote vraag naar ICT-oplossingen die ook nog eens sneller geleverd moeten worden. Naast deze groei moeten we zorgen dat de huidige infrastructuur actueel blijft door regulier updates te doen en hardware te vervangen. Waar we de laatste jaren deze groei nog hebben kunnen opvangen met de huidige manier van werken, zien we dat dit niet meer werkt door de toenemende complexiteit. Dit vraagt dus om op een andere manier te gaan werken. We gaan automatisering inzetten om de IT-infrastructuur sneller en gestandaardiseerd beschikbaar te maken. In 2022 is de eerste significante stap gezet op het gebied van het automatiseren van de netwerkinfrastructuur, dat we ook in 2023 verder hebben uitgebouwd.

Om bovenstaande te bereiken zijn we in lijn met de digitaliseringsvisie begonnen met het moderniseren van de bestaande IT-infrastructuur zodat we onderdelen automatisch kunnen configureren. Omdat dit niet alleen een technische transformatie is, zijn we ook bezig met het ontwikkelen van processen en het investeren in kennis bij de medewerkers.

Over vier jaar kunnen we het beheer en het uitrollen van de IT-infrastructuur via voor gedefiniëerde standaarden automatisch laten verlopen. Daarnaast is monitoring op de prestaties van informatie- en communicatietechnologie door de IT-infrastructuur volledig ingericht en is het mogelijk dat bij de eerste end-to-end keten op een geautomatiseerde manier herstel plaatsvindt bij een verstoring. Op gebied van softwareontwikkeling hebben we over vier jaar ook de ontwikkelstraten geautomatiseerd en gestandaardiseerd zodat 40% van de software automatisch en getest naar productie gebracht wordt.

Lifecycle management

Naast de modernisering en digitalisering werken we dagelijks aan de goede prestaties van de ProRail ICT-systemen. We zijn continu bezig om Lifecycle Management (hierna: LCM) uit te voeren, zodat we de huidige ICT-prestaties continu op het gewenste niveau blijven leveren. Dit is een belangrijk deel van het werk van de afdeling ICT. Grote LCM-projecten zijn bijvoorbeeld:

- GSMR VR2: Het in stand houden van het GSM-R-netwerk (zendmasten) inclusief het verbeteren van de dekking o.a. voor ERTMS door middel van een aangepast radioplan. Het LCM-gedeelte wordt in 2023 afgerond. De verbetering van de dekking met het plaatsen van extra masten loopt de komende jaren nog door. Daarnaast gaat Future Railway Mobile Communication System (FRMCS) in 2027 van start. Tot die tijd zijn ProRail en andere partijen uit de spoorsector betrokken bij het opzetten van de Europese standaard. Dit zal in 2024-2025 onze tijd en aandacht vragen. Ook zal ProRail een bijdrage leveren in een pilot in samenwerking met Duitsland.
- SAP EAM (Enterprise Asset Management): Het vervangen van SAP R3 Enterprise Asset Management module (die op enig moment niet meer ondersteund zal worden door de leverancier) naar een mogelijke SAP HANA oplossing om onze assets goed vast te kunnen leggen in onze systemen.
- SpoorWeb: Reguliere onderhoudsvervanging (technische vernieuwing) van onderdelen van de SpoorWeb-applicaties waarmee ook de complexiteit wordt verminderd. Daarnaast verbeteren van de bruikbaarheid en performance van het systeem. SpoorWeb is het systeem waarmee registratie en communicatie van alle spoorgerelateerde incidenten plaatsvinden.
- VOS: Vervanging van de grafische schermen zodat de schermen snel aanpasbaar zijn en voldoen aan de gewenste stand van gebruikte standaardsoftware. VOS is een samenspel van applicaties waarmee de dienstregeling wordt onderhouden en waarmee mutaties op die dienstregeling in het totale logistieke domein worden verspreid.
- PRL (procesleidingsysteem) start met de modernisering van de applicatie zodat de applicatie ten eerste snel aanpasbaar is en ten tweede voldoet aan de gewenste stand van gebruikte standaardsoftware. PRL is een verzameling van applicaties waarmee de daadwerkelijke bediening van seinen en wissels mogelijk wordt gemaakt.
- Donna: Modulariteit applicatie breed doorvoeren zodat de applicatie ten eerste snel aanpasbaar is en ten tweede voldoet aan de gewenste stand van gebruikte standaardsoftware. Donna is de verzameling van diverse applicaties waarmee toedeling van de infra-capaciteit op het spoor gemaakt wordt. Er zijn extra middelen vrijgemaakt om de stabiliteit en performance van Donna te vergroten. Inmiddels is er een traject gestart waarbij er eerst gewerkt wordt aan het versterken van de DSO (Donna Service Organisatie) door middel

van onder andere een roadmap. Waar de roadmap op korte termijn niet voorziet voor bepaalde functionele oplossingen zal gewerkt worden aan tijdelijke tools buiten Donna. Na deze twee stappen zal de langetermijnvisie verder worden opgesteld.

- Routers en Switches: In verband met het verouderen van de routers en switches moeten deze vervangen worden. Router en switches zijn een belangrijk onderdeel van het landelijk ICT-netwerk.
- De Bunker (centrale ICT-knooppunt): We onderzoeken wat er met het centrale ICT-knooppunt die in de oude verkeersleidingspost Utrecht zit, moet gebeuren. De huidige locatie voldoet niet meer aan de eisen die gesteld worden om ICT-systemen in te stallen.

6.4 Datagedreven werken

ProRail heeft duidelijke ambities om het spoornetwerk van de toekomst mogelijk te maken, een spoornetwerk dat het mobiliteitsvraagstuk van de toekomst kan beantwoorden. Dat vraagstuk vraagt onder andere om inzet van ERTMS, slimmer verdelen en optimale beschikbaarheid van het spoor. Om die ambities en de digitaliseringsvisie waar te kunnen maken zal er ook een slag gemaakt moeten worden naar meer datagedreven werken, inclusief heldere afspraken over informatie-uitwisseling met onze partners in de sector. Het gebruik van data gaat een bepalende rol spelen bij besluiten, geeft nieuwe inzichten door slimme combinaties in de toestand van het spoor, gaat met de inzet van algoritmes en slimme AI (Artificial Intelligence) werken als voorspeller waarmee bijvoorbeeld de beschikbaarheid van het spoor geoptimaliseerd wordt, denk aan optimale planning van projecten en onderhoud. Datagedreven werken gaat niet enkel over applicaties of dashboards. We zullen ook veel aandacht besteden aan de mindset voor de mogelijkheden van de inzet van data, aan het gebruik van data en datakwaliteit en we zullen aandacht besteden aan de digitale vaardigheden van medewerkers. Zo kunnen we de kracht van data goed gebruiken in ons werk.

Voor de korte termijn maakt ProRail al flinke stappen, denk hierbij bijvoorbeeld aan het programma Datagedreven Netwerk Klaarmaken voor de Toekomst. Op het vlak van bedrijfsvoering maken we met het gebruik van Enterprise Performance Management (EPM)-techniek en robotisering een slag met data, om bijvoorbeeld de financiële en HR-stromen te optimaliseren. Ook voeren we de komende jaren ontwikkeltrajecten uit om ProRail zowel aan de logistieke als de assetketenkant gereed te maken voor ERTMS.



Reizigers op station Arnhem Centraal.

Digitalisering van Asset Management

Met behulp van meer datagedreven werken kunnen processen veel sneller, goedkoper en met minimale verstoring worden uitgevoerd. De toepassing hiervan zet ProRail onder andere in om besluitvorming te verbeteren, risico's tijdig te kunnen mitigeren, nieuwe kansen te creëren, maar ook om het realtime inzicht op onze infra te vergroten.

Een voorbeeld van dit laatste is de ontwikkeling rondom Aantoonbaar Veilige Berijdbaarheid. Dit programma kent een behoorlijke ICT-ontwikkelcomponent. Immers, door middel van actuele en gecombineerde monitoringsgegevens over de staat van het spoor is de mate van berijdbaarheid bekend. Een voorbeeld hiervan is Spoorstaat, in feite een dashboard met een integraal overzicht over de conditie (en bijbehorende risico's) van de infrastructuur in Nederland. Dit is van belang voor ProRail zelf, maar zeker ook voor onze onderhoudsaannemers (bijvoorbeeld bij de overname van gebieden van een andere aannemer om te zien waar de risico's zich bevinden in een gebied, wat het degeneratieprofiel is, etc.). Zo kunnen we samen veel beter en realistischer gaan plannen en afspraken maken. Op dit moment is al realtime informatie over spoorgeometrie en bovenleiding opgenomen in Spoorstaat. De komende jaren vullen we Spoorstaat met de andere onderdelen van het spoorstelsel.

We ontwikkelen ook nieuwe (IoT, Internet of Things) sensor oplossingen, zoals sensoren op reizigerstreinen (samen met NS) en het gebruik van glasvezelkabels langs het spoor als akoestische sensor om op dagelijkse basis de conditie van de infrastructuur te kunnen meten. Het verkregen actuele inzicht in status van infra of materieel kan bijvoorbeeld gebruikt worden voor preventief onderhoud ter voorkoming van storingen nu en in de toekomst.

In het spoor wordt een schat aan data verzameld door allerlei systemen en sensoren. In het ProRail DataLab werken we samen met universiteiten, kennisinstellingen, aannemers en ingenieursbureaus en combineren we relevante databronnen en gebruiken we datascience technieken om algoritmes te ontwikkelen voor uiteenlopende toepassingen, zoals automatisch conditieverslechtering opsporen, slijtage voorspellen, herkennen van patronen van reizigersstromen, en voorspellen van capaciteitsknelpunten in de energievoorziening. De mogelijkheden zijn legio en worden op continue basis samen met de verschillende bedrijfseenheden verkend en ontwikkeld.

6.5 EULYNX

De ontwikkeling van het Europese spoornetwerk in de richting van een gezamenlijk ERTMS-netwerk is onmogelijk zonder standaardisatie van de systeemarchitectuur. Dat gebeurt door EULYNX, de Europese standaardisatie en digitalisatie van het treinbeveiligingssysteem. Deze standaard wordt door ProRail samen met dertien andere Europese inframanagers opgesteld en wordt binnenkort zelfs onderdeel van de Europese normgeving.

De verwachting is dat met gebruik van deze standaarden minder behoefte zal zijn aan maatwerk en minder problemen ontstaan door onderdelen die niet meer te krijgen zijn. Dit zal leiden tot meer competitie op de markt en lagere kosten gedurende de totale levensduur. De producten van de verschillende leveranciers zullen combineerbaar zijn waardoor er geen afhankelijkheid meer is van één leverancier.

Voordelen zijn dat er meer functionaliteiten beschikbaar zijn, het systeem stabiel is en sneller op storingen kan worden gereageerd. Het huidige gebruik van koperkabels heeft nadelen, zoals beperkte stuurafstanden en elektromagnetische compatibiliteit, die worden gemitigeerd via EULYNX. ProRail wil deze voordelen in de bestaande treinbeveiliging gebruiken en deze met EULYNX al op ERTMS gaan voorbereiden.

In 2024 en 2025 zit ProRail samen met de gekozen leveranciers volop in het ontwikkeltraject voor EULYNX. In het Railcenter te Amersfoort bouwen we een testlocatie om de nieuwe producten en de hele systeemketen te testen. Doelstelling is om in 2026 pilots te laten draaien.

7 Implementatie van ERTMS

7.1 Inleiding

ERTMS (European Railway Traffic Management System) is de internationale standaard voor treinbeveiliging, binnen en buiten Europa. ERTMS wordt de komende jaren gebouwd in treinen én in de infrastructuur van het spoor. Daarmee gaan we van een analoog naar een digitaal spoor. Het programma ERTMS heeft de opdracht om tot en met 2030 materieel en infrastructuur voor acht baanvakken te voorzien van ERTMS en de organisatie klaar te stomen om de beschikbaarheid van het spoor te blijven garanderen.

7.2 Scope van het programma

De volledige landelijke uitrol van ERTMS is een grote langetermijnopgave. Uit het eerste beeld uit de studie die ProRail uitvoert naar de landelijke uitrol van ERTMS na 2031, blijkt dat de uitrol tot ver na 2050 zal duren bij een ongewijzigde aanpak. Het programma ERTMS gaat nu nog over de eerste fase van deze landelijke uitrol. In het kabinetsbesluit van mei 2019 werd vastgesteld dat het programma tot en met 2030 de basisinvestering realiseert en ongeveer 350 kilometer spoor op zeven baanvakken van ERTMS voorziet. In november 2021 werden de Noordelijke Lijnen als achtste baanvak toegevoegd aan de scope van het programma. Dit houdt in dat zo'n 270 kilometer spoor in de provincies Groningen en Friesland, als eerste baanvakken in Nederland, de nieuwste versie van ERTMS krijgt. Hiermee legt het programma het fundament op grond waarvan deze belangrijke overstap van analoog naar digitaal binnen de sector kan plaatsvinden; de basis waarop ERTMS vervolgens in de infrastructuur kan worden uitgerold. Andere elementen in de scope zijn onder andere het digitaliseren van de ontwerpprocessen, het realiseren van een proefbaanvak, de ombouw van ruim 1.300 materieeleenheden en het aanpassen van ruim 60 logistieke gebruikersprocessen. Ook raakt de invoering van ERTMS ongeveer 200 verschillende gebruikersrollen, zoals bijvoorbeeld die van machinist en treinverkeersleider. In totaal verandert het werk voor 15.000 – 18.000 gebruikers in meer of minder mate.

7.3 Verankering sleutelrol ProRail in de implementatie van ERTMS

lenW heeft eind 2018 ProRail twee verschillende opdrachten verstrekt. De eerste opdracht betreft de opdrachtnemersrol voor het voeren van regie en coördinatie over de invoering van ERTMS in het landelijke spoorsysteem met onder andere lenW, vervoerders, verladers en materieeleigenaren. ProRail heeft hiervoor de programmadirectie ERTMS opgericht.

De tweede opdracht betreft de implementatie van ERTMS in de spoorinfrastructuur bij ProRail in haar rol van uitvoeringsinstantie. Hiervoor is het Implementatieteam ERTMS bij ProRail opgericht dat onder andere verantwoordelijk is voor het aanpassen van de infrastructuur, de ICT-omgeving, de beheerorganisatie en de opleidingen van gebruikers. Naast lenW, vervoerders, verladers en materieeleigenaren zijn systeemleveranciers, ingenieursbureaus en aannemers ook belangrijke stakeholders van het programma.

De invoering van ERTMS is niet alleen een technische vervangingsopgave, maar vereist ook verandering van een van oudsher civiel-techniek gestuurde sector naar de digitale wereld. Implementatie heeft impact op organisaties: medewerkers, collega's, processen, werkwijzen en ander manieren van denken en doen. In de periode 2024-2027 ligt de focus op de overgang van de voorbereidende fase waarin een systeemleverancier is gecontracteerd, ontwerpen

zijn gemaakt, ketenbeheer is opgezet, systemen zijn aangepast naar de uitvoeringsfase en oplevering van de eerste baanvakken.

In 2022 en 2023 lag en ligt voor wat betreft de coördinatieopdracht de focus op de uitvoering van de bovengenoemde regierol door de programmadirectie en het verder invulling geven aan de opdracht waar het implementatieteam bij ProRail voor gesteld staat. De komende jaren ligt de focus op het blijven sturen op de samenhang van kwaliteit en planning. Daarnaast heeft het zorgdragen voor goede afspraken met de goederensector over implementatie en ketenbeheer in de gebruiksfase onze volle aandacht.

Wat betreft de realisatie wordt in de komende jaren een aantal aanbestedingsprocessen afgerond. De aanbesteding van de realisatiecontracten voor de eerste baanvakken Noordelijke Lijnen, Hanzelijn en Kijfhoek-Belgische grens staan hierbij op de eerste plaats. Om ERTMS slim, duurzaam en zo snel mogelijk te kunnen uitrollen in de infrastructuur is aan de markt gevraagd om mee te denken over vernieuwende oplossingen. Deze Aanbesteding Snellere AanPak (ASAP) ERTMS mondt uit in een aantal innovatiepartnerships.

Met de genoemde overgang naar de volgende fase in de realisatie krijgt de omgeving ook steeds meer te zien van ERTMS. Het aantal sectormedewerkers dat te maken krijgt met ERTMS neemt stevig toe. Ook zal de informatie over het bouwen, testen en beproeven van ERTMS op de eerste baanvakken concreter worden, wat stevige afstemming en communicatie zal vergen.

Parallel aan de zichtbare impact op de sector gaat de aandacht uit naar de bijbehorende (informatie)beveiliging. De al opgezette cybersecurity desk ERTMS wordt voortgezet, de organisatie is versterkt en verschillende uitrolprojecten worden expliciet getoetst op aspecten van informatiebeveiliging en security.

Een overzicht van de projecten die ProRail in deze periode uitvoert in de realisatie van ERTMS is opgenomen in bijlage 3 van dit beheerplan.

8 Veiligheid

8.1 Inleiding

Onze prioriteit ligt bij de veiligheid op en om het spoor. Niet alleen voor reizigers- en goederenvervoerders, voor reizigers en goederen, maar ook voor onze aannemers en hun onderaannemers. Daarnaast heeft de veiligheid waarborgen en monitoren ten opzichte van onze omgeving onze prioriteit. We vinden dat we nóg meer aandacht moeten hebben voor veiligheid in zijn algemeenheid. We hebben in 2022 een veiligheidsverklaring opgesteld om aan de voorgaande zin een duidelijke richting te geven. Dit zijn we verplicht aan onze mensen en aan onze omgeving.

8.2 Veiligheidscultuur

ProRail werkt aan een proactieve veiligheidscultuur. Hierbij werken we vanuit een innerlijke drive aan veiligheid en staat samenwerking binnen ProRail én met ketenpartners centraal. Dit vraagt een coachende, ondersteunende rol van de leidinggevende en een duidelijke, consistente boodschap ('walk the talk'). Ook wordt in een proactieve cultuur binnen de regels en procedures meer ruimte geboden voor expert-judgement van de medewerkers. Fouten maken mag, mits ervan wordt geleerd. Melden van onveiligheid en daar actief op handelen wordt gestimuleerd.

In het eerste kwartaal van 2023 heeft weer een audit, uitgevoerd door Kiwa, op de veiligheidscultuur binnen ProRail plaatsgevonden. Net als vorige keren is ProRail ingeschaald op trede 3 'berekendend' van de veiligheidscultuurladder. De auditors stelden vast dat we progressie maken, maar dat is niet voldoende voor inschaling op trede 4 'proactief'. Belangrijke constatering is dat ProRail zelf onvoldoende inzicht heeft in de gewenste houding en gedrag van de eigen medewerkers, en daar geen structurele metingen naar uitvoert.

Na een eerdere audit hebben we een aantal acties in gang gezet om het veiligheidsbewustzijn binnen ProRail naar een hoger niveau te brengen. Bijvoorbeeld door verbetering van het Veiligheid en Gezondheid (V&G) proces en de training veiligheid voor leidinggevenden. Ook is het ProRail Veiligheidscomité ingesteld en zijn expertteams veiligheid binnen ProRail gevormd. Deze ingezette acties moeten we de komende tijd doorzetten. Maar we kijken ook welke nadere acties we in gang moeten zetten om de gewenste houding en het gewenste gedrag te meten, te analyseren en daarop te sturen.

ProRail is zich ook ervan bewust dat er meer aandacht moet zijn voor het sneller opvolgen van arboklachten vanuit vervoerders, bijvoorbeeld over looppaden en verlichting.

8.3 Veilig reizen

Onder Veilig reizen vallen de basisveiligheidsrisico's ontsporing, treinbotsing en transferongeval. Op al deze gebieden worden verbetermaatregelen genomen op basis van bevindingen uit incidentonderzoek, inspectie of audit. Voor het verminderen van het risico op treinbotsing is er een specifiek verbeterprogramma ingericht: het STS-programma.

STS-programma

Dit verbeterprogramma onder de beheerconcessie loopt sinds 2012 en wordt jaarlijks met lenW geëvalueerd om te bepalen of de continuering van de programmasturing noodzakelijk blijft. De scope, mijlpalen en activiteiten van dit programma zijn opgenomen in bijlage 1 van dit beheerplan.

8.4 Veilig werken

Onder Veilig werken vallen de basisveiligheidsrisico's arbeidsveiligheid en elektrische veiligheid. Op deze gebieden worden verbetermaatregelen genomen op basis van bevindingen uit incidentonderzoeken, inspecties of audits. Hierbij wordt intensief samengewerkt met de opdrachtnemers in railAlert-verband.

De belangrijkste ontwikkelingen worden hieronder uitgelicht.

Voorschrift Veilig Werken

Het voorschrift veilig werken is in 2022 geactualiseerd en zal naar verwachting eind 2023 van kracht worden. Dat betekent dat onder meer dat de veiligheidsregels voor mensen die onder eigen veiligheidsverantwoordelijkheid nabij het spoor werken gaan wijzigen. Dat vraagt organisatorische aanpassingen binnen ProRail met betrekking tot het aanwijzen van medewerkers met specifieke bevoegdheden krijgen (Taak Eigen Veiligheid en Beperkt Zelfstandig Betreder), hun opleiding en instructie, en de registratie van dit alles ten behoeve van de aantoonbaarheid.

Laagspanning

Het programma Elektrische Veiligheid Laagspanning (EVLS) heeft als doel de (arbo)veiligheid op laagspanning beter op orde te brengen. Doelstelling van het programma is het opstellen, implementeren en borgen van de kaders- en richtlijnen voor het veilig uitvoeren van werkzaamheden aan elektrotechnische laagspanningsinstallaties volgens de wettelijke kaders en richtlijnen. Om deze hoofddoelstelling te kunnen bereiken, wordt een delta bepaald ten opzichte van de huidige situatie. Hieruit volgt welke acties er genomen moeten worden voor de aantoonbare compliance.



Werkzaamheden aan een relaiskast tussen Groningen en Buitenpost.

Om werkzaamheden aan een laagspanningsinstallatie veilig te kunnen uitvoeren moeten de eisen op technisch, functioneel en organisatorisch niveau helder en duidelijk zijn. De scope beperkt zich vooral tot de arboveiligheid en alle daaraan gerelateerde kaders en richtlijnen.

De scope is verder gedefinieerd in vier werkstromen:

- Werkstroom 1: Operationele bedrijfsvoering;
- Werkstroom 2: Nieuwbouwprojecten (functiewijzigingsprojecten);
- Werkstroom 3: Vervangingen Projecten AMDO (functiehandhavingsprojecten);
- Werkstroom 4: Compliance aan wet- regelgeving en cultuurverandering.

Mijlpalen voorzien in 2024 en 2025:

- Implementatie van het Voorschrift Veilig Werken Laagspanning (VW-LS): dit voorschrift regelt de taken en verantwoordelijkheden van diverse functionarissen wanneer er gewerkt wordt aan laagspanningsinstallaties. Dit voorschrift wordt ook beoordeeld door de Nederlandse Arbeidsinspectie waarmee dit voortaan branchebreed de wijze is waarop wij afspreken veilig te werken aan laagspanningsinstallaties;
- Aanwijzingen van verantwoordelijke functionarissen binnen ProRail voor laagspanning op orde, dus opgeleide en geregistreerde installatieverantwoordelijken (IV), vakbekwame personen (VP) en voldoende onderrichte personen (VOP);
- Installaties voorzien van V&G-dossiers na de NEN3140-inspecties. Deze mijlpaal loopt door tot ongeveer 2028;
- Afscherming aangebracht op relaiskasten en relaishuizen zodat deze volgens de norm aanraakveilig zijn;
- PGO 4.0 om veilig de werkzaamheden uit te voeren aan laagspanningsinstallaties;
- Commissioning na realisatie of wijzigingen aan assets om vast te stellen dat assets compliant zijn aan Arboveiligheidseisen;
- FOT's (functionele onttrekkingstekening) passend om veilig te kunnen werken aan installaties;
- Een cultuuromslag binnen de branche, waarbij het hoogste doel is veilig te werken.

De gewenste veranderingen vragen veel van onze organisatie. Per mijlpaal zal dus ook de urgentie worden onderbouwd om aan te tonen dat de verandering noodzakelijk is. Daarnaast is er ruimte om mijlpalen bij te stellen door voortschrijdend inzicht. Bij de implementatie van gewijzigde processen en inzichten zijn veel organisatieonderdelen betrokken en zullen hierop hun werkprocessen moeten aanpassen.

Het programma EVLS heeft ook met verschillende andere programma's raakvlakken. Met name op het V&G-dossier wordt aansluiting gezocht.



Aanraakveilige relaiskast.

8.5 Veilig leven

Onder Veilig leven vallen de basisveiligheidsrisico's bij het vervoer van gevaarlijke stoffen, brand, ongevallen tijdens incidentbestrijding, overwegen en suïcide. Op al deze gebieden worden verbetermaatregelen genomen op basis van bevindingen uit incidentonderzoek, inspectie of audit.

Overwegveiligheid

ProRail werkt voortdurend aan het verminderen van de veiligheidsrisico's op overwegen.

De belangrijkste maatregelen en ontwikkelingen die in 2024 en 2025 spelen, zijn:

- Het uitvoeren van het Plan van Aanpak Overwegen dat in samenwerking met IenW is opgesteld voor het nemen van verbetermaatregelen op overwegen. Centraal in deze aanpak: risicogestuurde aanpak op basis van onder andere kosteneffectiviteit, corridor-aanpak van overwegen, aanpak NABO's en het komen tot een pilot voor overwegen op haven- en industriegebieden. Indien hiertoe de benodigde budgetten beschikbaar worden gesteld, kan vanaf 2024 uitvoering gegeven worden aan dit Plan van Aanpak;
- Het programma NABO wordt vervolgd tot het jaar 2028, waarbij het streven is om alle openbare en openbaar toegankelijke NABO's (inclusief huisaansluitingen) op het reizigersnet te beveiligen dan wel op te heffen;
- Het doen van onderzoek naar het (beter) beveiligen van actieve en niet actief beveiligde landbouwoverwegen op het reizigersnet en overwegen op de haven- en industriegebieden;
- Het implementeren van het Nederlandse overwegenrisicobeoordelingsmodel (NORM) binnen ProRail en stakeholders. NORM kan onder andere als basis dienen voor de risicogestuurde aanpak van overwegen, zoals in het Plan van Aanpak is benoemd;
- Het in samenwerking met stakeholders komen tot normering op het gebied van overwegen, een en ander in aansluiting op het negatief advies van de Raad van State ten aanzien van het wetsvoorstel over de aanwijsbevoegdheid.

Suïcidepreventieprogramma

Het programma suïcidepreventie spoor is verlengd tot en met 2026. Het programma bouwt namens ProRail, NS en regionale vervoerders verder aan de ontwikkeling en borging van de drie pijlers van suïcidepreventie aanpak op het spoor:

1. Fysieke afscherming;
2. Snelle lokale interventie; en
3. Beïnvloeden van de maatschappij daar middel van campagnes, communicatierichtlijn en samenwerking met 113, GGZ en politie.

Ter ondersteuning van de preventieaanpak wordt onderzoek gedaan en gewerkt aan innovaties.

9 ProRail en haar omgeving

9.1 Inleiding

ProRail is de spoorweginfrastructuurbeheerder van Nederland, de huisadviseur van IenW en ook een goede buur voor iedereen die woont of werkt langs het spoor. We staan elke dag in contact met onze omgeving en streven er dan ook naar om dit zo actief transparant mogelijk te doen. We zien ook dat er veel belangen vanuit de maatschappij samenkomen op en om het spoor, zoals duurzaamheid, energietransitie, normen voor geluid- en trillinghinder. We zien ook dat we alle belangen en uitdagingen niet alleen kunnen oplossen en daarom werken we nauw en langdurig samen met ministeries, decentrale overheden en onze partners in de spoorsector in binnen- en buitenland.

Dit hoofdstuk is een verzameling van maatschappelijke onderwerpen die voor ProRail en haar bedrijfsvoering van belang zijn én hoe wij samen met onze partners hier beleid op voeren en tot uitvoering overgaan. We gaan ook in op onze integrale adviesrol richting IenW en hoe wij deze gezamenlijk doorontwikkelen in de periode 2023-2025.

9.2 Duurzaamheid

Materialen

Materiaal- en grondstoffengebruik

ProRail heeft een ambitieus doel op duurzaam materiaalgebruik. Enerzijds hebben we een doelstelling om in 2030 50% van de toegepaste materialen bij projecten en onderhoud secundair (hergebruik) te laten zijn, anderzijds willen we de MKI (milieukostenindicator) van onze projecten met 50% reduceren. Het gaat daarbij primair om de grondstoffen staal, beton, koper en natuursteen die we inzetten in bovenbouw, kunstwerken en de energievoorziening. We werken hiertoe nauw samen met IenW en RWS in het programma Klimaatneutrale en Circulaire Infra (KCI). In dit programma zijn inmiddels ook de implementatie-acties van Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB) en het Nationaal Programma Circulaire Economie (NPCE) opgenomen. Concreet implementeren we drie sectorbrede transitiepaden: voor spoor, kunstwerken en weg-, dijk- en spoormaterieel. Zo nemen we de maatregelen uit de transitiepaden op in onze inkoop- en aanbestedingsprocessen, stellen met de sector een kennis-/innovatieagenda op en verankeren KCI in de sturingslijnen (zowel met IenW als in onze projecten).

Energie

Energiereductie/energie-informatieplicht

We continueren de uitvoering van besparingsmaatregelen gericht op een reductie van het energieverbruik in 2030 met 30% ten opzichte van 2015. De maatregel met de grootste impact is en blijft het verbeteren van de aansturing en monitoring van wisselverwarming en het saneren van de wissels zelf. Daarnaast geeft ProRail invulling aan de Informatieplicht, die voorschrijft dat bedrijven met een jaarlijks verbruik van meer dan 25.000 m³ gas of 50.000 kWh inzichtelijk moeten maken welke besparingsmaatregelen zijn of worden genomen. Dat zijn in elk geval alle maatregelen die zich binnen vijf jaar terugverdienen.

Energie opwekken op onze eigen assets

Het programma 'Opwekking duurzame energie ProRail' vormt de basis voor de maatregelen die ProRail gaat nemen om in 2030 op eigen grondgebied ongeveer 150 GWh aan energie op te wekken en daarmee energieneutraal te worden. Hoewel het programma voldoende potentie heeft, zijn er nog de nodige externe risico's die het halen van deze doelstelling kunnen belemmeren. Voor het halen van de 150 GWh opwek is ProRail afhankelijk van hoe



Zonnepanelen op station Utrecht Zuilen.

succesvol de aanbesteding van ontwikkelaars verloopt, de snelheid waarmee zon- en windparken gebouwd kunnen worden en mogelijk knelpunten bij de afgifte van de benodigde omgevingsvergunningen. Ook de congestieproblematiek op het energienet speelt, vooral in de planning, een belangrijke rol.

Uitfaseren van fossiele brandstoffen

ProRail heeft als ambitie het eigen energieverbruik én dat van de vervoerders zoveel mogelijk emissievrij te maken (zero emissie, ofwel klimaatneutraal). Tussen 2021 en 2042 willen we stapsgewijs naar emissievrij reizigersvervoer. De implementatie van batterij- en waterstoffreinen is veelbelovend, maar komt langzaam van de grond en vereist investeringsbereidheid, voldoende capaciteit en laadinfrastructuur. Elektrificatie van spoorlijnen lijkt vooralsnog de meeste kans van slagen te hebben. Vervanging van dieseltreinen voor emissievrije treinen is qua timing afhankelijk van het aflopen van de concessies en de levensduur van het huidige materieel van de vervoerders. ProRail doet samen met de provincie Groningen onderzoek naar tankinfrastructuur voor waterstoffreinen in Noord-Nederland.

Ons eigen energieverbruik maken we emissievrij door het gasloos maken van onze kantoren, verkeersleidingsposten en stations. Ook de overstap van gasgestookte naar elektrische wisselverwarming zodra deze aan vervanging toe is, en de elektrificatie van ons ICB-wagenpark dragen hier in belangrijke mate aan bij.

Samen met IenW, RWS en de sector werken we aan een roadmap en convenant 'Schoon en Emissieloos Bouwen' (SEB) voor 2030, gericht op reductie van CO₂, stikstof en fijnstof op onze bouwplaatsen en bij bouwtransporten. Volledig zero emissie in 2030 is nog niet haalbaar. Vooral voor het verduurzamen van het zware en specialistische spoo materieel is meer tijd, en een innovatieve aanpak i.s.m. de markt nodig.

Mobiliteit

Modal shift reizigers binnenland

Als vervolg op de duurzame deal *Woonwijken per spoor* adviseert ProRail actief bij (nieuwe) ruimtelijke ontwikkelingsopgaven in Nederland. Vanuit de rol van brede mobiliteitsadviseur stimuleren we tot duurzame ontsluiting van (nieuwe) woonwijken op het OV.

ProRail als brede mobiliteitsadviseur is integraal onderdeel van de strategie *Spoor naar morgen*, en specifiek van de Integrale Ontwikkelagenda. ProRail volgt ook het proces rond NOVEX (Nationale Omgevingsvisie Extra) en doet voorstellen voor de aanpak hiervan. NOVEX moet een impuls geven aan de uitdagingen voor onder meer verstedelijking (en woningnood), energietransitie en toekomstbestendige ontwikkeling van landelijk gebied. ProRail denkt mee over hoe de trein een vanzelfsprekend onderdeel kan zijn in de duurzame bereikbaarheid van die woningen.

Modal shift grensoverschrijdende reizigers vanuit (met name) het vliegtuig

Op de Europese corridors draagt ProRail bij aan de verdere versterking van het internationale treinnetwerk. Hiervoor maken we analyses, werken we samen met de Europese netwerkbeheerders en maken we voorstellen die bijdragen aan het versterken en ontwikkelen van het internationale treinnetwerk. Concrete inspanningen leveren we op:

- De verbetering van de vindbaarheid en boekbaarheid (online) treintickets, middels faciliterende rol in datadistributie.
- Ondersteuning pilot NS-Eurostar Amsterdam – Londen met als doel het verhogen van het aandeel reizigers tussen Amsterdam en Londen per spoor.
- Voortzetting acties in de Actie-agenda Trein en Luchtvaart met als doel een verhoogde substitutie van luchtvaart naar spoor.
- Onderzoek met Natuur en Milieu en IenW naar wensen en behoeften zakelijke reiziger met als doel het verhogen van het aandeel internationale zakelijke reizen per spoor.

Natuur

Duurzaam bermbeheer

Zie hiervoor *Meer natuur in de berm* in paragraaf 4.5 Prestatiegericht onderhoud.

Faunapassages

Door gerichte aanleg van faunapassages willen we ervoor zorgen dat er geen nieuwe knelpunten voor fauna ontstaan en waar mogelijk, bijvoorbeeld door nieuwe technieken of wijzigingen in de omgeving, al bekende knelpunten oplossen. Dit zal zo veel mogelijk gerealiseerd worden als onderdeel van projectuitvoering en tijdens geplande buitendienststellingen.

Chemische bestrijdingsmiddelen

Het gebruik van chemische bestrijdingsmiddelen wordt door ProRail uitgefaseerd. Het streefjaar voor volledige uitfasering is 2025, mits voldoende geschikte alternatieven worden gevonden. Om dit te bereiken is er onder andere een pilot uitgevoerd met twee alternatieve methoden. Deze pilot willen we in 2024 uitbreiden. Hiervoor worden momenteel plannen gemaakt en financiering gezocht. In nieuwe onderhoudscontracten wordt nadrukkelijk aangegeven in welke gebieden het gebruik van chemische bestrijdingsmiddelen in ieder geval niet is toegestaan, zoals waterwingebieden en grondwaterbeschermingsgebieden, afhankelijk van provinciale regelgeving.

Bomen

Voor zowel kap als herplantplicht is een bomenmonitor ingericht. Hierin wordt zowel kap als herplant geregistreerd door projecten en door beheer en onderhoud. Daar waar mogelijk realiseren projecten binnen het projectgebied de herplantplicht. Voor beheer en onderhoud en ook voor een aantal projecten wordt nog een partner gezocht om periodiek de herplantplicht mee te kunnen realiseren.

Informatie-indicatoren duurzaamheid

In het beheerplan 2022-2023 heeft ProRail aangegeven om met vijf informatie-indicatoren op het gebied van duurzaamheid te gaan werken, voor zover de data hiervoor beschikbaar zijn. De ambitie van IenW en ProRail is om op termijn één of meerdere van deze informatie-indicatoren om te vormen naar prestatie-indicatoren. Op dit moment is dat nog niet mogelijk gelet op de (data)kwaliteit en beschikbaarheid in samenhang met de vraag welke indicator(en) in de praktijk het meest tot de gewenste sturing leiden en wat daarvoor ambitieuze, realistische bodem- en streefwaarden zouden zijn. Daarvoor is meer zicht nodig op de effectiviteit van

maatregelen en zijn meer historische gegevens per indicator nodig. Met de informatie-indicatoren zijn we momenteel ervaring op aan het doen, alvorens één of meerdere indicatoren geschikt te maken voor prestatiebesturing.

De vijf informatie-indicatoren zijn:

1. percentage duurzame projecten
2. reductie milieukosten (MKI)
3. energieopwekking versus energieverbruik
4. percentage hergebruikt materiaal
5. CO₂-uitstoot (totale scope 1, 2 en 3)

De indicatoren 'percentage hergebruikt materiaal' en 'CO₂-uitstoot (totale scope 1, 2 en 3)' zijn voor een belangrijk deel nog in ontwikkeling; de overige indicatoren kunnen periodiek worden gerapporteerd op het externe prestatiedashboard van ProRail. In 2024 en verder zullen ProRail en lenW met elkaar in gesprek blijven over de mogelijke doorontwikkeling van een van de genoemde informatie-indicatoren tot een kernprestatie-indicator.

9.3 Samenwerking met stakeholders

ProRail hecht veel waarde aan een open en proactieve relatie tussen ProRail en de maatschappelijke, bestuurlijke en politieke stakeholders en de stakeholders uit de sector. Samen komen we verder en bereiken we meer. Daarom voert ProRail op alle niveaus een actieve dialoog met de buitenwereld, waarin we onze stakeholders horen, zien, erkennen, betrekken en meenemen in de dilemma's waar we voor staan.

Het doel is een daadkrachtiger en effectiever ProRail, die door haar stakeholders wordt ervaren als een open, empathische, deskundige, succesvolle en onafhankelijke uitvoeringsorganisatie. Zo transparant mogelijk werken is daarbij een belangrijke voorwaarde.

Wij doen dit voor, maar vooral ook met onze stakeholders. Het hele jaar door voeren wij in alle geledingen van de organisatie stakeholderdialogen op alle relevante niveaus. Dit gebeurt in reguliere werkoverleggen met opdrachtgevers, vervoerders, belangenorganisaties en andere partners, maar ook in speciale sessies om de samenwerking te versterken en te verbeteren. In deze dialogen vragen wij onze stakeholders naar hun verwachtingen over ProRail in relatie tot de belangrijkste maatschappelijke thema's waar ProRail zich mee bezighoudt.

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

In de relatie met lenW (onze aandeelhouder en opdrachtgever) bouwen we de komende jaren onder meer door aan de uitwerking voor de (netwerk)ontwikkeling van de middellange en lange termijn, maar ook aan bijvoorbeeld onze opgave voor de instandhouding van het spoor. Voor het MLT (Middellange termijn logistiek model) Reizigers domein kunnen we voortbouwen op het voortgangs- en besluitvormingsritme dat de afgelopen jaren is ontstaan. Voor het MLT Goederen en de ontwikkelvraagstukken voor de lange termijn zijn we in goede dialoog met lenW, zodat voor het integrale spoornetwerk in elke tijdshorizon afweging, advies, besluitvorming en financiering expliciet wordt vormgegeven. ProRail richt zich daarbij op de invulling van haar rol als regisseur en gesprekspartner van de spoorsector, zodat belangen en wensen gehoord worden. Daarnaast adviseert ProRail gevraagd en ongevraagd lenW als *trusted advisor* in de afwegingen die het voor beleids- en mobiliteitsambities kan maken. ProRail voert dit binnen de budgettaire mogelijkheden en beleidskeuzes van het kabinet uit.

Overige ministeries

Naast de samenwerking met lenW heeft ProRail ook contacten met andere ministeries. Zo is ProRail betrokken bij het programma Opwek Energie op Rijksvastgoed (OER) van het ministerie van EZK. Dit programma verkent waar en hoe we met steun van de omgeving grootschalig energie op Rijksvastgoed kunnen opwekken. Naast dit programma zijn er ad hoc contacten met EZK over onder meer netbeheer. Daarnaast vinden er regelmatig gesprekken plaats met

het ministerie van LNV over biodiversiteit en natuur. Met het ministerie van Binnenlandse Zaken is contact, met name over de ontsluiting van nieuwe woonwijken en NOVEX, hoewel deze gesprekken in de meeste gevallen via lenW lopen.

Rijkswaterstaat

ProRail en Rijkswaterstaat werken gezamenlijk aan thema's, zoals marktbenadering, project-samenwerking, arbeidsmarktstrategie, asset management, tunneltechnologie en IT, communicatie, verkeersleiding en verkeersmanagement, innovatie, duurzaamheid en cyberveiligheid. De voortgang wordt structureel besproken en eens per jaar worden de bewindspersonen van lenW geïnformeerd.

Vervoerders

De afstemming met de reizigers- en goederenvervoerders over onze dienstverlening en de samenwerking zetten we onverminderd voort via de hiervoor ingerichte en beproefde overlegstructuren. Via de Tafel van Verdeling, de Tafel van Vergroting, het MLT-proces, de directeuren- en account overleggen en de diverse thema- of onderwerp gestuurde overlegvormen zijn we met elkaar in gesprek over ontwikkelingen ten aanzien van infrastructuur, verdeling van capaciteit en (operationele) samenwerking.

Ook over relevante ontwikkelingen buiten de vervoerssector blijven we met elkaar in gesprek. Zo hebben de invoering van de nieuwe Omgevingswet, het stikstofbeleid en macro-economische ontwikkelingen direct of indirect impact op de spoorbranche.

De resultaten uit het jaarlijks klanttevredenheidsonderzoek, waarmee we onder meer de cijfers voor de prestatie-indicatoren ten aanzien van klanttevredenheid ophalen, vormen de basis voor het gesprek met vervoerders en verladers over mogelijkheden tot verbetering van onze dienstverlening. Hieruit kunnen we concrete verbeteracties identificeren en deze uitvoeren.

Reizigersvervoer

Diverse ontwikkelingen in reizigersvervoerssector bepalen komende jaren de agenda's voor de samenwerking met NS als houder van de hoofdrailnetconcessie en met de diverse regionale reizigersvervoerders en vervoerders in de markt van besloten en open-toegang personenvervoer. Naast de gunning van de hoofdrailnetconcessie zien we de komst van nieuwe en bestaande vervoerders in de markt van open toegang als relevante ontwikkeling. De toename in het aantal open toegang aanvragen is al opgetreden waarbij ProRail constateert dat huidige kaders, afspraken en werkwijze onvoldoende houvast geven om (op termijn) de maatschappelijk optimale benutting van de infrastructuur te blijven borgen en de capaciteitsvraag vanuit concessievervoer, goederenvervoer en reizigersvervoer in open toegang zo goed mogelijk te kunnen blijven verdelen. Dat is voor ProRail, als onafhankelijke capaciteitsverdeler, aanleiding om hier zelf komende periode nadrukkelijk specifieke aandacht aan te geven, en eventueel ook voorstellen te doen aan lenW om kaders en uitvoeringsinstrumenten passender te maken. Bestaande en nieuwe samenwerking vindt ook plaats bij de voorbereiding op en/of start van nieuwe vervoersproducten, zoals het doortrekken van de drielandentrein Aachen – Maastricht – Luik naar Luik en de nieuwe treinverbindingen Bad Bentheim – Coevorden en Eindhoven – Düsseldorf. Vanaf dienstregelingsjaar 2024 vindt er een wisseling van concessiehouders plaats op de concessies Zutphen – Hengelo – Oldenzaal en Amersfoort – Ede/Wageningen.

Spoorgoederenvervoer

Onder leiding van lenW werkt de goederensector aan het opstellen van het Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer. ProRail neemt daar een actieve rol in. Het is belangrijk dat het toekomstbeeld de verwachte groei van het spoorgoederenvervoer naar 60 tot 65 miljoen ton in 2030 faciliteert. ProRail heeft een belangrijke rol in het ontwikkelen en realiseren van het netwerk dat hiervoor nodig is, onder andere door het realiseren van 740m sporen en het faciliteren van meer goederenvervoer naar Noordoost-Europa via een noordelijke aftakking van de Betuweroute. Ook zetten we innovaties, zoals sensing in om de capaciteit op de emplacementen te optimaliseren. Ondertussen werken we onverminderd door aan het op orde brengen van de infrastructuur van de Havenspoorlijn.

In 2024 starten 80 weken waarin intensief gewerkt zal worden aan de aanleg van het Derde Spoor tussen Oberhausen en Emmerich in Duitsland door DB Netz. Dit zorgt voor veel omleidingen van goederentreinen over het gemengde net in Nederland. Dit vraagt dat we ook de komende jaren nauw samenwerken met goederenvervoerders, verladers, havenbedrijven, reizigersvervoerders, de omgeving en andere stakeholders.

Infravervoerders

Er zijn voor 2023 meerjarige toegangsovereenkomsten afgesloten met alle infravervoerders. Vanaf 2023 wisselen we aan de hand van een vastgesteld plan, actief kennis en ervaring met de infravervoerders uit over hun cruciale rol in het onderhouden en vernieuwen van onze infra.

Lokale en regionale overheden

ProRail is en wil ook een betrouwbare partner zijn in de samenwerking met onze stakeholders in de regio: gemeenten, provincies, waterschappen, veiligheidsregio's, bewoners, bedrijven en maatschappelijke organisaties. Dat is belangrijk, omdat de impact die wij als spoorbouwer en -beheerder op onze omgeving hebben groot is. Deze impact zal de komende jaren groeien. Gezien de verwachte reizigersgroei richting 2030 maken we niet alleen het bestaande spoor klaar voor die toekomst, maar breiden we sporen en stations ook uit. Om dat te kunnen doen is een goede samenwerking met onze lokale en regionale stakeholders essentieel. Dat begint in de planfase, waarin we de ambities van ProRail (en vervoerders) zo goed mogelijk afstemmen op hun wensen en plannen, bijvoorbeeld op het gebied van woningbouw of ruimtelijke ontwikkeling rondom stations. Daarin zijn we helder over wat kan en wat niet kan of waar we knelpunten verwachten.

Dat trekken we door in de uitvoering van onze werkzaamheden. We informeren omwonenden, maar ook de vertegenwoordigers van gemeenten en provincies zo goed en tijdig mogelijk over wat we wanneer doen aan het spoor en de stations. Ook informeren we hen welke hinder dit mogelijk voor de omgeving oplevert en waarom. Daarom staan we in nauw contact met de vertegenwoordigers van het lokale en regionale gezag, zowel op ambtelijk als bestuurlijk niveau. We nemen vanuit onze rol als adviseur deel aan verschillende Rijks- en regioprogramma's in de verschillende landsdelen en werken we voortdurend aan het verbeteren van de samenwerking met onze lokale en regionale stakeholders. We vragen hen actief om feedback op de samenwerking in het stakeholder- en reputatieonderzoek dat we eens per jaar uitvragen.



Overweg in Westwood tijdens verbetering van de beveiliging door middel van Automatische Overpadbomen.

Havenbedrijven

ProRail onderhoudt regelmatig contacten met de verschillende havenbedrijven, zoals Havenbedrijf Rotterdam, Port of Amsterdam, Groningen Seaports, North Sea Port en Havenbedrijf Moerdijk. Op reguliere basis vinden overleggen plaats op zowel ambtelijk als directieniveau om te bespreken hoe we de afhandeling van het goederenvervoer per spoor zo goed mogelijk kunnen faciliteren. En hoe we issues ten aanzien van capaciteit hierbij kunnen oplossen. Ook trekt ProRail gezamenlijk op met de havenbedrijven in het (politiek/bestuurlijk) agenderen van de belangen van deze sector om de toekomstige positie te waarborgen.

Consumentenorganisaties

In het Landelijk Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer (Locov) gaat ProRail samen met NS en IenW in gesprek met consumentenorganisaties als Rover, de ANWB, de fietsersbond, de seniorenorganisatie KBO-PCOB en de studentenverbond LSVb. Dit overleg biedt ProRail de mogelijkheid om het (kritisch) perspectief van reizigers mee te nemen. In reguliere overleggen of speciale sessies is er ook aandacht voor specifieke thema's, waar dieper wordt ingegaan op de materie. Ook is er goed contact met de Maatschappij voor Beter OV.

Intensivering samenwerking met internationale partners

Een maand na de succesvolle 'Rail to the CoP trein', die ProRail met partners had georganiseerd naar de klimaattop in Glasgow, heeft de Europese Commissie in het Europese aar van het Spoor 2021 de 'Efficient and Green Mobility Strategy' gepresenteerd. Met dit pakket geeft de Europese Commissie uitvoering aan de EU-Green Deal en de EU-strategie voor duurzame en slimme mobiliteit. Hiermee doet de EC een ambitieus voorstel om een bijdrage te leveren aan de reductie van de CO₂-uitstoot met 90% in 2050 en 55% in 2030 ('Fit for 55'). Herziening van de verordening die de Trans Europese Netwerken Transport (TEN-T, eisen aan het spoor en kaartmateriaal) regelt en een Actieplan spoor maken deel uit van dit pakket.

Samen met Europese partners zetten we verder in op de standaardisering (bijv. EULYNX), digitalisering (bijv. ERTMS en ATO) en onderzoek (Shift2Rail/ ERJU: Europe's Rail Joint Undertaking) op het Europese spoor. ProRail ziet samenwerking op nationaal en Europees niveau als de sleutel tot succes. Daarom zijn we zeer gemotiveerd om de Europese normen verder te ontwikkelen en toe te passen. De combinatie van zware treinen, het gemengde goederen- en reizigersvervoer op het Nederlandse spoornetwerk, de ligging op het kruispunt van Europese corridors en de aanwezigheid van verschillende belangrijke knooppunten, zoals Schiphol en de Rotterdamse Haven, maken Nederland tot een unieke omgeving voor testen, demonstreren en leren.

Last but not least hoopt ProRail de samenwerking met onze partners in Oekraïne verder te intensiveren, gericht op een spoedige wederopbouw van het spoor in Oekraïne.

Actief lidmaatschap van o.a. EIM (European Inframanagers), UIC (Union Internationale des Chemins de fer), PRIME (Platform Rail Inframanagers Europe) stelt ProRail in staat verder vorm te geven aan de genoemde ambities.

9.4 Omgeving

Het spoor heeft impact op onze omgeving. Zo kan (meer) spoorvervoer zorgen voor meer hinder op geluid en/ of trillingen. Als grootgrondbezitter en ook goede buur van veel partijen in de omgeving hebben wij hier aandacht voor en spannen wij ons maximaal in om de hinder zoveel mogelijk te beperken voor natuur en omwonenden

Trillingen

Trillingen van rijdende treinen ontstaan, net als geluid, door een combinatie van factoren. De spoortrillingen worden via de bodem doorgegeven aan gebouwen en afhankelijk van de constructie van de gebouwen kunnen omwonenden deze trillingen voelen en als hinderlijk ervaren. Er is nog geen wetgeving waarin de mate van blootstelling van omwonenden aan trillingen wordt genormeerd. Wel moet de overheid bij besluiten over wijzigingen in de

ruimtelijke ordening de verwachte blootstelling aan trillingen meewegen. Voor die besluitvorming heeft het Rijk de Beleidsregel trillinghinder spoorwegen (Bts) ontwikkeld.

Een Tracébesluit is zo'n besluit, waarbij ProRail in opdracht van IenW de verwachte effecten op trillingen onderzoekt en maatregelen voorstelt en toepast. De ervaring is dat we weinig maatregelen aan de bron beschikbaar hebben en daarom de afgelopen jaren bij grote infra-projecten enkele zeer kostbare ondergrondse trillingwerende constructies gebouwd hebben. ProRail werkt daarom op dit moment in opdracht van IenW aan de Innovatieagenda Bron-aanpak Spoortrillingen (IBS) om de bron van de trillingen te onderzoeken en bronmaatregelen in de praktijk te testen.

ProRail werkt aan de IBS samen met productleveranciers, aannemers, ingenieursbureaus, onderzoeksinstituten, zoals TNO, Deltares en TU Delft, verladers, materieeleigenaren en vervoerders. We onderzoeken de effecten van spoorligging en extra demping als ook de effecten van niet ronde wielen en extra vering in de trein. Doelen van de IBS zijn: het ontstaan van trillingen begrijpen, weten welke bronmaatregelen we kunnen inzetten en onder welke omstandigheden. Met de resultaten van de IBS wordt een eventuele aanpak van trillingen in bestaande situaties mogelijk ook een betaalbare en daarmee realistischere opgave. De uitkomsten van de IBS zijn dan ook voor IenW belangrijke bouwstenen om tot een eventuele wettelijke verankering van de aanpak van de blootstelling aan spoortrillingen te komen.

We passen enkele eerste resultaten van de IBS toe met het Minder Hinder-pakket op de Brabantroute en Bentheimroute voor de verwachte extra hinder als gevolg van de omleidingen van de Betuweroute in 2025.

Geluid

Ook geluid van rijdende treinen ontstaat door een combinatie van factoren. Deze factoren kennen we inmiddels goed door onderzoek medio jaren '90 (programma Stiller Treinverkeer) en jaren '00 (Innovatieprogramma Geluid). Goedkopere maatregelen aan de bron zijn voor de aanpak van geluid gemeengoed: in Europa zijn technieken om goederenwagons stiller te maken sinds 2005 verplicht voor nieuwe wagens en vanaf december 2024 ook verplicht voor bestaande wagens op nagenoeg het hele TEN-T netwerk. Daarnaast zorgt ProRail dat de infra voldoet aan de Nederlandse wettelijke eisen van de standaard akoestische kwaliteit.

De wetgeving kent in Nederland, in tegenstelling tot trillingen, juist wel normen voor de blootstelling aan geluid. Deze normen gelden als toetsingskader bij besluiten over wijzigingen in de ruimtelijke ordening, maar ook bij alle andere veranderingen van het spoor of het spoorgebruik. Hiervoor bestaan sinds 2012 geluidproductieplafonds (gpp's) langs het hele spoornetwerk: als de verwachting is dat gpp's als gevolg van veranderingen zouden worden overschreden moet aan deze wettelijke normen voor de blootstelling getoetst worden en eventueel geluidmaatregelen, zoals raildempers of geluidschermen worden afgewogen.

Naast deze toets voor veranderingen loopt er ook al sinds 1987 een aanpak van de hoogst belaste woningen. Sinds 2012 is wettelijk geregeld dat ProRail deze zogenaamde geluidsaneringsoperatie uitvoert. Dat doet ProRail met het Meerjarenprogramma Geluid (MJPG). Eind 2023 moet ProRail de laatste saneringsplannen ter besluitvorming bij IenW hebben ingediend. Rond 2030⁹ zijn dan ook daadwerkelijk alle geluidmaatregelen voor deze hoogst belaste locaties gerealiseerd.

Omgevingswet

De nieuwe Omgevingswet treedt op 1 januari 2024 écht in werking. Deze wet vervangt bijna alle wetten en regelingen op het gebied van milieu én de regels voor het gebruik van de fysieke leefomgeving. Als gemandateerd vergunningverlener op grond van de Spoorwegwet heeft ProRail zich in de jaren 2021-2023 voorbereid op deze inwerkingtreding.

9 Afhandeling van saneringsplannen kan in het kader van bezwaar- en beroepsprocedures ook pas na 2030 afgerond worden. Dit is dus een nuancering op de uitspraak dat alle geluidmaatregelen rond 2030 zijn gerealiseerd.

De voorbereiding was geënt op inwerkingtreding van de Omgevingswet per 1 januari 2023, waardoor ProRail alle benodigde maatregelen, opleidingen en investeringen al had uitgevoerd. Dit hebben wij in samenwerking met lenW en andere partners in (en buiten) de spoorsector gedaan en hierover gezamenlijke afspraken gemaakt. Hierbij is nadrukkelijk aangesloten bij het programma: 'Aan de slag met de Omgevingswet'.

Denk hierbij aan het heffen van leges bij een meervoudige aanvraag, waarbij ProRail in de oude situatie zelfstandig de vergunning in mandaat verleende. In dit laatste geval heft het bevoegde bestuursorgaan de leges namens ProRail en hebben we hierover afspraken gemaakt op bestuurlijk niveau. Daarnaast hebben wij een nieuw zaaksysteem aanbesteed, zodat de koppeling met de landelijke voorziening van het digitale stelsel Omgevingswet (DSO-LV) mogelijk is en wij als adviseur (met instemmende bevoegdheid) bij vergunningsaanvragen en toezicht kunnen blijven voorzien in onze gemandateerde bevoegdheden om vergunningen in het kader van de Spoorwegwet te verlenen.

Tenslotte hebben wij onze interne organisatie voorzien van de noodzakelijke opleidingen om de nieuwe wet- en regelgeving in het kader van de Omgevingswet in de praktijk goed te kunnen toepassen vanaf 1 januari 2024. De nieuwe manier van werken onder de Omgevingswet zal gedurende 2024 en 2025 ook voor ProRail leiden tot nieuwe inspanningen, samenwerkingsverbanden en continu blijven zoeken naar een optimale dienstverlening als gemandateerd vergunningverlener namens lenW.

9.5 Integrale adviesrol

ProRail heeft het afgelopen jaar in nauwe samenwerking met lenW geïnvesteerd in de ontwikkeling van de integrale adviesrol en zal deze ook in 2024 verder doorontwikkelen in lijn met de eerder in het kader van de omvorming ontwikkelde uitgangspunten daarover. Met de adviesrol wil ProRail haar kennis, ervaring en unieke positie als onafhankelijke spoorwegbeheerder optimaal inzetten om de kwaliteit van het spoorproduct voor reizigers en verladers te verbeteren en de verwachte groei op het spoor te faciliteren.

ProRail adviseert de minister gevraagd en ongevraagd over de uitvoerbaarheid en effecten van beleid en regelgeving, de toekomstige ontwikkeling van het spoornetwerk, maar ook over mobiliteitsontwikkeling in brede zin. Dit doen wij door in te zetten op integraliteit, het inbedden van de adviesrol in onze processen en organisatie, het ontwikkelen van (advies)vaardigheden en door (gezamenlijk) te leren en evalueren. Daarbij borgen we de integraliteit onder andere door de focus in *Spoor naar morgen*, het maken van afwegingen binnen het kader van de integrale ontwikkelagenda, een goed lopende bestuursstaf en het meenemen van alle relevante aspecten bij advisering (zoals de impact voor de operatie, veiligheid, leefomgeving en duurzaamheid, de maakbaarheid, onderhoudbaarheid en instandhouding, financiële, internationale en juridische aspecten en niet in de laatste plaats de impact voor onze stakeholders).

Van groot belang bij de advisering is de onafhankelijkheid van ProRail ten opzichte van het ministerie en het goed betrekken van de kennis en expertise van onze partners in de sector. Onderdeel van de advisering vormt ook het uitwisselen van kennis en expertise tussen ProRail en het ministerie. Ook regionale concessieverleners staat ProRail terzijde in de rol als adviseur en dat zullen we ook in 2024 blijven doen.

ProRail kan een grote mate van advisering organiseren door het goed benutten van expertise in haar eigen organisatie. Tegelijk zit er ook een grens aan het aantal adviesvragen die we kunnen oppakken en hierin zullen we een balans moeten zoeken. Daarbij speelt mee dat naarmate er een beter samenspel is tussen ProRail en het ministerie, ProRail effectiever kan worden in haar advisering. Dit helpt bij de totstandkoming van beleid, wet- en regelgeving en het maken van financiële afwegingen om de (spoor)mobiliteit nu en in de toekomst te optimaliseren voor een duurzame bereikbaarheid van Nederland.

9.6 Bedrijfsvoering

Gezien onze ambitie om groei in vervoer van zowel reizigers als goederen mogelijk te maken, is de belangrijkste uitdaging op HR-gebied voor ProRail te zorgen dat we voldoende en de juiste mensen aantrekken en behouden. Hiervoor is het van belang dat we een aantrekkelijke werkgever zijn en dat we onze medewerkers vitaal en bevolgen houden.

We creëren een mensgerichte organisatie waar bevolgenheid ruimte en mogelijkheden krijgt. Bevolgenheid leidt tot betere resultaten, meer samenwerking, meer diversiteit en inclusie, vitaliteit en meer plezier en trots. Bevolgenheid heeft een grote aantrekkingskracht op divers talent, waarmee we nieuwe medewerkers kunnen werven en de huidige talenten kan behouden.

Wij geven ProRailers passende HR-ondersteuning, middelen en duidelijke inzichten om hun eigen bevolgenheid en die van hun teams verder te vergroten. We vernieuwen daarbij continu de HR-producten en middelen die we bieden aan onze medewerkers op het gebied van onder andere vitaliteit, samenwerken, leren en ontwikkelen, verzuim en loopbaanadvies.

Wij zorgen voor HR-inzichten door continu de stemming van de ProRailers te meten met een onderzoek naar de medewerkerstevredenheid. De daaruit voortkomende data kunnen we inzetten om zaken bespreekbaar te maken en waar nodig bij te sturen. De werkgeverswaardering, het voortschrijdend 12-maandelijks verzuim en de positieve stemming geven tezamen de bevolgenheid van de medewerkers weer.

Leren en ontwikkelen bij ProRail

Individueel

Vakmanschap is een belangrijke randvoorwaarde binnen ProRail om ons werk te kunnen realiseren. We investeren in leerlijnen voor de kernfuncties in de organisatie zodat medewerkers weten welke kennis en competenties van belang zijn voor de ontwikkeling in hun functie. Daarnaast ondersteunen we de organisatie in borging van kennis. We sturen daarvoor actief op deelname aan opleiding en training en uniformiteit in het aanbod. En we dragen daarbij zorg voor een effectief landschap van partijen die samenwerken met ons en zorgdragen voor het juiste aanbod aan leerinterventies.

Om de individuele ontwikkeling en doorstroom te bevorderen stimuleren we medewerkers om zich in de breedte te ontwikkelen en niet enkel binnen de huidige functie. We geven deze mogelijkheid met behulp van onder andere het Persoonlijk Ontwikkelbudget en middels werkervaringsplaatsen.

Collectief

We weten dat we onze grote opgave alleen kunnen waarmaken als we ook wat veranderen in hoe we de dingen doen, met elkaar en met de sector. Daarom werken we de komende jaren ook aan het versterken van onze organisatie. We gaan bijvoorbeeld meer focus aanbrengen, op uniforme manier samenwerken en we investeren in een ontwikkelprogramma voor alle medewerkers 'Eén ProRail manier van werken'. In dit programma ontwikkelen alle medewerkers de benodigde kennis, vaardigheden en gedragingen die nodig zijn om op één manier samen te werken om zo onze strategische prioriteiten te realiseren. We werken hierbij ook aan de psychologische veiligheid van onze medewerkers. Het verhogen van het veiligheidsbewustzijn binnen ProRail, zodat medewerkers elkaar aanspreken op onveilig gedrag, leren van fouten en initiatieven nemen om verbetering door te voeren, valt of staat met het feit of medewerkers zich (psychologisch) veilig voelen om zich uit te spreken. Het ontwikkelen van vaardigheden en het creëren van een omgeving die bijdraagt aan een veilig werkklimaat zijn hierin belangrijk.

Toekomstbestendig medewerkersbestand

Strategische personeelsplanning

Strategische personeelsplanning (hierna: SPP) hebben we de afgelopen jaren op ProRail-niveau en binnen de bedrijfseenheden (hierna: BE's) van ProRail geïmplementeerd. Hierbij hebben we voor de kritieke functies acties bepaald om de komende twee tot drie jaar de vraag naar en het aanbod van personele capaciteit in balans te brengen, zowel kwalitatief (competenties) als kwantitatief. Hiermee is goed inzicht verkregen in de uitdagingen die we als ProRail hebben in het effectief inrichten van onze SPP om onze doelstellingen te kunnen realiseren.

Daarnaast hebben we SPP op ProRail-niveau verder ontwikkeld. Gekoppeld aan de financiële processen hebben we op organisatieniveau de personele capaciteitsbehoefte tot 2030 in beeld gebracht. Daar is de ontwikkeling van het huidige medewerkersbestand tegenover gezet. Gegeven de verwachte uitstroom als gevolg van onder andere pensioen en natuurlijk verloop, maakt dit duidelijk dat zeker de helft van ons medewerkersbestand gaat vernieuwen tussen 2023 en 2030.

Vanaf 2023 is SPP een uniform cyclisch (jaarlijks) proces waarin de BE's simultaan SPP doorlopen. We gaan de capaciteit optimaliseren door gebruik te maken van 'workforce management'. We maken hiervoor de aansluiting op de financiële en strategische processen, zoals de subsidieaanvraag en de jaarplannen. Ook zorgen we voor bewuste top-down en bottom-up aansluiting tussen SPP in de BE's en op ProRail niveau. Tenslotte maken we afspraken over hoe, waar en hoe vaak we de interventies uit SPP monitoren en opvolgen.

Vanuit de beweging die we als ProRail maken in *Spoor naar morgen* is er een continue investering in een effectieve inrichting van de organisatie. Aankomende jaren leggen we de aandacht op onder andere mogelijkheden van functieverbreding om het werk toekomstbestendig in te richten en loopbaanmogelijkheden te creëren. Daarnaast hebben we aandacht voor een toekomstbestendige inrichting van ons functiehuis.



Regiokantoor The Core, Eindhoven.

Krapte op de arbeidsmarkt en het imago van ProRail als werkgever

De krapte op de arbeidsmarkt is voorlopig nog niet voorbij. Eind 2022 daalde het aanbod van arbeid opnieuw. Het aantal werkenden was nog nooit zo hoog, net zoals het aantal baanwisselingen. De werkloosheid was op jaarbasis nog niet eerder zo laag als in 2022 en ook het aantal actief werkzoekenden is bijzonder laag. Tegelijkertijd weten we dat ook bij ProRail er sprake is van vergrijzing en een grote groep medewerkers die met pensioen gaat. Dit in combinatie met de toename van het spoorse werk zorgt dat het continu investeren in een positieve werkgeversbeleving essentieel is.

In 2022 hebben we een imago-onderzoek uit laten voeren. Hieruit blijkt dat ProRail een bekend bedrijf is binnen de OV-sector, maar wat werken bij ProRail betekent nog on-ingekeurd is. In 2023 en verder zal ProRail in de arbeidsmarktcampagnes dan ook de focus leggen op verder inkleuren van wat ProRail te bieden heeft als werkgever.

Diversiteit en inclusiviteit in werving

In deze uitdagende arbeidsmarkt vinden wij het belangrijk en is het essentieel om te werken aan een diverse samenstelling van ons medewerkersbestand. We zetten in op het verjongen van de organisatie door de groep collega's onder de 35 jaar te vergroten en we zetten stappen in een meer cultureel divers en inclusief ProRail. In 2024-2025 verstevigen wij ons programma op het gebied van Diversiteit & Inclusiviteit.

9.7 Business Continuity Management, weerbaarheid en vitaal spoor

BCM en weerbaarheid

Business Continuity Management (BCM) gaat over het omgaan met bedreigingen die de continuïteit van de belangrijkste processen in gevaar kunnen brengen. ProRail heeft dit vanaf 2015 structureel geïmplementeerd (conform ISO 22301) en is over de jaren heen bezig om, stap voor stap, maatregelen te nemen om de kans op een ernstige calamiteit en/of de gevolgen ervan te beperken.

Zo zijn er bijvoorbeeld uitwijkmogelijkheden gecreëerd voor een verkeersleidingspost die tijdelijk onbruikbaar raakt. Maar ook het OCCR (Operationeel Controle Centrum Rail: het landelijke controlecentrum van de dagelijkse operatie voor het Nederlandse spoorwegnet) kan uitwijken bij een calamiteit. Dergelijke maatregelen worden jaarlijks geoefend zodat ze, in het onverhoopte geval dat er een ernstige brand optreedt, een security incident plaatsvindt, een rivier overstroomt, e.d., daadwerkelijk effectief zijn. Het doel is dat de treindienst in alle omstandigheden doorgaat of snel hersteld kan worden. De crisis als gevolg van het coronavirus heeft bijvoorbeeld laten zien dat het hebben van een BCM-organisatie en -plannen helpen in het snel kunnen reageren op een dergelijke bedreiging.

Het nemen van verschillende BCM-maatregelen door ProRail past uitstekend in het besluit van het ministerie om de spoorsector de vitaal status toe te kennen. ProRail is aangewezen als 'vitale aanbieder' en als 'aanbieder essentiële diensten' (AED), neemt actief deel aan het sector brede programma 'vitaal spoor' en is gestart met de uitvoering van haar eigen 'actieplan vitaal spoor'. Door op vitale maar kwetsbare processen, assets en systemen een verkenning uit te voeren naar noodzaak en mogelijkheden voor aanvullende weerbaarheid-verhogende maatregelen, wordt een weerbaarheid-nulmeting verkregen. Dit betreft onderwerpen, zoals civiele constructies in relatie tot extreem water, cybersecurity, gevolgen van grootschalige uitval van energie, kwetsbaarheid voor statelijke actoren (economische veiligheid), afhankelijkheid van leveranciers en serviceproviders. Eind 2023 is deze nulmeting gereed en kan er begin 2024 besluitvorming plaatsvinden over welke aanvullende weerbaarheid-verhogende maatregelen uitgevoerd gaan worden. Dit is mede afhankelijk van de financiering. In 2024 t/m 2026 kunnen de maatregelen waartoe besloten is dan uitgevoerd gaan worden. Hierbij vindt belangrijke afstemming en samenwerking binnen de gehele spoorsector plaats via de verschillende werkgroepen binnen het programma Vitaal Spoor.

Weerbaarheid is ook de kern van de nieuwe Europese richtlijnen NIS-2 en CER. NIS-2 (Network and Information Security) gaat over informatiebeveiliging en cybersecurity, CER (Critical Entities Resilience) gaat over de weerbaarheid van vitale sectoren in brede zin ('all hazard'). Deze richtlijnen worden momenteel door de lidstaten omgezet in nationale wetgeving en ook in Nederland zal de spoorsector daar vanaf september/oktober 2024 aan moeten voldoen. ProRail oriënteert zich vast op de consequenties hiervan, maar gaat ervan uit dat een belangrijke basis al gelegd is/wordt met de bestaande organisatie en lopende acties m.b.t. veiligheidsmanagement, Business Continuity Management, risicomanagement, cybersecurity, crisismanagement en natuurlijk vitaal spoor (waarin dit allemaal ook al samenkomt).

Cybersecurity

In september 2022 is het cybersecuritybeeld voor de Nederlandse spoorsector gepubliceerd. Dit was een samenwerking tussen ProRail en NS en is de opvolger van het eerste cybersecuritybeeld uit 2019. De conclusie is dat ook ProRail, al dan niet als gericht doelwit, steeds meer te maken krijgt met cybersecurity incidenten op ICT en OT-gebied. Dit niet alleen door de toename van cybercrime algemeen en in de transportsector als geheel, maar ook door de digitalisering die in de komende jaren met de uitrol van ERTMS gepaard gaat. Om deze dreigingen het hoofd te kunnen bieden heeft ProRail behoefte aan een planmatige aanpak van op het gebied van cybersecurity.

De activiteiten in de ontwikkelde cybersecurity roadmap zijn gericht op het versneld verbeteren en borgen van de kwaliteit en effectiviteit van de informatiebeveiliging van ProRail en komen boven op de reguliere werkzaamheden. Hoofddoelen:

- De dreigingen, kwetsbaarheden en risico's op het gebied van cybersecurity kennen en effectief en efficiënt beheersen, door preventieve en repressieve maatregelen. De hoogste risico's zijn onder controle.
- Structureel en aantoonbaar voldoen aan de eisen vanuit wet- en regelgeving en door andere externe belanghebbenden.

Deze doelen worden in ieder geval bereikt door het:

- Krijgen en houden van inzicht in en grip op de cybersecurityactiviteiten van ProRail, door het structureren, prioriteren en plan/projectmatig uitvoeren van een meerjarige cybersecurity roadmap en onderliggende portfolio aan projecten en activiteiten.
- Aanscherpen van de opzet en werking van het Information Security Management System (ISMS) van ProRail, zoals ook vereist is onder de Wet Beveiliging Netwerken en Informatiesystemen (Wbni).
- Uitbouwen en positioneren van de securityfunctie en -rollen binnen ProRail (CISO Office en rollen in de lijn) zodat er voldoende kennis en capaciteit aan boord is om cybersecurity op een voldoende niveau te brengen en te houden.

10 Risicomanagement en compliance

10.1 Risicomanagement

Bij risicomanagement draait het om het overzicht van en het sturen op risico's. Hierbij hoort het in kaart brengen van risico's met kans en effect en maatregelen om de kans of het effect te verkleinen. Iedereen is in zijn of haar dagelijks werk -bewust of onbewust- bezig met risicomanagement, want onze werkzaamheden zijn gericht op het bereiken van bepaalde doelen; groot of klein. En vrijwel altijd zijn er onzekere factoren die ertoe kunnen leiden dat onze doelen niet of niet volledig bereikt worden: risico's. Hoe eerder risico's worden geïdentificeerd, hoe meer mogelijkheden er zijn om risico's tegen elkaar af te wegen. Risicomanagement draagt bij aan het behalen van de doelstellingen van ProRail en vormt een onmisbaar onderdeel van het bestuur van de organisatie.

De Raad van Bestuur is eindverantwoordelijk voor het risicomanagement van de organisatie. Voor de inrichting van de beheersing hanteert ProRail het 'Three Lines'-model. De uitvoering van het risicomanagementproces is gedelegeerd aan het management van de bedrijfsonderdelen vanuit de eerste lijn. De afdeling Integriteit, Risicomanagement en Compliance (IRC) ondersteunt het risicomanagement bij ProRail vanuit de tweede lijn en draagt zorg voor beleid, monitoring en procesondersteuning. Corporate Audit fungeert als de derde lijn en toetst periodiek de werking van het risicomanagementsysteem.

Reshaping risicomanagement

In 2020 zijn we begonnen met een herijking van het risicomanagementsysteem waar gebruik werd gemaakt van 11 toprisico's. In 2021 is dat systeem vervangen door een nieuw risicomanagementsysteem waarin het COSO ERM-model wordt gehanteerd en de risico's vanuit de ProRail doelstellingen worden benaderd. Er is een dashboard gebouwd met 17 risicogebieden die alle hoofdprocessen van ProRail dekken. Vanuit de ProRail doelstellingen worden de belangrijkste risico's in de dashboards benoemd met de getroffen mitigerende maatregelen, taakhouders, termijn en de verbetering/verslechtering van een risico ten opzichte van het vorige kwartaal. De risico-eigenaren zijn verantwoordelijk voor de sturing op het gerapporteerde risico en de beheersing ervan. De Raad van Bestuur is verantwoordelijk voor risicomanagement en de inrichting daarvan.

Risicogebieden ProRail

Binnen ProRail onderscheiden we 17 risicogebieden¹⁰ die relevant zijn voor het behalen van de doelen en prestaties van ProRail. Deze gebieden zijn:

- | | |
|--|--|
| 1. Cultuur & Organisatie | 10. Capaciteitsmanagement |
| 2. Klanttevredenheid | 11. Veiligheid |
| 3. Duurzaamheid | 12. Human Resource Management |
| 4. Innovatie | 13. Procurement |
| 5. Communicatie & Externe betrekkingen | 14. ERTMS |
| 6. Infrastructuur | 15. Financiële dekking |
| 7. Continuïteit van de treindienst | 16. Betrouwbare rapportage van realisatiecijfers |
| 8. Betrouwbaarheid IT & OT-systemen | 17. Compliance & Integriteit |
| 9. Projectbeheersing | |

¹⁰ ERTMS is per 2023 toegevoegd als een risicogebied, omdat dit programma ook in het interne jaarplan en de langetermijnplanning van ProRail extra aandacht krijgt.

10.2 Compliance

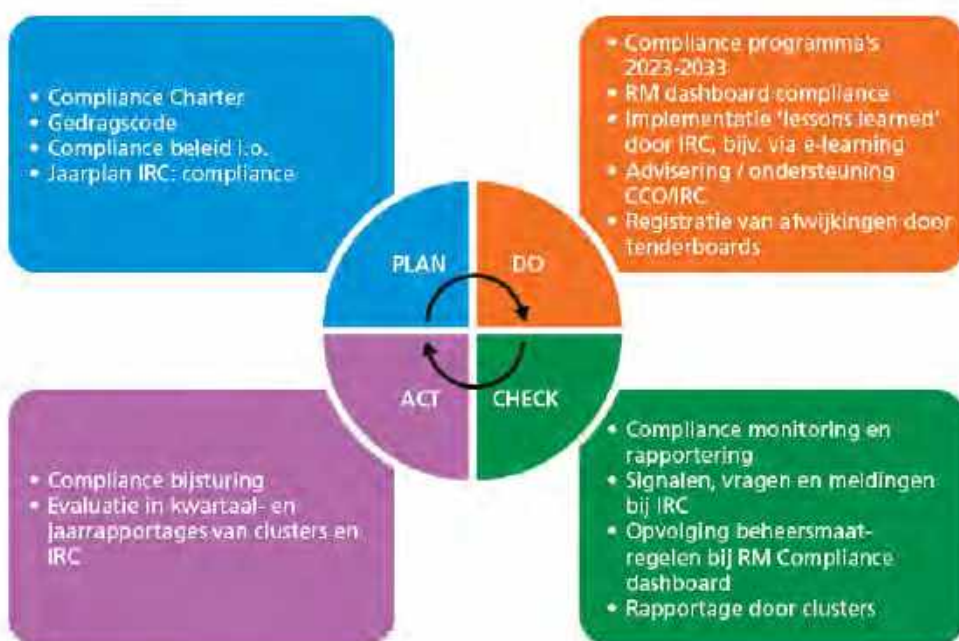
Compliance en risicomanagement zijn aparte disciplines. Toch kan het voordelen hebben beide in één afdeling te bundelen, zoals bij ProRail het geval is. Zowel risicomanagement als compliance gaan over gedrag. Bij signalen, vragen en meldingen op het gebied van compliance worden vaak belangrijke risico's zichtbaar, terwijl bij risicomanagement apart aandacht is voor risico's op het gebied van compliance. Door beide gebieden te integreren of in elk geval samen te werken, ontstaat een beter beeld en meer mogelijkheden om risico's en non-compliance op te lossen.

ProRail heeft een Compliance Charter ondertekend. Onder het Compliance Charter valt de Corporate Compliance Officer (CCO). De CCO is hoofd van de afdeling Integriteit, Risicomanagement en Compliance (IRC). De CCO en in het verlengde IRC zijn verantwoordelijk voor de gedragscode en de klokkenluidersregeling. Deze laatste is geïmplementeerd in de regeling vermoede misstanden met protocol. Intussen is er ook een regeling opgesteld voor alle andere meldingen op het gebied van integriteit en compliance die geen vermoede misstand zijn.

Vanuit de tweede lijn heeft de afdeling IRC drie taken:

1. De eerste taak is om algemeen beleid over compliance voor de organisatie te ontwikkelen;
2. De tweede taak is om de primaire en ondersteunende clusters te adviseren en te ondersteunen op het gebied van compliance;
3. De derde taak van IRC is om compliance in en bij de organisatie te monitoren.

Uit het algemeen beleid (sub 1) volgt hoe IRC invulling geeft aan zijn taken. Belangrijke richtsnoer daarbij is de Gedragscode. Vanuit de derde lijn houdt Corporate Audit toezicht op de eerste en tweede lijn en kan deze onderzoeken verrichten naar naleving van beleid en processen. Voor ProRail geldt de onderstaande Plan-Do-Check-Act-cyclus voor de processen rond compliance:



De afdeling IRC kan zijn taak op het gebied van compliance onvoldoende uitoefenen als er geen overzicht van en over compliance is. IRC krijgt momenteel inzicht in compliance door signalen, vragen en meldingen. Om meer overzicht te krijgen, kan compliance als vast onderdeel opgenomen worden in kwartaal-, jaar- en incidentrapportages en in project-, jaar- en (re)organisatieplannen. Dit bevordert dat dit onderwerp voldoende aandacht in de lijn krijgt. IRC heeft mede daarom een concept compliance beleid opgesteld, dat wordt meegenomen in 'Spoor naar morgen'.

Compliance bij contracten

ProRail is gehouden aan beleid en regelgeving ten aanzien van contracteren en aanbesteding. Voor de rechtmatigheids- en doelmatigheidsaspecten met betrekking tot het contracteren van opdrachten wordt binnen ProRail verantwoording afgelegd aan de interne tenderboard. Dit is vastgesteld in de Tenderboard procedure. Indien een contracteringsplan volgens de aanbestedingsjurist van ProRail conform aanbestedingsrecht niet verdedigbaar is, dan is alleen de Raad van Bestuur bevoegd om akkoord te geven voor het non-compliant in de markt zetten. Deze escalatielij is ingesteld, omdat compliance en veilige berijdbaarheid/ beschikbaarheid van het spoor in bepaalde situaties op gespannen voet kunnen komen te staan. ProRail zal zich maximaal inspannen om deze situaties te voorkomen. Mocht het toch nodig zijn om een contract non-compliant in de markt te zetten dan is met de tenderboard procedure de juiste besluitvorming en transparante onderbouwing geborgd.

Tot eind 2020 liep bij ProRail een programma Compliance waarin hard gewerkt is aan het gecontroleerd en gestructureerd wegwerken van de non compliant contracteringen. Vanaf 2021 is dit verder geprofessionaliseerd en ingebed in de organisatie en wordt elk kwartaal de rapportage Non-compliant contracteringen opgesteld. In deze rapportage wordt vanuit de tweede lijn aan de ExCo gerapporteerd over de non-compliant contracteringen die via de escalatielij Tenderboard-RvB/ExCo in de markt zijn gezet inclusief de te ondernemen acties om deze compliant te maken. Na bespreking in de ExCo wordt de rapportage voorzien van een managementreactie voorgelegd aan de Audit Commissie. Vanuit haar toezichhoudende rol kijkt de Audit Commissie kritisch naar deze rapportage.

De risicobereidheid ten aanzien van non-compliance is vastgelegd in de ProRail risicomatrix. Het aantal non-compliant contracteringen is momenteel te hoog en valt buiten de bandbreedtes van de risicobereidheid van ProRail. In 2024 en 2025 blijven we ons inspannen op het terugdringen van het aantal non-compliant contracteringen en het beperken van nieuwe non-compliant contracteringen.

11 Beschikbare financiële middelen 2024-2025

ProRail zorgt voor een aanvraag aan financiële middelen die aansluit bij de kerntaken waarvoor ProRail aan de lat staat. De aanvraag aan financiële middelen voor de prestaties en activiteiten 2024 en 2025 moet passen binnen de financiële middelen die lenW beschikbaar heeft vanuit de Rijksbegroting en de gebruiksvergoeding die we van onze vervoerders ontvangen.

Opbouw nieuwe reeksen

In 2022 zijn we gestart met het herijken van de financiële langetermijnreeksen voor Exploitatie, Onderhoud en Vernieuwing (hierna: EOv) voor de periode 2024 tot en met 2038. Het resultaat hiervan nemen we op in de subsidieaanvraag EOv 2024.

In overleg met lenW heeft ProRail de uitgangspunten voor deze herijking van de reeksen vastgesteld en opgebouwd in twee stappen:

- In stap 1 worden de reeksen opgesteld waarbij wordt uitgegaan van het scenario waarin de benutting van het spoor gelijk is aan de situatie op 1 december 2021 (dienstregeling 2022) met gelijkblijvend prestatieniveau;
- In stap 2 worden voor de instandhouding van het spoor de financiële effecten, eventueel met een bandbreedte, in beeld gebracht van aanvullende maatregelen op het gebied van klimaatadaptatie, duurzaamheid en circulariteit en cybersecurity.

Van april t/m juli 2023 heeft een externe auditor in opdracht van lenW de herijkte EOv-reeksen gevalideerd. Conclusie is dat de systematiek van de totstandkoming van de EOv-reeksen goed is en dat de totale omvang van de reeks navolgbaar is en in lijn is met de meegegeven uitgangspunten.

Budget Exploitatie (p.p. 2023) <i>exclusief btw (in € miljoen)</i>	2023	2024	2025
Exploitatiebijdrage Rijksoverheid	1.101	1.179	1.089
Gebruiksvergoeding	374	420	486
Beheer en onderhoud	1.475	1.599	1.575
Opbrengst uren eigen productie	346	363	363
Overige bedrijfsopbrengsten	29	32	31
Diverse bedrijfsopbrengsten	375	395	394
BEDRIJFSOPBRENGSTEN	1.850	1.994	1.969
Grootschalig onderhoud	196	227	247
Kleinschalig onderhoud	345	353	354
Onderhoud transfer	122	119	117
Beheer en calamiteiten	365	395	363
Verkenning en innovatie	38	45	45
Uitbesteed werk	1.066	1.139	1.126
Lonen en overige bedrijfslasten	704	757	751
Afschrijvingskosten	85	85	85
Overige kosten	-5	13	7
BEDRIJFSLASTEN	1.850	1.994	1.969
BEDRIJFSRESULTAAT	0	0	0

Budget Investerings (p.p. 2023) <i>exclusief btw (in € miljoen)</i>	2023	2024	2025
Bovenbouwvernieuwingsprojecten	326	332	350
Overige vervangingsprojecten	368	567	706
Vervangingsinvesteringen	694	899	1.056
Uitbreidingsprojecten (Aanleg)	548	493	550
Ministerie van lenW	548	493	550
Omgevingsprojecten	177	193	215
Provincies en gemeenten	177	193	215
BRUTO INVESTERINGEN	1.419	1.585	1.821

Nieuwe methodiek voor de gebruiksvergoeding vanaf 2026

ProRail is gestart met de ontwikkeling van de methodiek voor de gebruiksvergoeding per 2026. De huidige methodiek is van toepassing voor de periode 2023-2025. Voor de periode 2026 en verder wordt bekeken of op onderdelen wijzigingen moeten plaatsvinden in deze methodiek. Hierover wordt gesproken met IenW, gezien de verantwoordelijkheid van IenW voor het vaststellen van het heffingskader waarbinnen ProRail moet opereren en de rol die IenW heeft ten aanzien van het vaststellen van onderdelen van de gebruiksvergoeding (extra heffing). Verder gaat ProRail in gesprek met gerechtigden, zoals spoorwegondernemingen en concessieverleners, over de keuzes die worden gemaakt, bijvoorbeeld ten aanzien van de structuur van de vergoedingen. De methode voor het minimumtoegangspakket die een belangrijk onderdeel vormt van de totale gebruiksvergoeding, wordt eind 2023 ter goedkeuring voorgelegd aan de Autoriteit Consument & Markt (ACM). De vergoedingen voor 2026 die worden bepaald op basis van de methodiek worden in de tweede helft van 2024 gepubliceerd in de Netverklaring 2026.

Bijlagen

Bijlage 1 Programma's onder de beheerconcessie

I. Verbeterprogramma HSL-Zuid

Doel/scope	<p>In 2016 startten ProRail en NS het verbeterprogramma HSL-Zuid met als doel de prestaties van het binnenlands vervoer op de HSL-Zuid te verbeteren. Het programma valt sinds 2017 onder de concessiesturing van lenW en heeft zich door de jaren heen ontwikkeld.</p> <p>Eind 2020 zijn doelen voor het verbeterprogramma herijkt. De komende jaren richten ProRail en NS zich op het continu blijven verbeteren, het beheersen van nieuwe productstappen, zoals de introductie van ICNG (Intercity Nieuwe Generatie), en het stabiliseren van de prestaties.</p> <p>Naast het bovenstaande doel voor het verbeterprogramma onder concessiesturing, richt ProRail zich binnen het programma ook op het realiseren van middellangetermijninfra-maatregelen (het zogeheten € 60 miljoen pakket).</p>
Scopewijziging	Ten opzichte van het beheerplan 2022-2023 zijn er geen scopewijzigingen.
Startdatum Einddatum	Januari 2017 In overleg met lenW
Mijlpalen 2024-2025	<p>Het verbeterprogramma kijkt voortdurend naar de effectiviteit van maatregelen en naar mogelijkheden om verder te optimaliseren op basis van 'continu verbeteren'. Een gevolg hiervan is dat de set aan verbetermaatregelen dynamisch is. Hierbij is in het verbeterprogramma blijvende aandacht voor verankering in de lijnorganisatie.</p> <p>Ter verbetering van de prestaties op de middellange termijn voert ProRail de komende jaren ook diverse verbeteringen door aan de infrastructuur. De komende twee jaar staan in het teken van de realisatie van:</p> <ul style="list-style-type: none">– Het functioneel verwijderen van de fasescheiding bij Zevenbergschenhoek;– Het verlengen van de level 1 movement authority in ERTMS;– Het aanpassen van SMB 2378 bij Zevenbergschenhoek;– Het plaatsen van windschermen bij het doorlopend spoorviaduct in Bleiswijk.
Programma-verantwoordelijkheden	ProRail en NS sturen samen op het verbeteren van de betrouwbaarheid van de IC direct, IC Den Haag – Eindhoven en het Nederlandse traject van de IC Brussel op de HSL-Zuid corridor. Daartoe hebben zowel NS als ProRail twee programmateams ingericht om de voortgang binnen het eigen domein te bewaken. Deze teams werken nauw samen. In de stuurgroep HSL en in het Alliantieoverleg HSL (onder leiding van lenW) wordt respectievelijk vier keer en acht keer per jaar over de voortgang en effecten van het verbeterprogramma gerapporteerd en waar nodig bijgestuurd.
Relevante indicator(en)	Prestatie-indicator (t/m 2024): Reizigerspunctualiteit HSL 5 minuten Informatie-indicator: Reizigerspunctualiteit HSL 15 minuten

II. Verbeterprogramma Zee – Zevenaar

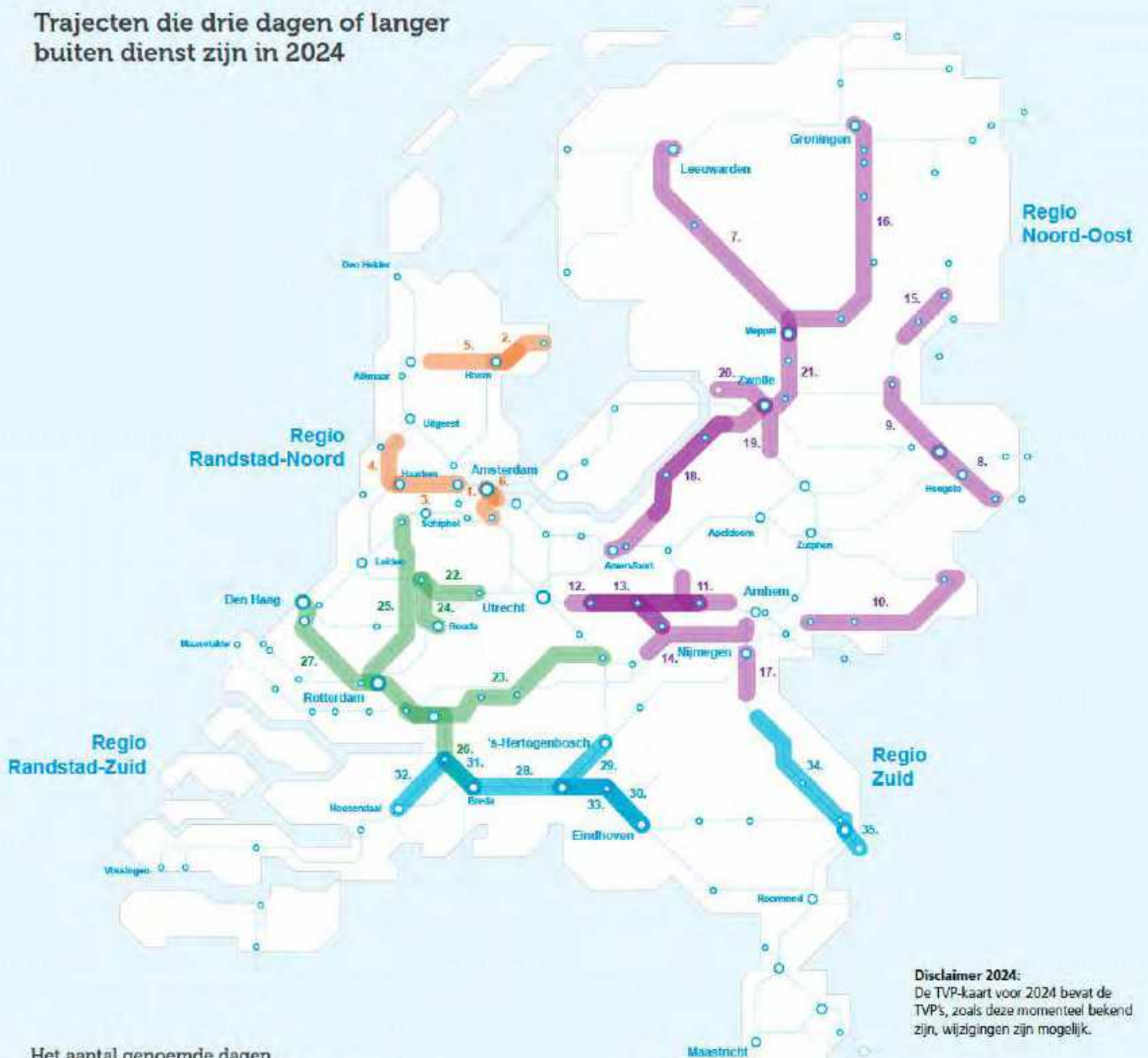
Doel/scope	<p>Dit verbeterprogramma omvat de wijze waarop ProRail de kwaliteit van het spoorgoederenvervoer in het gebied Zee – Zevenaar, met accent op het havengebied, buiten gaat verbeteren. Dit doen we gericht op de infrastructuur, de logistiek en de eigen organisatie om voor onze externe stakeholders een meer strategische en betrouwbare samenwerkingspartij te worden. ProRail doet dit in nauwe samenwerking met de goederensector en IenW.</p> <p>Het Integraal Programmateam Spoorgoederen is in maart 2020 gestart met het oplossen van de meest actuele infraknelpunten.</p> <p>Scope:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Voldoen aan wet- en regelgeving externe veiligheid;2. Wegwerken achterstand in de infra (minder hinderrijke storingen);3. Gewenste toestand borgen met passend beheer, organisatie met de aannemer;4. Niet alleen repareren, maar ook bouwen aan een basis van structureel adequaat beheer, de interne ProRail inrichting.
Scopewijziging	Deze zijn afhankelijk van het al dan niet continueren van het programma.
Startdatum	1 januari 2022
Einddatum	31 december 2023: eind 2023 wordt in samenspraak met IenW gezien of het programma onder de beheerconcessie gecontinueerd moet worden.
Mijlpalen 2024-2025	Deze zijn afhankelijk van het al dan niet continueren van het programma.
Programma-verantwoordelijkheden	<p>ProRail en IenW sturen in de stuurgroep Infra op Orde (6-wekelijks overleg) op de voortgang van de verbetermaatregelen en de doelstellingen die in het verbeterprogramma zijn geformuleerd. ProRail rapporteert in de stuurgroep over de voortgang van de verschillende projecten en de realisatie van de geformuleerde doelstellingen.</p> <p>De adviesgroep Infra op Orde, waarin ook de goederensector en het Havenbedrijf Rotterdam zijn vertegenwoordigd, adviseert de stuurgroep Infra op Orde.</p>
Relevante indicator(en)	De in het dashboard Informatie Indicatoren opgenomen indicatoren, met in het bijzonder de hinderrijke storingen > 121 minuten.

III. STS-verbeterprogramma

Doel/scope	Verhogen van de spoorwegveiligheid in de dagelijkse operatie met een focus op vermindering van STS-passages. De geografische scope bevat alle NCBG-gebieden. Toekomstambities en ontwikkelingen op het spoor worden getoetst aan dit doel.
Scopewijziging	Scope is naast de speerpunten op meerdere fronten uitgebreid: <ul style="list-style-type: none">– Botsrisico-scenario's zonder STS worden meegenomen in het programma.– Separaat overleg voor spoorwegondernemingen actief op de Rotterdamse Havenspoorlijnen regionaal STS-problematiek aan te pakken.– Focus op reizigersvervoerders op het terugdringen van onterechte ontgrendeling van remcurvebewakingssystemen ter preventie van STS-passages.
Startdatum	Start: juni 2012
Einddatum	Eind: evaluatie per jaar
Mijlpalen	De activiteiten van het STS-verbeterprogramma uit 2012 zijn gereed gemeld en financieel en budgettair afgesloten en hiervoor is decharge verleend. Het programma blijft conform artikel 20 van de beheerconcessie 2015-2025 onderdeel uitmaken van de beheerconcessie-aansturing door IenW en betreft een gezamenlijk programma met de vervoerconcessie.
Activiteiten 2023 en 2024	<p>Continueren Geel-geel-rood passages uitbannen: Als onderdeel van het STS-verbeterprogramma wordt gewerkt aan het gefaseerd uitbannen van Geel-Geel-Rood seinsturingen. Met het verkorten van de remweg 40-0, mogelijk gemaakt door aanpassing van de Regeling Spoorverkeer, ontstaan hiervoor extra mogelijkheden. Monitoring van het aantal Geel-Geel-Rood gebeurt op kwartaalbasis.</p> <p>Upgrade S-borden (USB): Verbeteren van de zichtbaarheid, uniformeren van ontwerp, toepassing en plaatsing van S-borden en scheiden van gebruiksdoelstellingen door het toevoegen van een Opdracht bord (O-bord), aanvullend op de facultatieve S-Borden. Uiteindelijk doel is de ongeautoriseerde S-bordpassages en het botsrisico op NCBG en overgang NCBG-CBG te verminderen. Uitvoering van dit programma heeft vertraging opgelopen door dreigende budgetoverschrijding, mede door de gewenste verbreding van de scope. Nieuwe aanbesteding is uitgesteld tot medio 2023 waarbij de uitvoering zal doorlopen tot medio 2026.</p> <p>In 2023 zal worden onderzocht of – in aanvulling op de huidige scope – wenselijk is om de bedieningsvorm van stamlijnen in havengebied te uniformeren en geschikt te maken voor verwachte groei van het goederenverkeer, opdat de risico's hiervan in de toekomst beheerst blijven. ProRail zal hiertoe aan IenW voorstel doen.</p> <p>Botsrisicomodel verdere ontwikkeling: In 2023 wordt gewerkt aan een tweede prototype botsrisicomodel waarin ook de risico's van specifieke goederenprocessen en zonder vastomlijnde toekomstige dienstregeling kunnen worden geobjectiveerd. Het botsrisicomodel wordt verder ontwikkeld voor generieke toepasbaarheid binnen de spoorbranche. De analyse en registratie van incidenten zal worden geïntensiveerd om de benodigde data voor het botsrisicomodel te verkrijgen. Planning en bijsturing maken deel hiervan uit, gericht op de blootstelling aan rood-seinnaderingen.</p> <p>ORBIT: Mede met behulp van de inmiddels door NS verrichte analyse zal de effectiviteit van ORBIT t.a.v. het terugdringen van het aantal STS-passages verder worden beoordeeld. Met andere vervoerders zal worden besproken of ORBIT ook daar kan worden overwogen.</p> <p>ATB-Vv: In Q3 2021 is de STS-stuurgroep overeengekomen dat de vervolginvestering van 50 ATB-Vv installaties ter overbrugging naar ERTMS uitgebreid wordt met 22 locaties ter voorkoming van aanrijdingen met stootjucken op perronkopsoren. De subsidieaanvraag voor deze 72 ATB-Vv installaties bij IenW worden ingediend is afgerond. De 19 perronkopsoren worden in 2023 aanbesteed met een beoogde realisatie in Q3 2024. Per jaar zullen er 5 risicosen worden uitgerust met ATB-Vv a.d.h.v. het bijbehorende afwegingskader.</p> <p>Ministeriële regelingen spoorverkeer en indienststelling spoorvoertuigen: Er zijn vanuit de spoorsector wensen en initiatieven voor herziening op onderdelen van de Ministeriële regeling spoorverkeer. Enkele hiervan zijn in een afrondende fase en kunnen in de praktijk worden toegepast, zoals de remweg 40-0 of remwegen vanaf lagere snelheden dan 40 op reizigersempacements. Andere initiatieven richten zich op het verduidelijken van art 31 (gericht op een éénduidige omgang met ATB-codeverbeteringen) of het branchebreed opstellen van toelichtingen op de seinbeelden uit Bijlage 4 van de Regeling Spoorverkeer.</p> <p>Daar waar initiatieven gevolgen kunnen hebben voor de risico's van STS-passages zullen deze in STS-stuurgroep-verband worden besproken ter voorbereiding op besluitvorming.</p>
Programma-verantwoordelijkheden	De voortzetting van het programma, onder concessiesturing gezamenlijk met de vervoerdersconcessie, krijgt verder vorm door de inspanningen en samenwerking tussen ProRail, de vervoerders, IenW en de Inspectie Leefomgeving en Transport voort te zetten in de al bestaande STS-stuurgroep. De stuurgroep heeft daartoe een aantal inhoudelijke speerpunten benoemd, die zijn opgenomen in het ProRail-beheerplan 2020-2021 en in de brief van IenW aan ProRail inz. Gereed melding activiteiten STS-verbeterprogramma van 9 april 2021, kenmerk IENW/BSK-2021/90301. De opzet van de stuurgroep STS zal in 2023 worden gewijzigd voor een betere afstemming op de verschillen tussen goederen- en reizigersvervoerders.
Relevante indicator(en)	Informatie-indicatoren: <ul style="list-style-type: none">– Aantal STS-passages (exclusief technische STS-passages) en de veiligheidsrisico's als gevolg daarvan (o.a. STS-passages waarbij het gevaarpunt bereikt is). <p>In 2024 zullen nieuwe indicatoren worden toegevoegd:</p> <ul style="list-style-type: none">– Aantal incidenten 'Bijna-botsing na kop maken op vrije baan';– Aantal STS-passages waarbij het gevaarpunt is bereikt na het onterecht ontgrendelen van een remingreep.

Bijlage 2 Projecten met grote impact op de treindienst

Trajecten die drie dagen of langer buiten dienst zijn in 2024



Disclaimer 2024:
De TVP-kaart voor 2024 bevat de TVP's, zoals deze momenteel bekend zijn, wijzigingen zijn mogelijk.

Het aantal genoemde dagen is cumulatief.

Regio Randstad-Noord

- 1. Amsterdam Bijlmer - Amsterdam Centraal 6 dagen
- 2. Enkhuizen - Hooft 12 dagen
- 3. Haarlem - Amsterdam Sloterdijk 9 dagen
- 4. Haarlem - Beverwijk 7 dagen
- 5. Hooft - Opdam / Hoogkarspel 10 dagen
- 6. Watergraafsmeer - Amsterdam Centraal 3 dagen

Regio Noord-Oost

- 7. Leeuwarden - Meppel 23 dagen
- 8. Almelo - Enschede 13 dagen
- 9. Almelo - Marienberg 9 dagen
- 10. Doetinchem - Winterswijk 20 dagen
- 11. Ede - Wolfheze / Lunteren / Maarn 15 dagen
- 12. Driebergen - Rheenen / Ede-Wageningen 4 dagen
- 13. Maarri - Rhenen / Ede-Wageningen 6 dagen
- 14. Elst aansluiting - Tiel 25 dagen
- 15. Grambergen - Nieuw Amsterdam 5 dagen
- 16. Groningen - Meppel 9 dagen
- 17. Nijmegen - Mook Molenhoek 3 dagen
- 18. Putten - 1 Horde 3 dagen
- 19. Zwolle - Arnhem/Soest 3 dagen
- 20. Zwolle - Kampen 4 dagen
- 21. Zwolle - Meppel / Otter 3 dagen

Regio Randstad-Zuid

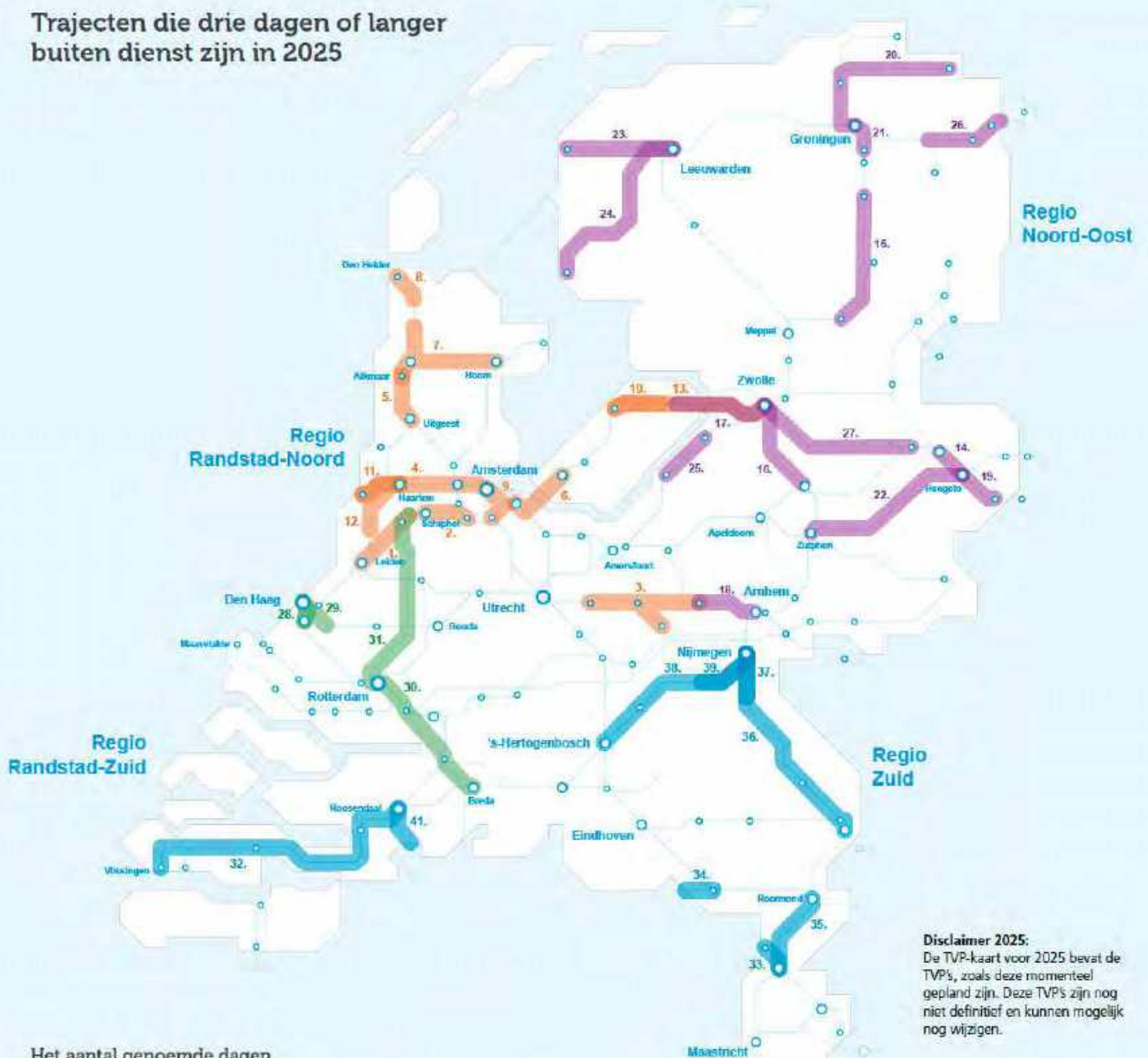
- 22. Alphen a/d Rijn - Woerden 11 dagen
- 23. Dordrecht - Geldermalsen 2 dagen
- 24. Oudea - Alphen a/d Rijn 6 dagen
- 25. Hoofddorp - Rotterdam (HSL Noord) 6 dagen
- 26. Rotterdam - Breda (HSL Zuid) 8 dagen
- 27. Rotterdam - Den Haag Holland Spoor 17 dagen

Regio Zuid

- 28. Breda - Tilburg 16 dagen
- 29. Den Bosch - Tilburg en Bostel 6 dagen
- 30. Eindhoven - Bostel 8 dagen
- 31. Lage Zwaluwe - Breda 9 dagen
- 32. Lage Zwaluwe - Rosendaal 14 dagen
- 33. Tilburg - Eindhoven 7 dagen
- 34. Venlo - Boxtel 9 dagen
- 35. Venlo - Kegelen / Kaldenkirchen 26 dagen

De overzichtskarten van de geplande stremmingen in deze bijlage zijn een invulling van de motie van het Tweede Kamerlid Peter de Groot c.s. d.d. 4 november 2021. Hierdoor worden toekomstige grootschalige werkzaamheden vanaf drie dagen overzichtelijk in beeld gebracht voor weggebruikers, reizigers, vervoerders en schippers.

Trajecten die drie dagen of langer buiten dienst zijn in 2025



Disclaimer 2025:
De TVP-kaart voor 2025 bevat de TVP's, zoals deze momenteel gepland zijn. Deze TVP's zijn nog niet definitief en kunnen mogelijk nog wijzigen.

Het aantal genoemde dagen is cumulatief.

Regio Randstad-Noord		Regio Noord-Oost		Regio Randstad-Zuid	
1. Hoofddorp – Leiden	3 dagen	14. Almelo – Hengelo	3 dagen	28. Den Haag Centraal – Den Haag Hollend Spoor	9 dagen
2. Amsterdam Zuid – Schiphol	4 dagen	15. Assen – Hoogeveen	13 dagen	29. Den Haag Centraal – Den Haag Hollend Spoor / Ypenburg	9 dagen
3. Driebergen – Rhenen / Ede-Wageningen	23 dagen	16. Deventer – Zwolle	9 dagen	30. Rotterdam – Breda (HSL Zuid)	12 dagen
4. Haarlem – Amsterdam Centraal	15 dagen	17. Dronen – Zwolle	9 dagen	31. Hoofddorp – Rotterdam (HSL Noord)	20 dagen
5. Alkmaar – Lütgeest	3 dagen	18. Ede – Arnhem	3 dagen		
6. Weesp – Almere	3 dagen	19. Enschede – Hengelo	8 dagen		
7. Alkmaar – Schagen / Hoorn	6 dagen	20. Groningen – Delfzijl	19 dagen		
8. Den Helder – Anna Paulowna	19 dagen	21. Groningen – Ommen	50 dagen		
9. Amsterdam – Dierpen (hele periode) / Duivendrecht (76u)	10 dagen	22. Hengelo – Zutphen	15 dagen		
10. Lelystad – Dronen	5 dagen	23. Leeuwarden – Harlingen	4 dagen	Regio Zuid	
11. Haarlem – Zandvoort	3 dagen	24. Leeuwarden – Stavoren	12 dagen	32. Vlissingen – Roosendaal	13 dagen
12. Haarlem – Zandvoort / Lisse	3 dagen	25. Purten – Y Harde	4 dagen	33. Sittard – Born	4 dagen
13. Zwolle – Lelystad	6 dagen	26. Zuidbroek – Weener (D)	4 dagen	34. Weert – Neerpelt	3 dagen
		27. Zwolle – Wierden	12 dagen	35. Sittard – Roermond	9 dagen
			9 dagen	36. Nijmegen – Venlo (Maaslijn)	9 dagen
				37. Nijmegen – Cutsh	9 dagen
				38. Nijmegen – Den Bosch	3 dagen
				39. Nijmegen – Wijchen	3 dagen
				40. Roosendaal – Essen (B)	9 dagen

Bijlage 3 Projecten¹¹ Implementatie ERTMS ProRail 2024-2027

Infradata ERTMS	Dit project regisseert de ontwikkelactiviteiten voor de digitale dataketen van ERTMS.
ERTMS-ketenbeheer	Dit project levert afdeling overstijgende beheerprocessen op (incl. input/output met vervoerders), een ingerichte beheerorganisatie en ontwikkelt en implementeert een ERTMS-monitoringsysteem.
Vorbereiden integratie beveiliging	Dit project zorgt voor de integratietestspecificaties, de realisatie van de testopstelling in het Railcenter en voert pre-integratietesten uit.
Ontwikkelen en vrijgeven Central Safety Systemen	Dit project zorgt voor het contractmanagement van het contract voor het nieuwe ERTMS-beveiligingssysteem en voert de activiteiten uit om te komen tot toestemmingen voor gebruik en vrijgave van het door de leverancier ontwikkelde systeem. Dit omvat ook de integratie van het nieuwe ERTMS-beveiligingssysteem met de andere ProRail-systemen.
Specificaties beveiliging ERTMS	Dit project beheert de specificaties en ontwikkelt deze door ten behoeve van volgende releases van de Central Safety Systemen. Het project verzorgt ook de generieke dossiers ten behoeve van vrijgave en indienststellingsvergunningen.
Ontwikkelen en vrijgeven buitenelementen ERTMS	Dit project zorgt voor het ontwikkelen en vrijgeven van decentrale elementen (borden, lichtseinen, objectcontrollerkasten).
Key Management Systeem	Dit project laat een ERTMS Key Management Systeem ontwikkelen en zorgt voor vrijgave.
ICT-infravoorzieningen t.b.v. ERTMS	Dit project maakt de ICT-infrastructuur gereed voor ERTMS. Hieronder vallen GSM-R (Global System for Mobile communication Rail), vaste netwerken en datacenters.
ProRail ERTMS ICT keten Assets	Dit project zorgt voor de ICT-ontwikkelingen voor ERTMS voor de afdeling Asset Management en Projecten.
ProRail ERTMS ICT Logistiek	Dit project past de logistieke ICT-systemen aan voor ERTMS.
Implementatie ERTMS bij Verkeersleiding	Dit project zorgt voor het specificeren, ontwikkelen, valideren en implementeren van de wijzigingen in de Verkeersleiding organisatie, systemen, werkwijze en medewerkers voor de implementatie van ERTMS.
Implementatie ERTMS bij Capaciteitsmanagement	Dit project zorgt voor het specificeren, ontwikkelen, valideren en implementeren van de wijzigingen in de Capaciteitsmanagement organisatie, systemen, werkwijze en medewerkers voor de implementatie van ERTMS.
ERTMS Noordelijke Lijnen	Dit project implementeert een operationeel werkend ERTMS-systeem op de baanvakken Noordelijke Lijnen inclusief de Early Deployment Lijn Harlingen Haven – Leeuwarden.
ERTMS Hanzelijn – Lelystad	Dit project implementeert een operationeel werkend ERTMS-systeem op het baanvak Hanzelijn inclusief emplacement Lelystad.
ERTMS Kijfhoek – Belgische grens	Dit project implementeert een operationeel werkend ERTMS-systeem op het baanvak Kijfhoek – Belgische grens.
ERTMS OV SAAL	Dit project implementeert een operationeel werkend ERTMS-systeem op de baanvakken OV SAAL oost en west.
ERTMS Utrecht – Meteren	Dit project implementeert een operationeel werkend ERTMS-systeem op het baanvak Utrecht – Meteren.
ERTMS Roosendaal – Den Bosch	Dit project implementeert een operationeel werkend ERTMS-systeem op het baanvak Roosendaal – Den Bosch.
ERTMS Meteren – Eindhoven	Dit project implementeert een operationeel werkend ERTMS-systeem op het baanvak Meteren – Eindhoven.
ERTMS Eindhoven – Venlo	Dit project implementeert een operationeel werkend ERTMS-systeem op het baanvak Eindhoven – Venlo.
Aanbesteding Snellere Aanpak ERTMS (ASAP ERTMS)	Dit project zoekt middels innovatie-partnerschappen met marktpartijen naar vernieuwende oplossingen om de ERTMS-uitrol te versnellen.
EULYNX	Dit raakvlakproject beoogt middels het introduceren van de Europese interfacestandaard in de bestaande beveiligingssystemen de landelijke ERTMS uitrol in de toekomst te vereenvoudigen.
Werkzone beveiliging op afstand	Dit raakvlakproject ontwikkelt nieuwe werkplekbeveiligingsmethoden en -technieken die nodig zijn vanwege de toepassing van assentellers als treindetectie.

11 Bij vrijwel ieder project werken we samen met meerdere partijen in de spoorsector.

Bijlage 4 Reacties stakeholders op hoofdlijnen beheerplan 2024-2025

Onderwerp	Vraag – Opmerking – Advies (vanuit stakeholders)	Antwoord ProRail	Verwerkt in beheerplan (ja/nee)
Algemeen	De hoofdlijnen van het beheerplan bevatten een groot aantal acties, programma's en projecten met het oog op het verbeteren van het spoor. Wij zouden graag in het definitieve beheerplan per paragraaf duidelijker vermeld zien welke projecten nieuw zijn, welke projecten lopend zijn en welke van deze lopende projecten vertraagd zijn en wat daarvan de reden is. Door projecten op deze manier te categoriseren en in tabellen te zetten wordt de voortgang duidelijker zichtbaar.	Het projectenportfolio van projectmatige werkzaamheden aan en langs het spoor is zeer groot. Op dit moment hebben we 1.200+ lopende projecten op het gebied van functiehandhaving (onderhoud) en/of functiewijziging (vergroten capaciteit van het spoor). In het beheerplan worden de meest in het oog springende werkzaamheden toegelicht (momenteel voor de jaren 2024 en 2025) en deze worden jaarlijks geüpdatet. In het Masterplan 2025-2029 kunt u dit inzicht wel terug zien m.b.t. lopende en nieuwe projecten.	nee
Modal shift	In 2020 is een eerste versie opgeleverd van een dashboard waarin te zien is, hoe en met welke productstappen de 30% groei wordt gerealiseerd. Vorig jaar gaf u aan dat de werking en inhoud van dit dashboard zou worden geëvalueerd en getoetst op gevoelige (markt-)informatie cq vertrouwelijkheid, alvorens een beslissing tot eventueel extern publiceren te nemen. Is inmiddels besloten of dit dashboard openbaar kan worden?	De productstappen voor de toekomst bevatten gevoelige informatie en kunnen derhalve niet in een dashboard extern worden gepubliceerd.	nee
Beheerconcessie en ZBO	De beheerconcessie loopt over 1,5 jaar af. Zoals u weet zijn de consumentenorganisaties geen voorstander van de omvorming tot ZBO. Bovendien is de wetgeving nog in behandeling in het parlement en is het daarmee überhaupt de vraag of, mocht het parlement toch instemmen, de omvorming voor het einde van de concessie mogelijk is. Wij adviseren u daarom om snel te starten met het maken van een nieuwe beheerconcessie. Daarvoor is uiteraard de concessieverlener als eerste aan zet, maar uw medewerking ook noodzakelijk. Daarom vragen wij u hier ook naar.	We voeren momenteel gesprekken met lenW over dit thema. Indien de omvorming van ProRail niet vóór 2025 heeft plaatsgevonden heeft lenW toegezegd te zorgen voor een tijdige oplossing.	nee
Sturing	De start van multidisciplinair werken met een doelgericht sturing klinkt niet heel hoopvol over de periode daarvoor. Daar werd er niet op het doel gestuurd, en maar vanuit 1 discipline?	ProRail werkt in het kader van de uitvoering van haar kerntaken intern altijd multidisciplinair en doelgericht. De reden dat we hier nadruk leggen op de start van een multidisciplinaire aanpak heeft betrekking op een aantal aspecten die de geplande uitvoering van extra werkzaamheden in 2024 en 2025 onder druk zetten of naar verwachting vertraging kunnen opleveren. Om die druk te verminderen en daarmee eventuele vertraging van werkzaamheden te mitigeren, heeft ProRail een aparte aanpak intern opgezet die de lijnorganisatie extra ondersteunt.	nee
Addendum	U kondigt wederom voor het tweede jaar van het beheerplan een addendum aan. Dit toont in onze ogen aan dat een jaarlijks beheerplan wenselijk is zoals voorheen gebruikelijk was. Wij adviseren u terug te gaan naar de cyclus van een jaarlijks beheerplan met elk jaar een meerjarendoorkijk. U zou daarbij elke jaar expliciet kunnen aangeven wat er in de meerjarendoorkijk wijzigt ten opzichte van het voorgaande jaar.	Deze keuze is onderdeel van gesprekken met het ministerie van lenW inzake een toekomstige omvorming tot zbo. Insteek blijft om een zo efficiënt en effectief proces in te richten, waarbij we graag vast willen houden aan een plan met een meerjarendoorkijk. Een addendum is enkel bedoeld om tussentijdse wijzigingen te benoemen van eerder gecommuniceerde plannen en om dieper in te gaan op onvoorziende actualiteiten.	nee
Inleiding	Het herstel van de reizigersaantallen duurt niet alleen langer, maar is ook onzeker.	In het definitieve beheerplan zullen we voor zover beschikbaar uitgaan van actuele groeicijfers. Wel houden we vast aan de IMA 2021.	nee
Inleiding	In de derde alinea wordt gerefereerd aan het Masterplan, zonder introductie.	Wij zullen deze kort introduceren in het definitieve beheerplan.	ja
ProRail verbindt meer dan alleen mensen, steden en bedrijven.	ProRail verbindt niet alleen steden, nu en in de toekomst. Het gaat ook over om nationale en internationale verbindingen over langere afstanden. En daarbij wordt niet enkel gestopt in steden. ProRail verbindt, maar dus niet alleen mensen, steden en bedrijven.	Wij zullen in het definitieve beheerplan een aanpassing doen n.a.v. uw opmerking.	ja
Context	Wat wordt de grondslag voor het jaar 2025? Als ProRail geen ZBO wordt dan moet de Beheerconcessie met tenminste een jaar worden verlengd. Is daar al duidelijkheid over en zo ja, zijn er nog wijzigingen in de Beheerconcessie te verwachten?	We voeren momenteel gesprekken met lenW over dit thema. Indien de omvorming van ProRail niet vóór 2025 heeft plaatsgevonden heeft lenW toegezegd te zorgen voor een tijdige oplossing.	nee

Onderwerp	Vraag – Opmerking – Advies (vanuit stakeholders)	Antwoord ProRail	Verwerkt in beheerplan (ja/nee)
Context	ProRail baseert zich voor reizigersgroei op de IMA-2021: 30% meer reizigers en 50% meer goederen per trein. Er staat hier echter geen termijn (begin en eind) bij vermeld. In de Voorjaarsprognose van 2023 gaat NS op basis van laatste inzichten uit van een ander scenario in reizigerskm tussen 2022 en 2033. Pas in 2029 zitten we naar verwachting op het niveau van 2019.	Zoals NS ook weet is er geen nieuwe IMA sinds 2021 en is de nieuwe vervoersprognose bekend gedurende de consultatie van ons beheerplan. Wij zullen deze passage herijken aan de hand van actuele inzichten indien nodig in het definitieve beheerplan.	nee
Onze kerntaken	Laatste zin loopt niet.	We passen dit aan in het definitieve beheerplan.	ja
Onze visie	Enerzijds stelt ProRail dat ze zich baseert op de IMA21, anderzijds dat ProRail de ontwikkelingen en groei monitort. Dat laatste is uiteraard aan te bevelen, maar welk wordt hieraan verbonden? Is ProRail van plan andere afwegingen te maken op basis van actuele inzichten?	De IMA21 blijft de basis. We volgen de actuele inzichten en indien nodig maken wij voor de korte termijn andere afwegingen in overleg met de vervoerder en IenW. Voor de lange termijn houden wij vast aan de IMA21.	nee
Focus	Worden de focuspunten bepaald samen met de sector?	Onze visie is dat we samen met onze opdrachtgever, partners en stakeholders invulling geven aan de groeiende behoefte aan duurzame mobiliteit in Nederland. De focuspunten richten zich op wat we te doen hebben om deze ambitie te realiseren, en worden dus intern opgesteld. Belangrijke input hiervoor is uiteraard wat er speelt in de sector, en waar we de komende tijd op in te zetten hebben om, samen met de sector, de ambitie te realiseren.	nee
Doelmatig	Welke definitie van doelmatigheid wordt gebruikt? Die van de Algemene Rekenkamer?	De Algemene Rekenkamer onderzoekt of de minister de juiste hoeveelheid geld inzet om de gewenste resultaten te behalen en of er geen andere (goedkopere) manieren zijn om hetzelfde te bereiken. Binnen ProRail handelen we in feite op dezelfde manier. We willen weten wat de aangeboden spoorcapaciteit kost en meten dit via de indicator 'kosten per treinpad' en willen deze verlagen. Hiermee houden we de modaliteit spoor betaalbaar voor vervoerders, reizigers, IenW en decentrale overheden.	nee
Ontwikkel-programma	Kan ProRail de balans vinden in ontwikkelen van medewerkers en de personeelstekorten? Cursussen, opleidingen e.d. gaan immers af van de effectieve werktijd.	Wij zijn ons ervan bewust dat ontwikkelen tijd kost van onze medewerkers. Juist het ontwikkelen zorgt ervoor dat we op een eenduidige manier kunnen gaan werken om zo onze strategische prioriteiten te realiseren. En het ontwikkel-programma voor alle ProRailers heeft een looptijd van 3 jaar om de organisatie niet teveel in een korte tijd te belasten.	nee
Strategie	ProRail benoemt onder haar resultaatgebieden 'Bevlogen ProRailers'. ASSET Rail zou hier graag van willen maken 'Bevlogen mensen in de branche'. Uiteindelijk doen we het met elkaar als branche en zijn er niet alleen bevlogen ProRailers nodig, maar ook bevlogen mensen bij alle andere ondernemingen die werken aan het Nederlandse spoor.	We zijn het eens dat we het met elkaar als branche doen, en dat we in gezamenlijkheid de ambitie voor het Nederlandse spoor realiseren. De genoemde resultaatgebieden zijn onderdeel van onze interne strategie. Daarbij hebben wij als ProRail vooral invloed op dat wij zelf als organisatie een fantastische organisatie zijn om voor te werken. Vandaar dat het om 'bevlogen ProRailers' gaat. Dat neemt niet weg dat we als gehele sector ook bevlogen mensen willen hebben en daar veel op inzetten op de samenwerking in de keten.	nee
Modal shift	U denkt dat de vervoersvraag de komende jaren – na de huidige dip – eventueel kan terugkomen op het oorspronkelijke (hoge) groeipad voor corona maar vindt het plausibeler dat de de vervoersvraag op het niveau IMA-laag voor 2030 uit zal komen. Wij zijn van mening dat u samen met alle vervoerders moet inzetten op vervoersgroei conform het hoge groeipad. De huidige dip en de huidige prognoses zijn daarbij een extra uitdaging maar mogen geen uitgangspunt zijn van beleid. Er zijn immers afspraken over de mobiliteitstransitie in het Klimaatakkoord. Wij zijn daarom van mening dat geplande productstappen niet mogen worden uitgesteld en dat juist versnelling van productstappen noodzakelijk is. Dit is ook noodzakelijk om tijdig voldoende aanbod beschikbaar te hebben in het licht van de woningbouwopgave. Wij vragen u in het beheerplan deze maatschappelijke opgaven centraal te stellen in plaats van de huidige dip en de huidige prognoses.	Zoals aangegeven volgen we de ontwikkelingen van de vervoersvraag nauwgezet. Op dit moment lijkt het plausibeler dat de IMA-laag voor 2030 als prognose uit kan komen, echter is dit voorzien van een grote onzekerheidsmarge en kunnen we hier geen rechten en/of zekerheden aan ontlenuen. Deze uitkomst is op zichzelf geen reden om productstappen aan te passen. Hierbij spelen momenteel andere factoren, zoals financiering en maakbaarheid van realisatie van benodigde infrastructuur en aanvragen van vervoerders om de productstappen te operationaliseren een nadrukkelijker rol.	nee
Strategie ATO	U stelt dat het een flinke uitdaging is om systeemspongen zoals Automatic Train Operation (ATO) te realiseren. Wij missen echter in het beheerplan een concrete ambitie (scope en realisatietermijn) en concrete acties die u onderneemt om specifiek deze systeemspong te realiseren. Wij adviseren u aan te geven welke onderzoeken nog nodig zijn en welke (proef)projecten u gaat realiseren en wat hiervan de planning is zodat duidelijk is wanneer er concrete besluitvorming plaatsvindt over deze systeemspong. Wij adviseren u vervolgens jaarlijks te rapporteren over de voortgang. Wij verzoeken u de stand van zaken met de ATO Roadmap en zo nodig deze roadmap te actualiseren.	Zeer recent is tijdens deze consultatieperiode vanuit het Groeifonds besloten dat er geen financiering beschikbaar wordt gesteld voor ATO. ProRail dient daarom intern na te gaan wat dit betekent voor deze systeemspong en zal dit bespreken met het ministerie van IenW. Daarbij horen ook aspecten als planning en besluitvorming. Wij zullen hier, indien mogelijk, dieper op ingaan in het definitieve beheerplan.	ja

Onderwerp	Vraag – Opmerking – Advies (vanuit stakeholders)	Antwoord ProRail	Verwerkt in beheerplan (ja/nee)
Onze resultaatgebieden	Onbenoemd blijft hier dat de resultaatgebieden niet alleen allemaal 'meegewogen' moeten worden bij het maken van keuzes, maar in sommige gevallen ook 'afgewogen'. ('Verduurzamen' kan betekenen: minder 'Verbinden', en omgekeerd. Ook tussen Verbinden en Verbeteren kan spanning zitten.) Dit verdient volgens NS meer aandacht: niet alleen de gemaakte keuze, maar ook de gemaakte afweging is belangrijk.	Het klopt inderdaad dat we ook integraal moeten afwegen tussen de resultaatgebieden. Daarbij wegen we wel altijd alle resultaatgebieden mee en zullen we dit in het definitieve beheerplan aanpassen.	ja
Strategie	Internationaal treinverkeer belangrijk ivm korte afstanden vliegverkeer, wel benoemd op latere pagina's.	We zullen deze tekst nalopen en aanvullen indien noodzakelijk in het definitieve beheerplan.	ja
ATO	In het beheerplan staat ATO 2x genoemd. Geen vraag over ATO irt het beheerplan, maar hoe staat het met de ontwikkeling van ATO in algemene zin? Welke rol ziet ProRail hier voor zich in de toekomst?	Gezien de recente besluitvorming vanuit het Groeifonds inzake ATO is ProRail intern aan het kijken hoe deze ontwikkeling gefinancierd dient te worden. Wij zullen hier, indien mogelijk, in het definitieve beheerplan dieper op ingaan.	ja
Verduurzaming	Welke rol ziet ProRail voor zichzelf in de verduurzaming van het spoor? Met name de rol die ProRail kan spelen bij de verduurzaming van de resterende diesellijnen?	Op het gebied van verduurzaming van lijnen adviseert ProRail de concessieverleners en realiseert de gekozen oplossingen binnen het takgebied van ProRail.	nee
Prestatie-indicatoren	Sinds het loslaten van de punctualiteits indicator voor het spoorgoederenvervoer (3 minuten equivalent met reizigers), is de punctualiteit van goederentreinen steeds verder achteruit gegaan. Vraag: laat VL middels een in het beheerplan opgevoerd KPI weer sturen op punctualiteit (3 minuten) voor spoorgoederenvervoer. Het gehele spoorstelsel zal er van profiteren.	De gehele KPI-set voor ProRail is samen met het ministerie van IenW opgezet en recentelijk nog herijkt. Op dit moment zijn er geen plannen om de KPI-set te herijken.	nee
Prestatie-indicatoren 2024	Tekstueel: 'hen de optie te bieden'.	We zullen dit aanpassen in het definitieve beheerplan.	ja
Prestatie-indicatoren	Als ladingenbelanghebbenden tot de klanten van ProRail behoren, waarom dan niet ook de OV-concessieverleners?	Vervoerders en verladers zijn de primaire klanten van ProRail. OV-concessieverleners zijn onze stakeholders.	nee
KPI's HRN	Kunt u duidelijk maken hoe de KPI's afhankelijk zijn van voldoende personeel? De KPI staat vast, het resultaat/de score is afhankelijk van het personeel, toch?	Het klopt inderdaad dat het resultaat / de score op de KPI afhankelijk is van het personeel, niet de KPI zelf. We zullen dit tekstueel aanpassen in het definitieve beheerplan.	ja
Prestatie indicatoren SGV	Er is geen KPI voor het spoorgoederenvervoer (SGV) benoemd in paragraaf 1.4. Denk aan treinpunctualiteit goederenverkeer, goederentreinen op tijd aan de grens, ongewijzigde routes. Vraag: ook goederen KPI's toevoegen? En niet alleen te beperken tot informatie indicatoren (bijlage 7).	Het introduceren van nieuwe KPI's vraagt een voorbereiding van minimaal 5 tot 10 maanden. Dit vraagt o.a. een methodiek, definities, bodem- en streefwaarden en dit moet samen met onze opdrachtgever worden opgezet. Op dit moment hebben we ervoor gekozen om geen nieuw KPI-proces te doorlopen met IenW. We kijken in 2025 weer naar een nieuwe herijking.	nee
Reizigers-punctualiteit HSL 5 minuten	De zin insinueert alsof de prestaties van 2022 nog onder druk staan, echter 2022 is al voorbij: De prestaties in 2022 stonden en staan onder druk door een tijdelijke snelheidsbeperking (hierna: TSB) op de HSL bij Rijpwetering die is ontstaan als gevolg van ontwerpfouten bij de aanleg van de HSL. Zin aanpassen naar 'de prestaties van 2022 en 2023 stonden en staan ...	We passen dit aan in het definitieve beheerplan.	ja
Reizigers-punctualiteit	Hierdoor hebben wij de bodemwaarde die is gesteld voor de KPI reizigerspunctualiteit HSL 5 minuten niet gehaald' Graag toevoegen 'in 2022'.	We passen dit aan in het definitieve beheerplan.	ja
Reizigers-punctualiteit	Tekstueel advies; Er staat: "Dit is een lastig spanningsveld, waarbij geen enkele hinder en impact op deze KPI's daarom niet vermeden kan worden.", vervang dit door: "Dit is een lastig spanningsveld, waarbij hinder en impact op deze KPI's niet voorkomen kan worden."	We passen dit aan in het definitieve beheerplan.	ja
Punctualiteit	Internationaal treinverkeer richting Duitsland wordt niet vermeld.	We zullen deze tekst nalopen en toevoegen indien noodzakelijk in het definitieve beheerplan.	ja
80-weekse Zevenaar – Oberhausen	Welke maatregelen neemt ProRail om hinder te beperken, zeker waar het hinder betreft op de omleidingsroutes? Hoe zijn regionale vervoerders en concessieverleners hierbij aangesloten?	ProRail heeft door middel van Verbeteraanpak Trein 25 en Minder Hinder pakket maatregelen genomen om de hinder te beperken. Hierbij zijn regionale vervoerders en concessieverleners niet meegenomen, omdat de hinder voor hen niet van toepassing is.	nee
Vervallen KPI HSL	Vervalt de gezamenlijke KPI met NS voor HSL 5 minuten in 2025 omdat ook andere vervoerders dan van de HSL gebruik kunnen/willen maken?	De keuze om de KPI met NS voor HSL Reizigerspunctualiteit 5 minuten te laten vervallen per 1-1-2025 is gemaakt in aanloop naar de nieuwe HRN-concessie. Dit besluit is niet door ProRail genomen, maar in samenhang met IenW en NS door IenW besloten. De keuze heeft niets te maken met het gebruik van de HSL voor andere vervoerders dan NS.	nee

Onderwerp	Vraag – Opmerking – Advies (vanuit stakeholders)	Antwoord ProRail	Verwerkt in beheerplan (ja/nee)
Voetnoot KPI	Wat hebben de KPI's te maken met de financiën van NS? Je stelt toch eerst je kwaliteitsoutput vast en daarna maak je financiële afspraken?	Ambitieniveaus worden mede bepaald door het hebben van middelen om extra maatregelen te treffen. ProRail is voor een aantal KPI's mede afhankelijk van de maatregelen die NS treft om punctualiteit positief te beïnvloeden. ProRail heeft daarnaast geen invloed op de beschikbare middelen buiten haarzelf om.	nee
Indicatoren	ProRail en lenW zijn nog in de besluitvormingsfase op welke KPI's vanaf 1 januari 2025 e.v. ProRail moet gaan sturen en welke bodem- en streefwaarden hiervoor gaan gelden. De consumentenorganisaties worden hier graag bij betrokken. Wij gaan er vanuit dat hiervoor tijdig een adviesaanvraag zal worden ingediend op een moment dat er nog ruimte is om de voorstellen aan te passen. Wij adviseren aanpassingen aan prestatieindicatoren extern te laten valideren.	Consumentenorganisaties worden in dit proces door lenW betrokken als onderdeel van het proces van de nieuwe vervoerconcessie. ProRail is hierin geen opdrachtgever, zij is slechts opdrachtnemer.	nee
Reizigers-punctualiteit HSL	ProRail zal zich samen met NS en procescontractaannemer Infraspreef blijven inzetten om de verbetermaatregelen uit het zogeheten € 60 miljoen pakket te realiseren. Wij adviseren u in het beheerplan concreet aan te geven welke verbetermaatregelen nog genomen moeten worden en wat daarvan de planning is.	Deze maatregelen staan beschreven in bijlage 1 'Verbeterprogramma HSL-Zuid'.	nee
Reizigers-punctualiteit HSL	Eerder heeft u samen met NS aangegeven dat aanpassing van de spanningsluizen nodig is om de gewenste betrouwbaarheid op de HSL te halen. Daar is toentertijd niet voor gekozen omdat eerst de ervaringen met de overige maatregelen en de komst van ICNG worden afgewacht. De uitrol van ICNG loopt nu en enkele verbetermaatregelen zijn genomen. Daarom adviseren wij u in kaart te brengen welke resultaten er inmiddels t.a.v. punctualiteit zijn geboekt en adviseren wij u met het ministerie afspraken te maken over de te behalen punctualiteit en de limiet op uitval en op welk moment dit gemeten gaat worden om te bepalen of alsnog wordt overgegaan tot aanpassing van de spanningsluizen.	ProRail monitort de prestaties continu en bespreekt deze regelmatig met lenW. In de maanden nadat ICNG volledig is ingestroomd en de TSB (tijdelijke snelheidsbeperking) bij Rijpwetering is verholpen, zal duidelijk worden wat de betrouwbaarheid is. Het is nog niet duidelijk wanneer de ICNG volledig is ingestroomd en de TSB bij Rijpwetering is verholpen. Daarnaast meent ProRail dat, hoewel dit een goed advies is van het Locov, dit te specifiek is om op te nemen in het beheerplan.	nee
Betrouwbaarheid regionale series	Het is wat onduidelijk waarom NS genoemd wordt in deze rubriek.	We zullen dit nalopen en aanpassen indien daar aanleiding toe bestaat.	ja
Impactvolle verstoringen infra	Betreft dit storingen infra of ook verstoringen zoals aanrijdingen? Ivm in de tekst staat om storingen te voorkomen.	We zullen deze tekst nalopen en eventueel anders formuleren in het definitieve beheerplan.	ja
Betrouwbaarheid regionale series	Tekstueel, stakingen van CAO moet zijn door CAO.	We zullen deze tekst nalopen en eventueel anders formuleren in het definitieve beheerplan.	ja
Betrouwbaarheid reg series	Er staat NS heeft passende drgl, was dat eerst niet zo dan of is er gesneden ivm ?	We zullen deze tekst nalopen en eventueel anders formuleren in het definitieve beheerplan.	ja
Impactvolle storingen	U benoemt expliciet Zee – Zevenaars als corridor waar impactvolle infra-storingen worden teruggedrongen. Welke maatregelen neemt ProRail om andere zeer kwetsbare baanvakken zoals Zwolle – Meppel op korte termijn te verbeteren/te voorkomen dat de storingen zo vaak optreden?	Op het baanvak Zwolle – Meppel zijn, in tegenstelling tot Zee – Zevenaars, de impactvolle storingen niet afhankelijk van achterstanden in de infra. De impactvolle storingen op dit baanvak worden veroorzaakt door 'derden' waar het gaat om ongelukken op overwegen en door dieren. Op dit moment is ProRail in gesprek met de provincies over de verbetering van Meppel en het baanvak Zwolle – Meppel waarbij onder andere wordt gesproken over het opheffen van risicovolle overwegen.	nee
Streefwaarde	We snappen de streefwaarde 2029 HRN 10 minuten niet. Deze is lager dan huidige en lager dan bodemwaarde?	Het vaststellen van bodem- en streefwaardes voor de nieuwe HRN-concessie voor de periode 2025-2029 is een gezamenlijk proces tussen NS – lenW – ProRail geweest. Wij zijn conform een extern gevalideerde methodiek (in opdracht van lenW) tot waardes gekomen die op bestuurlijk niveau zijn geaccordeerd. Daarnaast worden deze waardes in de periode augustus en september geauditeerd in opdracht van lenW.	nee
Overzicht prestatie-indicatoren	Op pag 11 staat bijna dezelfde tekst als boven de tabel, omdat er nog geen def afspraken zijn gemaakt.	We zullen deze tekst nalopen en eventueel anders formuleren in het definitieve beheerplan.	ja

Onderwerp	Vraag – Opmerking – Advies (vanuit stakeholders)	Antwoord ProRail	Verwerkt in beheerplan (ja/nee)
IC Berlijn	De infrastructuurregelen voor de versnelde IC Berlijn worden gerealiseerd, zodat met nieuw materieel en aanpassingen in de dienstregeling en in de infrastructuur, de reistijd Amsterdam – Berlijn 30 minuten korter wordt. Onduidelijk is echter welke maatregelen worden bedoeld en of deze tijdig worden gerealiseerd. De aanpassing van station Oldenzaal (extra zijperron) is inmiddels gegund. Vorig jaar was echter het beeld dat de noodzakelijke versnelling Hengelo-Oldenzaal grens eind 2023 nog niet gereed zou zijn en was ook besluitvorming over het extra zijperron Deventer nog niet geweest. Wij vragen u wat de huidige planning is van de genoemde snelheidsverhoging en van realisatie zijperron Deventer en welke maatregelen worden genomen om de dienstregeling 2024 betrouwbaar uit te voeren als dan de snelheidsverhoging nog niet is gerealiseerd. Wij adviseren u de besluitvorming over het zijperron Deventer spoedig af te ronden.	Einde van het jaar 2023 is de versnelling in de dienstregeling 2024 verwerkt. Dit omdat we versneld station Oldenzaal hebben gerealiseerd. Dit is met maatwerk ingepast in de dienstregeling. Structurele maatregelen lopen nog.	ja
HSL Parijs	Wij missen ambities over frequentieverhoging naar Parijs. Wij constateren dat inmiddels voor deze verbinding een groot aantal treinen onder open toegang is aangemeld waarmee (exclusief IC Brussel en Eurostar) zeker elk half uur een verbinding nodig is op de corridor naar Parijs waar dit nu nog maximaal 1x per uur is. Dit is van belang voor het beheerplan aangezien het beheer over de HSL Zuid binnen afzienbare tijd wordt ondergebracht bij ProRail. Wij vragen u daarom of u vanaf dat moment deze capaciteit kunt bieden zowel op het baanvak Amsterdam-Hazeldonk grens en in hoeverre uw partner Infrabel deze capaciteit kan bieden op het baanvak Hazeldonk grens-grens Frankrijk. Indien u deze capaciteit niet kunt bieden adviseren wij u het baanvak Amsterdam – Hazeldonk nu overbelast te verklaren. Ook los van de open toegang meldingen voorzien wij namelijk de komende jaren een hogere frequentie op deze corridor. Wij vragen u daarom concreet maatregelen te nemen om de frequentie te verhogen. Ook vragen wij u in internationaal corridor overleg afspraken te maken over capaciteitsverhoging op de andere bottleneck van deze corridor: Antwerpen – Brussel.	<ul style="list-style-type: none"> – ProRail herkent de grote maatschappelijke behoefte aan betere verbindingen op alle lange afstandsverbindingen van en naar Nederland, ook op de HSL Zuid richting Londen, Parijs en verder. De recente meldingen van geïnteresseerde nieuwe vervoerders bij de ACM voor nieuwe producten naar Parijs, Berlijn en Duitsland zijn in dit licht heel welkom. Met lenW werkt ProRail aan voorstellen voor een internationale strategie die beantwoordt aan de groei in de markt (van aanbieders en reizigers), urgentie vanuit klimaat en duurzaamheid, behoefte aan verdere verbondenheid in Europa en de wens tot betere verbindingen in de grensregio's. – ProRail verdeelt na programmatie en coördinatie conform de formele regelgeving jaarlijks de spoorcapaciteit aan de hand van de ontvangen capaciteitsaanvragen. Niet alle partijen die zich recent bij de ACM hebben gemeld, hebben zich bij ProRail gemeld. Het gaat hier ook nog niet in alle gevallen om formele capaciteitsaanvragen bij ProRail. – Concreet voor de HSL Zuid bieden de huidige 2 hogesnelheidspaden nog onbenutte capaciteit (circa 17 van theoretisch maximaal 36 paden gebruikt; in het segment tot 200 km/u gaat het om de helft van de maximaal 36 paden). Al deze paden passen in de basis ook in België. – Aanvullend op bilaterale en Europese contacten vanuit lenW, streeft ProRail naar verdere samenwerking met de infrabeheerders in de buurlanden om ook op middellange en lange termijn de gezamenlijke netwerken optimaal te benutten en de aansluitingen te verbeteren, bijvoorbeeld in RNE en het project EuroLink. 	ja
IC Keulen	In het beheerplan heeft u opnieuw een onderzoek naar frequentieverhoging en reistijdverkorting naar Düsseldorf / Frankfurt via Arnhem aangekondigd. Wat is de stand van zaken van dit onderzoek en wanneer verwacht u het resultaat te presenteren? Wij adviseren hierbij ook de verbinding met Munchen en Basel te betrekken. Wij constateren dat inmiddels voor deze verbinding een groot aantal treinen onder open toegang is aangemeld waarmee zeker elk uur een verbinding nodig is op deze corridor. Wij vragen u of u deze capaciteit kunt bieden zowel op het baanvak Utrecht – Zevenaar (grens) als op het baanvak Amsterdam Centraal-Utrecht Centraal. Zo nee dan adviseren wij u deze baanvakken overbelast te verklaren.	De corridorstudies zijn afgerond maar deze zijn nog niet met de sector gedeeld. Dit zal later in 2023 wel worden gedeeld en dus ook met u als belangrijke stakeholder van ProRail. Wij zullen dit ook verwerken in het definitieve beheerplan.	ja
Den Haag – Rotterdam	De komst van de 5e en 6e Sprinter Den Haag – Rotterdam was vorig jaar onzeker voor 2025 vanwege vraagstukken rond baanstabieleit en in verband met onzekere planning ombouw Den Haag Centraal. U maakt nu deze voorbehouden niet meer. Mogen wij er daarom vanuit gaan dat dit knelpunt is opgelost? Zo nee, dan vragen wij u onzekerheden te verduidelijken en toe te lichten welke maatregelen u neemt om deze onzekerheden en/of de impact daarvan te beperken.	De vraagstukken zijn nog van toepassing. Echter is de komst van de 5e en 6e sprinter al uit de dienstregeling van 2025 geschrapt na besluitvorming tussen ProRail – NS – lenW. Daarmee spelen de vraagstukken 'niet meer' voor de dienstregeling van 2025.	ja
Breda – Eindhoven	De komst van de 3e en 4e intercity Breda – Eindhoven was vorig jaar nog onzeker voor 2025 vanwege tijds realisatie benodigde maatregelen wissels Eindhoven Oostzijde en benodigde overwegmaatregelen. U maakt nu deze voorbehouden niet meer. Mogen wij er daarom vanuit gaan dat dit knelpunt is opgelost? Zo nee, dan vragen wij u onzekerheden te verduidelijken en toe te lichten welke maatregelen u neemt om deze onzekerheden en/of de impact daarvan te beperken.	De infra is niet tijdig klaar en is derhalve uit de dienstregeling van 2025 geschrapt. Deze productstap is daarmee geen scope meer van het beheerplan voor 2024-2025. Deze afspraken zijn conform het MLT-proces gemaakt gedurende de consultatie van dit ontwerpbeheerplan. Daardoor was deze informatie nog niet volledig.	ja

Onderwerp	Vraag – Opmerking – Advies (vanuit stakeholders)	Antwoord ProRail	Verwerkt in beheerplan (ja/nee)
Internationale treinen en baanstabieleit	Momenteel zijn er beperkingen bij nachttreinen (max. 100 km/u) tussen Amsterdam en Zevenaar en tussen Amsterdam en Bad Bentheim op specifieke baanvakken omdat de sporen de belasting niet zouden aankunnen. Bij de nieuwe locomotieven die 7x per dag naar Berlijn gaan rijden dreigt mogelijk hetzelfde, afhankelijk van wat er uit uw onderzoek naar baanstabieleit komt. Vroeger was beladingsklasse D4 in Nederland geen probleem. Er reden toen veel meer en zware goederentreinen. Wij zijn van mening dat de beladingsklasse geen belemmering mag vormen voor het starten van nieuwe internationale verbindingen onder open toegang. Ook moet worden voorkomen dat voor deze treinen snelheidsbeperkingen worden ingesteld die impact hebben voor de binnenlandse dienstregeling. Wij adviseren daarom ten minste alle baanvakken met internationale treinen (Amsterdam – Bad Bentheim, Amsterdam – Utrecht – Zevenaar, Amsterdam – Eindhoven – Venlo, HSL-Zuid en de Oudelij) geschikt te maken voor beladingsklasse D4, zodat er in de toekomst geen problemen meer zijn voor het rijden van internationale treinen. Wij vragen u om een concreet tijdsplan waarin u dit doel op genoemde baanvakken zult bereiken.	<ul style="list-style-type: none"> – Baanstabieleit is voor ProRail een belangrijk thema. Op deze baanvakken heeft ProRail zorgen over de veiligheid van de treindienst vanwege risico's op afschuiving en versnelde degeneratie van de baanlichamen op zachtere ondergrond. Met urgentie voert ProRail met een aantal ingenieurbureaus daarom landelijk onderzoek uit naar deze risico's en, in overleg met lenW, bijbehorende mogelijke maatregelen. – Tot die tijd rijden treinen die aanvullend rijden ten opzichte van een aantal jaar geleden helaas met een snelheidsbeperking. Dit is maatwerk. Voor de versnelde IC Berlijn is bepaald dat deze snelheidsbeperking op een aantal trajecten kan vervallen, gegeven aanvullende maatregelen van de vervoerder en monitoring door ProRail. – Voor de (lange termijn) specificaties van de infrastructuur gelden de afspraken in de EU-verordening TEN-T zoals in opdracht van lenW reeds zijn geïmplementeerd dan wel implementatie is voorzien. 	ja
Internationale treinen en baanstabieleit	U staat momenteel voor enkele nachttreinen met beladingsklasse D toe dat wordt gereden met baanvaksnelleit (130 km/u) in plaats van met een snelheidsbeperking van 100 km/u. U limiteert hierbij echter het aantal treinen (1 trein per 24 uur) waarbij u dit toestaat of hebt bepaald dat u dit in de ene richting wel toestaat en in de andere niet (van Amsterdam naar Weesp mag 130 km/u niet, van Weesp naar Amsterdam mag 130 km/u wel). U onderbouwt deze uitzonderingen niet in de betreffende overbelastverklaringen. Dit geeft de indruk van willekeur. Als een baanvak voor een specifieke beladingsklasse veilig te bereiden is met 130 km/u dan dient dit voor alle treinen van die beladingsklasse te gelden. Wij adviseren u daarom geen onderscheid meer te maken tussen treinen met dezelfde beladingsklasse en zo veel mogelijk treinen toe te staan op baanvaksnelleit te rijden.	Momenteel is er een onderzoek bezig om te kijken naar de baanstabieleit op oa genoemd baanvak. Daarna zal er gekeken worden om meer treinen met beladingsklasse D op baanvaksnelleit te laten rijden. Er is geen sprake van willekeur. De keuze wordt op basis van vooraf opgestelde prioriteringsregels.	nee
MLT nationale productstappen	Tekstueel advies, de eerste twee zinnen hebben beide Groningen in zich en lijken nu betrekking te hebben op elkaar, maar de ICNG gaat uiteraard niet doorrijden boven Groningen (zolang u daar geen bovenleiding plaatst). Voeg in de tweede zin toe dat de regionale treinen kunnen doorrijden.	In dienstregeling 2025 gaat de Intercity Nieuwe Generatie (ICNG) via de Hoge Snelheidslijn naar Groningen en Leeuwarden rijden en gaat de Airport Sprinter rijden. In de loop van dienstregeling 2025 komt de ombouw Groningen gereed en kunnen de treinen doorrijden van Bad Nieuweschans en Veendam door Groningen naar Delfzijl, Eemshaven en Leeuwarden. Daarnaast zal de infrastructuur gereedkomen vanuit het programma PHS (Hoogfrequent Spoorvervoer) waardoor de 3e en 4e IC Breda – Eindhoven en de 5e en 6e sprinter Den Haag – Rotterdam kunnen worden geïntroduceerd.	ja
MLT nationale productstappen	We herkennen als NS de specificaties maar deze kunnen nog schuiven door gesprekken binnen de spoorsector. Advies is deze paragraaf meer nuance mee te geven.	We zullen dit overnemen in het definitieve beheerplan.	ja
Lange grensoverschrijdende verbindingen naar Duitsland	Er staat; In het kader van de actieagenda Trein en Luchtvaart gaan ProRail en NS de frequentieverhoging en de reistijdverkorting naar Düsseldorf/ Frankfurt via Arnhem onderzoeken. We herkennen de actieagenda trein en luchtvaart (uit 2020), maar niet dat we in dat kader volgend jaar met ProRail frequentieverhoging en reistijdverkorting onderzoeken.	Genoemde acties worden gecoördineerd in een gezamenlijke werkgroep met de andere deelnemers in de Actieagenda inclusief NS. Onderzoeksmatig komen acties op dit gebied bijvoorbeeld (deels) terug in het programma MLT en de Ontwikkelagenda TBOV.	nee
Aanlanding Amsterdam Zuid	Er staat; Daarnaast zullen ProRail, NS en lenW ook een onderzoek doen naar aanlanding op Amsterdam Zuid. Wat wordt hier bedoeld? Het omleiden van de ICE richting Schiphol i.h.k.v. air rail substitutie of is dit een doorkijk naar de MIRT Planuitwerkingsfase voor 3de perron Amsterdam Zuid?	Dit heeft inderdaad betrekking op de doorkijk naar de MIRT Planuitwerkingsfase voor 3e perron Amsterdam Zuid. Wij zullen dit in het definitieve beheerplan concreter benoemen.	ja
Internationale treinen	Eerder wordt Eurostar genoemd maar niet Thalys en IC Brussel. Graag toevoegen.	We zullen dit overnemen in het definitieve beheerplan.	ja
Kortgrensoverschrijdend verkeer	Wij missen de verbinding Coevorden – Nordhorn en adviseren deze toe te voegen aangezien deze verbinding de komende periode ook beschikbaar zal komen voor de reizigersdienst.	Dit is correct, voor deze verbinding loopt inderdaad een project tot reactivering van de verbinding met Bad Bentheim en verder. ProRail voegt dit toe in het definitieve beheerplan.	ja

Onderwerp	Vraag – Opmerking – Advies (vanuit stakeholders)	Antwoord ProRail	Verwerkt in beheerplan (ja/nee)
3 kV	<p>a. De beslissing over een overgang naar een 3kV bovenleidingsstelsel (STEV) is uitgesteld tot 2035. Wij zijn verbaasd over dit besluit wat nooit met ons besproken is terwijl wij wel herhaaldelijk hebben aangedrongen op spoedige besluitvorming. Wanneer is dit besluit genomen? Zo is zeer recent nog gesproken over 3kV op de corridor Utrecht-Arnheim in het kader van toekomstbeeld OV 2040. Is dit project nu hiermee ook tot en met in ieder geval 2035 van de baan?</p> <p>b. De sector wordt wel gevraagd op 3 kV tijdig te anticiperen. Wij vragen wat dit anticiperen en wat die tijdigheid concreet betekent. Welke afspraken zijn er gemaakt met lenW, met NS en met de rest van de sector?</p> <p>c. Wij lezen in het ProRail jaarrapport 2022 dat NS recent een deel van zijn vloot heeft vervangen of in aanbesteding heeft zonder voorbereiding op 3kV en dat dit een belangrijk argument is om te pleiten voor uitstel van STEV. Wij zijn hier verbaasd over want de onderzoeken naar STEV lopen al jaren en de maatschappelijke meerwaarde voor zowel reizigersvervoer als duurzaamheid zijn al jaren bekend. Hoe heeft het kunnen gebeuren dat NS dan materieel aanschaft wat niet voorzien is van / voorbereid is op 3 kV? Juist om deze reden is een principebesluit op korte termijn noodzakelijk om te voorkomen dat dit in 2035 opnieuw reden is om geen besluit te nemen over 3 kV. Wij adviseren daarom met lenW, NS en overige vervoerders op korte termijn afspraken te maken dat al het materieel dat vanaf nu wordt aangeschaft geschikt is voor 3 kV.</p>	<p>Om tot een systeemssprong naar 3kV te komen is onder meer nodig dat de voorwaarden daarvan in concessie- of toelatingseisen worden opgenomen. Ook voor de al geplande investeringen in de railinfrastructuur en materieel moet worden voorgesorteerd om een transitie op termijn mogelijk en eenvoudiger te maken. Hiervoor dienen nadere financiële analyses gemaakt te worden, ontwerpvoorschriften te worden aangepast en in modulaire onderstations worden geïnvesteerd die eenvoudig zijn om te bouwen tijdens de migratie. ProRail zal hiervoor verder in gesprek gaan met lenW, Locov en de vervoerders zodat er een logische en realistische migratie kan plaatsvinden.</p>	nee
Bijsturingmogelijkheden	De fysieke bijsturingmogelijkheden worden juist veelal gesaneerd. TADden en VGBs moeten ook in 2025 in overleg met vervoerder worden vastgelegd.	Het kan inderdaad voorkomen dat bijvoorbeeld wissels worden gesaneerd, als uit analyse blijkt dat de opbrengst (lagere kosten en minder kans op verstoringen) opweegt tegen de logistieke consequenties van het missen van bijsturingmogelijkheden. Ondertussen zullen we natuurlijk ook voor de dienstregeling van 2025 en verder vervoerders op dezelfde wijze blijven betrekken bij het bepalen van de afhandelsscenario's.	nee
EDS (elektriciteitsdistributiesysteem)	ASSET Rail is nog niet bekend met dit nieuwe uit te rollen systeem en ziet mogelijke issues qua integratie met andere systemen die gebruik van huidige 3kV voedingen. Kan ProRail toelichting geven aan ASSET Rail hierover? Mogelijk dat er ook andere opleidingen of instructies benodigd zijn. Deze ontwikkeling biedt mogelijk ook kansen op het vlak van werken conform de NEN 3140.	<p>Het onderwerp invoering EDS is al wel gedeeld op de kennistafel met de ingenieursbureaus op het gebied van energievoorziening, maar nog niet op de kennistafel met de onderhoudsaannemers. Reden daarvan is dat met de onderhoudsaannemers meer operationele, kortetermijnissues worden gedeeld.</p> <p>Wij zijn natuurlijk gaarne bereid om deze informatie ook te delen met de onderhoudsaannemers, waaronder ASSET Rail. Dat kan op de kennistafel Ev met de PCA's, maar eventueel ook in een andere setting. We hebben gekozen voor een integrale aanpak met intensieve samenwerking met het ERTMS-project en met andere afdelingen binnen AM. We verwachten dat we hiermee integratieproblemen voorkomen. Het EDS systeem gaan we samenstellen uit standaard marktcomponenten, zowel aan hoogspannings- als aan laagspanningszijde. Dit neemt niet weg dat het voor ProRail en haar aannemers een nieuw systeem is, waardoor aanvullende opleiding en instructie nodig zullen zijn. En natuurlijk is de NEN3140 een belangrijk uitgangspunt.</p> <p>De door ASSET Rail genoemde (zorg) punten, kunnen in een eventueel toelichtend gesprek aan de orde komen.</p>	nee
Verbeteraanpak Trein 2025	<p>a. U zet voor de verkeersleiding in op digitalisering en automatisering om het effect van storingen te beperken en de grote uitstroom van personeel op te kunnen vangen. U geeft voor het derde jaar op rij aan dat er nog geen financiering is voor een aantal belangrijke onderdelen van die langetermijnvisie voor de periode 2022-2025. U geeft nu zelfs aan dat dit ook voor de bredere aanpak 'Verbeteraanpak Trein 2025' geldt waaronder ook asset management, ketensimulatie en incidentenbestrijding valt. Wij vroegen u aan te geven hoe groot het financieringsvraagstuk was t.a.v. de verkeersleiding, maar dat kon u op dat moment nog niet aangeven. Wij gaan er vanuit dat dit nu wel bekend is en vragen u dit expliciet het financieringsvraagstuk voor verkeersleiding, asset management, ketensimulatie en incidentenbestrijding te kwantificeren in het beheerplan, mede gezien de urgente problematiek bij de verkeersleiding.</p> <p>b. Wij hechten veel belang aan het tijdig realiseren van de langetermijnvisie gezien de verwachte en noodzakelijke groei van het aantal reizigers in de periode tot 2030 (o.a. vanwege de afspraken in het Klimaatakkoord. U geeft aan dat gevolg van de onvolledige financiering is dat niet alle risico's gemitigeerd worden en dat dit een negatief effect zal hebben op de prestaties en de kwaliteit van de dienstregeling. Wij vinden dit zorgelijk. Wij adviseren u de risico's die niet gemitigeerd worden te specificeren en te kwantificeren en aan te geven hoe groot het negatieve effect is dat u verwacht op de kwaliteit van de dienstregeling.</p>	<p>a. Vooral nog zijn deze maatregelen niet gefinancierd. Ook kunnen we dit niet per maatregel kwantificeren. We zijn met het ministerie van lenW in gesprek over aanvullende middelen voor functieuitbreiding in het kader van digitalisering, waaronder de digitalisering van ons logistieke proces.</p> <p>b. Dit is niet te kwantificeren per maatregel. Het totaalpakket van mitigerende maatregelen is niet gefinancierd. Echter is het niet mogelijk om dit per maatregel te kwantificeren.</p>	nee

Onderwerp	Vraag – Opmerking – Advies (vanuit stakeholders)	Antwoord ProRail	Verwerkt in beheerplan (ja/nee)
Verbeteraanpak Trein 2025	Hier ontbreekt welke maatregelen niet zijn of worden uitgevoerd en welke (ontbrekende) effecten dit heeft, terwijl dit voor ons (en andere belanghebbenden) wel belangrijke informatie is.	Door onvolledige financiering is het niet mogelijk om het totaalpakket aan maatregelen uit te voeren. Helaas is het niet mogelijk om per individuele maatregel te kwantificeren wat het (ontbrekende) effect is. Wanneer er zicht is op welke maatregelen niet worden uitgevoerd dan zal dit gedeeld worden.	nee
Gemiddeld oordeel	Het is wat kort door de bocht om het gemiddelde reizigersoordeel van alle stations te willen laten stijgen. Gemiddelde is een weinig zeggende statistische maat. Ambitie moet zijn om op alle stations ten minste gelijk te blijven of te stijgen. Als je alles middelt, kunnen individuele stations ook zakken.	ProRail blijft samen met partners op maat naar elk station kijken en niet alleen naar gemiddelde oordelen van stations. Er is afgesproken te focussen op stations die lager dan een 6 scoren, om die te laten stijgen.	ja
Overwegen	In de paragraaf overwegen staat niet helder dat ProRail overwegen wil/gaat sluiten. Lijkt verstandig om dat in heldere taal te benoemen. Mogelijk moeten ook de NABO's hier benoemd worden?	ProRail heeft als motto: 'De beste overweg is geen overweg.' Toch wordt ProRail in de naleving van dit motto ook beperkt door beschikbaar budget, en kan niet iedere overweg worden vervangen door een onderdoorgang of andere oplossing. Het ontbreekt daarvoor gewoonweg aan beschikbare middelen. Juist met die wetenschap heeft ProRail een nieuwe aanpak met bijbehorend risicomodel ontwikkeld, waarmee we beschikbaar budget optimaal en doelgericht kunnen inzetten. De nieuwe aanpak gaat uit van: <ul style="list-style-type: none"> – Een meer datagedreven manier van werken in de overwegenaanpak; – Een corridor- en gebiedsgerichte aanpak, in plaats van het kijken naar individuele overwegen en hun risico; – Risicosturing en effectiviteit als leidend principe te hanteren, waarbij budget zo goed mogelijk besteed wordt; – En daarom verbijzonderde overwegprogramma's (behalve het programma NABO's) te stoppen, en alles onder te brengen in één programma overwegen (geen aparte geldstromen, maar één centraal overwegenbudget). Deze nieuwe aanpak is inmiddels omarmd door het ministerie van IenW, en ook al gedeeld met de Tweede Kamer. In het definitieve beheerplan zullen we op deze nieuwe aanpak, en de status ervan nader ingaan. 	ja
Overwegveiligheid	DB Cargo vraagt ProRail werk te maken van het beveiligen van overwegen in haven- en industriegebieden. Er bestaan nog veel te veel onveilige situaties. DB Cargo ziet dat IenW oog heeft voor deze onbeveiligde overwegen en is er blij mee dat de overwegen mee worden genomen in het overwegenproject. DB Cargo vraagt ProRail met de juiste focus en voortvarendheid dit project voort te zetten en in het beheerplan concrete doelstellingen op te nemen met betrekking tot het aantal aan te pakken onveilige overwegsituaties in haven- en industriegebieden per jaar.	We zullen in het definitieve beheerplan meer informatie opnemen over de aanpak van niet actief beveiligde overwegen voor de periode 2024 en 2025 en specifiek de situaties in haven- en industriegebieden.	ja
Significante impact	Graag aangeven of deze de impact positief of negatief is.	Klimaatadaptatie zal tot extra kosten leiden die ten laste komen van zowel de MIRT- als de EOVBudgetten. De mate waarin deze extra kosten uit de bestaande budgetten moeten worden gedekt of dat er extra budget ter beschikking komt, is aan het ministerie van IenW en niet aan ProRail. Dit laatste betekent dat de impact op dit moment nog niet gekwalificeerd kan worden met positief of negatief.	nee
Instandhouding en klimaatadaptatie	In de voorlaatste zin stelt ProRail dat hiermee een klimaatadaptatieve aanpak wordt geborgd, maar dit moet nog blijken, want de komende jaren staan (blijkens de tekst ervoor) vooral in het teken van voorbereiding.	We zullen hier naar kijken en waar nodig aanvullen in het definitieve beheerplan.	ja
Personeelstekorten	U verwacht dat het tekort aan treinverkeersleiders zal afnemen en dat in 2024-2025 de instroom gelijk zal komen met de uitstroom. Betekent dit dat het aantal treinverkeersleiders in 2023 nog steeds afneemt? Wij vragen u de ontwikkeling van het aantal treinverkeersleiders en de prognoses daarvan te kwantificeren.	Hier was de formulering in het beheerplan onduidelijk. Het aantal treinverkeersleiders neemt jaarlijks toe en het tekort neemt dus af. Dat komt doordat de instroom momenteel hoger is dan de uitstroom. De instroom neemt nog steeds toe, van ca. 70 fte in 2022 naar verwacht ca. 85 fte in 2023. De uitstroom bedroeg in 2022 ca. 45 fte, maar is minder voorspelbaar. De verwachting is dat het personeelstekort verder blijft afnemen dankzij deze hoge instroom. Wij zullen dit in het definitieve beheerplan concreter benoemen en uw vraag in deze daarin betrekken.	ja
Focus op goederen	Vergroten van de focus op goederen vanuit het CMBO is ongelukkig geformuleerd en weinig concreet. Wat precies bedoeld wordt is niet helder. Het CMBO moet uiteindelijk toch beslissen volgens de vastgestelde prioriteiten/afhandelingsscenario's hoe groot hun focus op wie dan ook is.	Wij gaan dit in het definitieve beheerplan anders en concreter opnemen en zullen uw opmerking hier centraal in terug laten komen.	ja
Functieverbreiding	De zinsopbouw: de onderdeelcommissie verkeersleiding van de OR van ProRail, graag aanpassen.	Wij vinden dit erg intern gericht en te specifiek voor de buitenwereld. Wij zullen dit dan ook niet aanpassen.	nee

Onderwerp	Vraag – Opmerking – Advies (vanuit stakeholders)	Antwoord ProRail	Verwerkt in beheerplan (ja/nee)
Internationale trein	Nauwkeuriger is: een internationale nachttrein van Brussel via Amsterdam naar Berlijn (de internationale trein is onduidelijk).	De tekst in het definitieve beheerplan zal worden aangepast naar: "Vanaf mei 2023 rijdt de internationale nachttrein van Brussel via Amsterdam naar Berlijn".	ja
Afschaling winter	Arriva is het niet eens met de stelligheid dat bij winters weer de drgl van andere vervoerders substantieel moeten worden afgeschaald. Sowieso zou het ProRail sieren het woord maatwerk in de mond te nemen. Vaak ligt niet in het hele land even veel sneeuw en kan er op regionale baanvakken prima een volwaardige drgl gereden worden!	In nauwe afstemming met NS en alle regionale reizigersvervoerders heeft ProRail in het afgelopen voorjaar een zogeheten nooddienstregeling winter ontwikkeld. Deze dienstregeling wordt slechts in het uiterste geval toegepast, namelijk in situaties waarin het zó extreem sneeuwt dat sneeuwplougen van de aannemers zich niet meer veilig kunnen verplaatsen. In dat geval kunnen zij alleen nog op een beperkte aantal vaste locaties een deel van de wissels (ongeveer 550 wissels) bedienbaar houden. Met regionale reizigersvervoerders is uitvoerig gezocht naar mogelijkheden om onder zulke zware weersomstandigheden toch nog een zo goed mogelijke treindienst te bieden met gebruikmaking van zo weinig mogelijk wissels. De verwachting is dat eens in de vijf jaar extreme sneeuwval (in combinatie met vorst en harde wind) reden zal geven om de inzet van de nooddienstregeling te overwegen. Zowel ProRail als de vervoerders streven ernaar zo lang mogelijk vast te houden aan een Landelijk Uitgedunde Dienstregeling (LUD); volgens deze dienstregeling kunnen regionale reizigersvervoerders hun reguliere treindienst 'gewoon' blijven uitvoeren. Juist bij toepassing van LUD is maatwerk voor regionale reizigersvervoerders mogelijk: de treindienst wordt op specifieke punten aangepast afhankelijk van de lokale infra-beschikbaarheid en de logistieke condities bij de regionale reizigersvervoerder zelf.	ja
Scope vervolg	Onduidelijk welke scope bedoeld wordt. Alleen voor de LUD omdat het alleen met NS is? Regionaal spoor behoort ook tot de HSWI en valt onder IenW ...	De nieuwe scope betrof het bedenken van een scenario op basis van de beschikbare capaciteit van procescontractaannemers bij extreem winters weer, te weten twee sneeuwplougen per contractgebied positioneren/opstellen. Dit heeft geleid tot de nieuwe kerninfracase C (circa 500 wissels) en nieuwe nooddienstregeling winter (circa 15-20% van de vervoerscapaciteit) van alle reizigersvervoerders in Nederland.	nee
Prestatie-indicator	Is ProRail zich ervan bewust dat de regionale vervoerders in FMN verband sterk negatief geageerd hebben bij de consultatie van de nieuwe prestatie-indicator betrouwbaarheid regionale series? Ongelukkig om daar nu over te beginnen. Daarnaast zijn de prestaties van de regionale vervoerders al zo goed dat het beter zou zijn om te schrijven deze op hoog niveau te houden en op enkele minder hoog scorende lijnen te verbeteren.	Wij passen deze passage aan voor het definitieve beheerplan.	ja
Winterweer	Aangezien de capaciteit en inzet van sneeuw- en storingsplougen in winterse omstandigheden niet substantieel kan worden uitgebreid en het verder reduceren van het wisselbestand van kerninfracase 3 niet mogelijk was heeft u samen met NS drie nieuwe scenario's ontwikkeld. Wij worden graag geïnformeerd over deze scenario's.	Naar verwachting worden medio september 2023 de drie scenario's nader toegelicht in het Locov door NS en ProRail.	nee
TTR (Time Table Redesign)	Kan ASSET Rail aanhaken bij de uitwerking hiervan? Wij voorzien dat dit ook gevolgen heeft voor de BTD planner en hoe wij onze onderhoudsmomenten aanvragen. Door hier in een voorstadium al over mee te denken kunnen mogelijke issues al voorkomen worden voordat dit ingevoerd wordt.	Dank voor uw aanbod. Momenteel zitten we in de inventariserende fase waarbij de gevolgen van TTR op onze processen in kaart worden gebracht. Waar er zaken zijn die vervoerders, verladere, infrastructuurbeheerders, maar ook onderhoudsaannemers raken, zullen wij contact met hen opnemen om mee te denken.	nee
TTR en annuleringsheffing	Er wordt geschetst dat er goede afstemming is over implementatie TTR en annuleringsheffing in de logistieke kolom van planning en uitvoering. Dat is er wat NS betreft nog niet; er is nog geen overeenstemming op proces of IT-oplossing (niet met NS maar ook niet sectorbreed). Wens van NS is om eerst sectorbrede afstemming (en goedkeuring) over het proces te krijgen én de oplossing daarna, al dan niet in Donna, te bouwen. Er zijn oplossingsrichtingen die ProRail verkent. Voor NS dus vooral belangrijk dat de sector betrokken wordt en we een goede/duurzame oplossing voor Donna (of erbuiten) vinden die ook past bij onze logistieke ambities. ProRail lijkt voor de sectorconsultatie de Tafel van Verdeling te willen gebruiken, dus daar wacht NS op.	Wanneer er aan de SOLL gewerkt zal worden, zal ProRail de sector er bij betrekken. Er zijn extra middelen vrijgemaakt om de stabiliteit en performance van Donna te vergroten. Inmiddels is er een traject gestart waarbij er eerst gewerkt wordt aan het versterken van de DSO (Donna Service Organisatie) door middel van onder andere een roadmap. Waar de roadmap op korte termijn niet voorziet voor bepaalde functionele oplossingen zal er gewerkt worden aan tijdelijke tools buiten Donna. Na deze twee stappen zal de langetermijnvisie verder worden opgesteld.	nee

Onderwerp	Vraag – Opmerking – Advies (vanuit stakeholders)	Antwoord ProRail	Verwerkt in beheerplan (ja/nee)
Donna	Het is bij NS bekend dat ProRail bezig is met een soll voor plan-, verdeelproces, IT-systemen en ook alternatieven voor Donna verkent. Hier geldt dat hun beoogde soll met de sector besproken moet worden (en daarnaast ook met NS alleen als het om Donna gaat). Dat is nog niet gebeurd, NS wacht daar nog op.	Wanneer er aan de SOLL gewerkt zal worden, zal ProRail de sector er bij betrekken. Er zijn extra middelen vrijgemaakt om de stabiliteit en performance van Donna te vergroten. Inmiddels is er een traject gestart waarbij er eerst gewerkt wordt aan het versterken van de DSO (Donna Service Organisatie) door middel van onder andere een roadmap. Waar de roadmap op korte termijn niet voorziet voor bepaalde functionele oplossingen zal er gewerkt worden aan tijdelijke tools buiten Donna. Na deze twee stappen zal de langetermijnvisie verder worden opgesteld.	nee
Incidentenbestrijding	Heeft ProRail plannen om ICB in de toekomst uit te vragen aan de markt?	Er zijn momenteel geen plannen om ICB uit te vragen aan de markt.	nee
Oefeningen	Waarom wordt niet gesproken over de wens van vervoerders (vanuit de wettelijke verplichting) te oefenen met incidenten op het spoor?	Dank voor uw vraag. ProRail geeft met verschillende stakeholders (overheidshulpdiensten, vervoerders, bedrijfsbrandweerkorpsen) invulling aan de wettelijk voorgeschreven oefeningen, maar ook aan oefeningen die voor een goede preparatie in de keten nodig zijn. Hierbij wordt permanent gezocht naar een optimale wijze van oefenen die de oefendoelstellingen realiseren met een minimum aan (spoor) capaciteit, kosten en overlast. Zoals toegelicht in het DO-Veiligheid is het ProRail-beleid m.b.t. oefenen afgestemd met bevoegde gezagen (o.a. ILT) en is er geen aanleiding om dit als onderwerp te verbijzonderen in het beheerplan 2024-2025.	nee
Foto	Een bronvermelding en beschrijving/jaartal bij deze foto staat professioneler. (geldt voor alle foto's). Overigens wel een compliment dat er foto's in de tekst staan!	Dit pakken we op voor het definitieve beheerplan 2024-2025.	ja
Landelijke onderhoudsnorm	Arriva pleit juist voor maatwerk/onderscheid. Op baanvakken waar geen goederenverkeer komt en alleen lichte treinen rijden kan de onderhoudsnorm misschien juist lager liggen, of in ieder geval anders wordt ingericht.	ProRail onderschrijft jullie vraag om maatwerk. ProRail denkt op dit moment zelf ook na over differentiatie t.a.v. de aanleg- en onderhoudsnormering, afhankelijk van belasting van baanvakken (a.d.h.v. geografische- en belastingscriteria). Dit wordt uitgewerkt zoals we die kennen binnen de nieuwe strategie van ProRail. We nemen onze spoorpartners op onze gedachten hierover mee. Dit proces vindt buiten het beheerplan om plaats.	nee
Aantoonbaar veilige berijdbaarheid	ASSET Rail voorziet dat zij te maken gaat krijgen met het programma AVB. Het is voor ASSET Rail echter niet duidelijk wat er precies verwacht wordt en hoe hier vanuit PGO op ingespeeld gaat worden. ASSET Rail wil graag meedenken met ProRail om dit goed te integreren maar daar zijn tot dusverre nog weinig gesprekken over geweest.	De PGO-aannemers zullen inderdaad te maken krijgen met ontwikkelingen die vanuit het programma AVB (aantoonbaar veilige berijdbaarheid) worden geïnitieerd. In het POFOS overleg (PCA Overleg Focus Op Samenwerking) eind maart 2023 is gezamenlijk afgesproken om het programma AVB eens per kwartaal te agenderen. Daarnaast wordt er op operationeel niveau afstemming met de PGO-aannemers gezocht op specifieke onderwerpen. Het programmeerteam AVB gaat, mede n.a.v. het aanbod van ASSET Rail bij 'datagedreven werken' graag inhoudelijk in overleg.	nee
Bruggen bouwen	Voor het programma Bruggen bouwen geldt hetzelfde als voor AVB. ASSET Rail heeft hier nog weinig van gehoord en wil graag meedenken over hoe we dit goed kunnen integreren in PGO.	Dank voor het aanbod om mee te denken en ProRail neemt haar spoorpartners hierin in het najaar graag een keer mee in aanpak en richting.	nee
Aantoonbaar veilige berijdbaarheid	DB Cargo blijft zorgen houden over de veilige berijdbaarheid van de spoorwegen, met name in Niet Centraal Bediend Gebied. De sturing op veiligheids- in plaats van duurzaamheidsniveau van infrastructuur, in combinatie met een falende compensatieregeling bij het ad-hoc terugnemen van verdeelde capaciteit, zorgt voor veel onrust in de sector en zet het spoorgoederenvervoer op achterstand in de concurrentie met andere modaliteiten. DB Cargo zou graag concrete doestellingen in het beheerplan opgenomen zien m.b.t. het aanpassen van de contracten met aannemers en de implementatie van een eerlijke compensatieregeling voor spoorgoederenvervoerders wanneer verdeelde capaciteit wordt teruggenomen.	Aantoonbaar veilige berijdbaarheid staat los van het duurzaamheidsniveau van onze infrastructuur en in overleg met de spoorsector en onze aannemers wordt intensief gewerkt aan het verminderen van storingen. Dit is onder andere ook onderdeel van het verbeterprogramma Zee – Zevenaar onder de beheerconcessie. Wij hanteren prestatiegerichte onderhoudscontracten met onze aannemers, waar prestaties zijn gesteld en waar onze aannemers aan dienen te voldoen.	nee
Aantoonbaar Veilige Berijdbaarheid	NS is aangesloten op het lopende overleg over dit onderwerp waar dit grote risico besproken wordt.	Vanuit ProRail zijn er periodieke overleggen met de NS waar ook het programma AVB aansluit als er specifieke issues zijn die tijdens dit overleg worden besproken.	nee
Aantoonbaar Veilige Berijdbaarheid	Tekstueel: er wordt gesproken over 'aantoonbaar verifiëren' maar dit lijkt een contaminatie (immers: een aannemer toont aan, ProRail verifieert, en ProRail toont vervolgens weer aan aan de opdrachtgever of omgeving). Of wordt hier iets anders bedoeld?	Uitgevoerd onderhoud moet worden aangetoond door de aannemer (opdrachtnemer) waarbij ProRail als opdrachtgever dit aantoonbaar verifieert en vervolgens valideert. Daarnaast hoort hier ook de borging bij vermeld te worden (PDCA cyclus).	nee

Onderwerp	Vraag – Opmerking – Advies (vanuit stakeholders)	Antwoord ProRail	Verwerkt in beheerplan (ja/nee)
Bruggen bouwen	Komt u in het definitieve beheerplan ook terug op de vele 19e eeuwse kunstwerken op regionale lijnen met een overspanning korter dan 50m? Is daar ook een programma voor voorzien?	Op dit moment is voor deze kunstwerken (die met een overspanning korter dan 50m) geen apart programma voorzien. We hebben evenwel het vermoeden dat er achter uw vraag een vraag schuil gaat. Heeft u twijfels (op ervaringen gestoeld) dat er zaken mis zijn met deze categorie kunstwerken? Graag vragen wij u in dat geval deze zorgen via uw contactpersoon bij accountmanagement op korte termijn kenbaar te maken en daar niet mee te wachten.	nee
LNA resultaten	Deelt lenW de resultaten ook met decentrale overheden, zodat zij regionale productstappen kunnen beoordelen op risico's van de bodem?	Deze vraag zullen we met lenW delen om ook onze spoorpartners op de hoogte te stellen van de wens tot informeren/ en de uitkomsten van de LNA (Landelijke Netwerk Analyse) fase 1, breder te verspreiden.	nee
Baanlichaam en productstappen	Deze alinea rept over 'productstappen' die wel of niet kunnen worden gereden, maar laat onbenoemd dat wél mogelijke productstappen ook met grote beperkingen (Vmax) kunnen worden geconfronteerd.	Het klopt dat productstappen na realisatie met beperkingen kunnen worden geconfronteerd, maar de kans dat dit ook daadwerkelijk zal optreden, is kleiner als we aan de voorkant deze afwegingen maken.	nee
Productstappen	Er lijkt een tegenspraak te zitten in het beoordelen van productstappen en de behoefte aan meer gegevens voor de beoordeling.	Wij zien hier geen tegenspraak in. Wij zullen uw opmerking wel meenemen in de eventuele verdere aanpassing in aanloop naar het definitieve beheerplan.	nee
Dassen en bevers	Dassen en bevers zorgen ook in de stedelijke omgeving voor beperkingen m.b.t. werktijden aan de infra. Voor Amersfoort dreigt de werktijd binnen een bepaald gebied te worden beperkt tot tussen 7 en 19 uur. Op die wijze kunnen dassen ook invloed krijgen op het uit te voeren onderhoud in de roosters en noodzakelijke herstellingen waardoor ook daarvoor treinverkeer moet worden stilgelegd. Advies van NS is om dit op te nemen.	Goed om de tekst m.b.t. dassen & bevers hierin op te nemen bijv.: Beschermde diersoorten zorgen steeds vaker voor overlast op het spoorvervoer. ProRail start een apart programma (i.s.m. het ministerie en RVO) met als doel de overlast van beschermde diersoorten op het spoorvervoer te reduceren. Wij zullen dit aanpassen in het definitieve beheerplan.	ja
Dassen en bevers	Graag worden wij op de hoogte gehouden van de actuele ontwikkelingen omtrent de dassen- en beverpopulatie in Noord-Nederland en de eventuele impact op de dienstregeling.	Wij zullen in ons definitieve beheerplan en iteraties daarna de actuele ontwikkelingen benoemen inzake dassen- en beverpopulaties en de samenhangende impact op het spoor / de dienstregeling.	ja
Dingen	Het woord dingen klinkt onprofessioneel, liever zaken.	Wij zullen dit aanpassen in het definitieve beheerplan.	ja
PGO	ProRail noemt vijf zaken waar zij zicht op zal richten. ASSET Rail wil graag met ProRail meedenken over hoe we de ze vijf punten gezamenlijk succesvol kunnen inrichten.	In het POFOS (overleg met de aannemers) zullen deze onderwerpen worden geagendeerd.	nee
Mitigerende maatregelen	Gaat ProRail deze maatregelen ook nemen of wordt enkel gesteld dat deze belangrijk zijn?	De beschreven maatregelen zijn reeds genomen en in gang gezet om het implementeren van de nieuwe visie op uitbesteding van kleinschalig onderhoud tijdig uit te voeren. Wij zullen dit tekstueel aanpassen in het definitieve beheerplan waar nodig.	ja
PGO	Zoals u aangeeft in het beheerplan zijn er twee belangrijke risico's. ASSET Rail wil graag meedenken over hoe we dit kunnen verbeteren om te kunnen zorgen dat het onderhoud aan het spoor ook in de toekomst goed geborgd is.	In het POFOS (overleg met de aannemers) zullen deze onderwerpen worden geagendeerd.	nee
Prestatiegericht onderhoud	Er worden in 4.5 twee belangrijke risico's geïdentificeerd en NS vraagt zich af of de genoemde maatregelen de (rest) risico's voldoende mitigeren?	Naast de genoemde mitigerende maatregelen zijn er ook gesprekken met de onderhoudsaannemers om gezamenlijke programma's te starten om jongeren te motiveren om te werken aan het spoor. Er wordt tevens gekeken naar de verbetering van de arbeidsvoorwaarden voor kritische beroepen en er wordt onderzocht of de beschikbare onderhoudsruimte beter kan worden afgestemd op de arbeidstijden van de kritische beroepen.	nee
PGO	Tekstueel. Voor de uitvoering van? de nieuwe onderhoudscontracten?	We zullen deze tekst nalopen en eventueel anders formuleren in het definitieve beheerplan.	ja
4.6 HSL	Tekstueel, het eigendom i.p.v. de	We nemen dit over in het definitieve beheerplan.	ja
Besluit capaciteitsverdeling	Heeft de voorgenomen wijziging van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfra nog gevolgen voor dit hoofdstuk?	Voor komend jaar zijn er geen grote wijzigingen op de AMvB (algemene maatregel van bestuur) van toepassing.	nee
Datagedreven perspectief	Op basis van welke data komt dit perspectief tot stand?	Wij zullen dit in het definitieve beheerplan concreter benoemen.	ja
Budgetten	Welk prijspeil wordt hier gehanteerd/hoe is de index verwerkt?	De bedragen voor 2024 en 2025 in het hoofdlijndocument zijn gebaseerd op prijspeil 2022. In het definitieve beheerplan worden deze aangepast naar prijspeil 2023 in lijn met de financiële tabellen in het hoofdstuk Financiën.	ja
Overzicht werkzaamheden	De negen gebieden komen ineens voor in de tekst, mss uitleg dat we 9 gebieden hebben gevormd?	We zullen deze tekst nalopen en eventueel anders formuleren in het definitieve beheerplan.	ja

Onderwerp	Vraag – Opmerking – Advies (vanuit stakeholders)	Antwoord ProRail	Verwerkt in beheerplan (ja/nee)
Stationsprojecten	Vorig jaar liep er een haalbaarheidsstudie m.b.t. bouwen over het spoor en wonen boven/naast het spoor bij Amsterdam Sloterdijk. Indien de haalbaarheidsstudie positief zou uitpakken en de voorgenomen bouwplannen doorgang zouden vinden, zou het station grootschalig verbouwd gaan worden. Wij horen graag wat de resultaten van het onderzoek zijn. Indien het station grootschalig verbouwd gaat worden worden wij graag betrokken bij de planvorming.	Voor station Sloterdijk is een ontwikkelstrategie 'stationsontwikkeling Amsterdam Sloterdijk' uitgevoerd. Dat was een eerste vingeroefening om te zien of een spoorverbouwing geld kon genereren, zodat met de overwaarde een gedeelte van de verbouwing van het station zou kunnen worden bekostigd. Deze vingeroefening had een licht positieve uitkomst. De partijen hebben daarop besloten om een aantal bepalende onderwerpen in een eerste haalbaarheidsonderzoek (geen ontwerp) nader uit te werken. Dit is een intern onderzoek, waaruit de haalbaarheid verder aangetoond moet worden. Deze uitwerking wordt momenteel opgestart. Afhankelijk van de uitkomst kan worden besloten wat het vervolgproces is, bij een positieve uitkomst kan naar een ontwerp worden toegewerkt. In de ontwerpfase wordt u zeker betrokken.	nee
Highlights projecten	Het voor de haven van Moerdijk essentiële project 'uitbreiden emplacement met 2 lange sporen' staat niet in de lijst met highlights. Er wordt onderaan de lijst verwezen naar Bijlage 2, maar die ontbreekt nog. Zonder deze 2 extra sporen wordt de groei van het spoorvervoer van/naar de haven van Moerdijk geblokkeerd. Vraag: kan 'uitbreiding emplacement Moerdijk' ook op de lijst met highlights gezet worden?	De TVP-duur voor 'uitbreiding emplacement Moerdijk' is kleiner dan 56 uur en zit daarom niet in de lijst met highlights in het definitieve beheerplan.	nee
Highlights werkzaamheden	Het overzicht op 34 is in onze ogen wat te stellig, meerdere genoemde werkzaamheden staan onder druk voor de genoemde periode en specifiek nummer 7 is doorgeschoven naar 2026. NS vraagt ProRail om hier meer nuance/toelichting op te geven.	Het overzicht op pagina 34 (highlights werkzaamheden aan en langs het spoor) wordt in het definitieve beheerplan 2024-2025 geactualiseerd en visueel inzichtelijk gemaakt op een landelijke kaart. Het klopt dat een aantal werkzaamheden (o.a. nummer 7 renoveren perronkappen Alkmaar) is doorgeschoven naar 2026.	ja
Kwarts	a. U stelt dat door het gebrek aan kwartsvrije ballast projectvoorbereiding voor noodzakelijk onderhoud vanaf 2025 stil kan vallen en dat dit lastig in te halen valt. Dit vinden wij zorgelijk. Wij adviseren u zoveel mogelijk door te gaan met de projectvoorbereiding en vragen u alles in het werk te stellen dat er voldoende kwartsvrije ballast komt of dat u voor het noodzakelijke onderhoud een vrijstelling krijgt gezien de dringende maatschappelijke noodzaak van een veilig en goed onderhouden spoor. b. Wij vinden het zorgelijk dat hergebruik van ballast als gevolg van arbo-eisen wordt uitgesloten terwijl dit juist ook duurzaam is. U stelt bovendien dat dit ook leidt tot 30% langere tijd voor het onderhoud. Wij steunen daarom dat u hierover een rechtszaak heeft aangespannen. Wij vragen u op welke termijn u duidelijkheid verwacht van de rechter?	U kunt ervan uitgaan dat ProRail zich maximaal inzet om de arbeidsveiligheid te waarborgen enerzijds en het noodzakelijke onderhoud te kunnen blijven uitvoeren anderzijds. Hiervoor zijn wij wekelijks in gesprek met de betrokken ministeries en toezichthouder. In ons definitieve beheerplan kunnen wij hier dieper op ingaan, indien er duidelijkheid is over de uitkomsten van de genoemde gesprekken en de eisen die worden gesteld.	ja
Kwartsstof	Als het kwartsstofdossier moeilijker is dan gedacht en er pijnlijke keuzes gemaakt moeten worden, wel graag in overleg met vervoerders.	Indien er keuzes gemaakt worden die impact hebben op de vervoerders nemen wij hen hierin vanzelfsprekend mee. ProRail betreft de spoorsector bij dit dossier, als het vraagstuk zich voordoet in de praktijk.	nee
Prijsstijgingen	Vervoerders hebben aangegeven ook last te hebben van de hoge prijsstijgingen, niet de moeite om hier op te nemen?	ProRail realiseert zich dat iedereen in de spoorsector last heeft van de hoge prijsstijgingen. Het niet opnemen dat vervoerders ook last hebben van de prijsstijgingen is geen blijk van onderwaardering of gebrek aan wetenschap. Het beheerplan is bedoeld om de activiteiten en opgaves van ProRail te benoemen en te delen met haar stakeholders, inclusief vervoerders. Wij vinden het niet passen om de financiële situatie van andere partijen dan die van ProRail te noemen in het beheerplan.	nee
Kwartsstof	Tot nu toe geeft ProRail aan nog geen impactanalyse gemaakt te hebben voor buitendienststellingen wanneer de ARBO-eisen blijven staan als nu wordt aangenomen. NS vindt het mede daarom ook voorbarig om te stellen dat buitendienststellingen per definitie weekend overstijgend worden. Het is aan ProRail om de scope van een buitendienststelling aan te passen aan de beschikbare TVP-ruimte, niet andersom. Daarnaast vraagt NS zich af welke mitigaties ProRail nog verder inzet?	Indien blijkt dat geplande scope niet past binnen de TVP-kaders in verband met de toepassing van kwartsloze ballast, brengen we de impact in kaart en treden we in overleg met stakeholders. Een van de beheersingsmaatregelen die ProRail inzet is een analyse van de mogelijkheden tot reductie van de ballastvraag voor de geplande TVP's vanaf 2025. Wij zullen de gevolgen van de mogelijke impact ook in het definitieve beheerplan (indien daarover dan besluitvorming heeft plaatsgevonden) benoemen.	ja
IT-systemen	Ook hier graag aandacht voor de gebleken storingsgevoeligheid van de IT-systemen van ProRail.	Standaardiseren, automatiseren en moderniseren en Life Cycle Management zijn bedoeld om een stabiel en betrouwbaar ICT-landschap te bieden. Wanneer we stil blijven staan, zal de storingsgevoeligheid toenemen. Door te blijven vernieuwen en door de complexiteit te versimpelen, is het beheer op ons ICT-landschap beter uit te voeren, wat de storingsgevoeligheid verlaagt.	nee

Onderwerp	Vraag – Opmerking – Advies (vanuit stakeholders)	Antwoord ProRail	Verwerkt in beheerplan (ja/nee)
Donna	De performance van Donna is momenteel slecht. Wordt niet benoemd.	Er zijn extra middelen vrijgemaakt om de stabiliteit en performance van Donna te vergroten. Inmiddels is er een traject gestart waarbij er eerst gewerkt wordt aan het versterken van de DSO (Donna Service Organisatie) door middel van onder andere een roadmap. Waar de roadmap op korte termijn niet voorziet voor bepaalde functionele oplossingen zal gewerkt worden aan tijdelijke tools buiten Donna. Na deze twee stappen zal de langetermijnvisie verder worden opgesteld.	ja
Datagedreven werken	ASSET Rail ziet dat ProRail goede stappen maakt op het vlak van data gedreven werken. ASSET Rail maakt al veel gebruik van data van ProRail. Het is alleen nog niet altijd duidelijk wat ProRail aan het ontwikkelen is en hoe we onze eigen ontwikkelingen hier op aan kunnen laten sluiten. ASSET Rail ziet hier ook in relatie tot het programma AVB kansen voor ProRail en zou daar graag over meedenken. Het huidige spoorstaat ziet ASSET Rail niet als oplossing voor overzicht van de veilige berijdbaarheid. Dit dashboard is niet up to date en mist belangrijke informatie om conclusies te kunnen trekken over de veilige berijdbaarheid en wat voor potentiële risico er open staan.	ProRail is blij met de betrokkenheid van ASSET Rail bij het onderwerp veilige berijdbaarheid. ProRail is ook blij met het aanbod van ASSET Rail om mee te denken. Vanuit het programma Aantoonbaar Veilige Berijdbaarheid zullen wij contact opnemen met ASSET Rail.	nee
Veilig werken	Als een mijlpaal pas in 2024/2025 staat om FOT's te ontwikkelen voor Laagspanning lijkt dit NS betrekkelijk laat gezien de projecten Rotterdam, Amsterdam en Amersfoort. Hoe zit ProRail de tijdslijn van deze mijlpalen in relatie tot het projectenportefolio?	Tijdslijnen zijn niet altijd eenduidig aan te geven gezien de uitdagingen die ProRail heeft. De maakbaarheid en haalbaarheid zijn vaker het issue. Het veilig werken aan laagspanningsinstallaties moet conform NEN3140 zijn en in lijn met de arbeidshygiënische strategie. Hiervoor zijn diverse acties gedefinieerd die in samenwerking met de markt (railAlert, Nederlandse Arbeidsinspectie) worden uitgewerkt. NS is op de hoogte van de TVP's. ProRail moet alleen meer integraal met de NS communiceren (periodiek overleg), zodat verwachtingen beter gemanaged kunnen worden gezien de beschikbaarheid van het spoor in relatie tot de TVP.	nee
FOTs	Voorziet ProRail de vastgestelde FOTs voor 2024 nog te wijzigen (in relatie tot de mijlpaal veilig werken aan installaties?)	Binnen het programma Laagspanning wordt naar het FOT(Functionele Onttrekkingstekening)-proces gekeken met alle betrokkenen. Hieruit ontstaat mogelijk impact op de korte termijn op al ontworpen FOT's. In nauw overleg met alle stakeholders zal gekeken worden naar passende oplossingen. Deze kunnen overlast geven voor vervoerders, maar ook zorgen dat de aard van de werkzaamheden verandert of dat werkzaamheden worden uitgesteld.	nee
Risicobeoordeling	De naam Adequate Risicobeoordeling Overwegen suggereert dat er nu geen adequate risicobeoordeling is. Klopt dat?	Het huidige risicobeoordelingsmodel is hoofdzakelijk gebaseerd op expert judgement. De EU-verordening 2018/762 stelt eisen aan onderbouwing van risicorenderingen en -berekeningen op basis van data, expertise en kennis van relevante betrokkenen, analyses en kennisuitwisseling met internationale beheerders. De verordening noemt een dergelijk onderbouwd model 'adequaaf'. Daar verwijst de nieuwe aanpak naar.	nee
Saneren wissels	Gaat het om het saneren van wissels of meer specifiek het saneren van de wisselverwarming van het wissel?	Hier wordt bedoeld het saneren van wissels zelf. Immers is er in geval van geen wissel, ook geen wisselverwarming nodig. Wij zullen dit in het definitieve beheerplan concreter benoemen.	ja
Energie en modal shift	Er wordt alleen gesproken over een modal shift van reizigers (uit het vliegtuig halen). Vraag: modal shift van goederen hier aan toevoegen? Een container trein haalt in 1 klap 56 vrachtwagens van de weg. Dit is gunstig voor het milieu (5x minder uitstoot CO ₂) en draagt bij aan verlichting van de filedruk op het wegennet.	Met het oog op het doorzetten van de groei is het verbeteren van de dienstverlening voor het goederenvervoer onderdeel van beheerplan 2024-2025. Dit is nader toegelicht in paragraaf 3.2.	nee
Uitfasen fossiele brandstoffen	Laatste alinea: tekstueel, samen met lenW etc werken we	We zullen deze tekst nalopen en eventueel anders formuleren in het definitieve beheerplan.	ja
Uitfasen van fossiele brandstoffen	Wij onderschrijven uw ambities om het treinvervoer op een duurzame wijze uit te voeren. Welke rol ziet ProRail voor zichzelf in deze ontwikkeling? Hoe kan ProRail een actieve bijdrage leveren om de verduurzaming vorm te geven?	ProRail heeft als ambitie haar energieopwekking- en verbruik zoveel mogelijke emissievrij te maken. Dit is wel mede afhankelijk van financiering en de technologische ontwikkelingen. De te nemen stappen zijn beschreven in paragraaf 9.2 Duurzaamheid.	nee
Uitfasen van fossiele brandstoffen	Verzoek om in de derde zin naast het beschikken over voldoende laadinfrastructuur ook het beschikken over voldoende ook tankinfrastructuur (voor waterstof treinen) op te nemen.	ProRail doet samen met de provincie Groningen onderzoek naar tankinfrastructuur voor waterstof treinen in Noord-Nederland. Wij zullen dit opnemen in het definitieve beheerplan.	ja

Onderwerp	Vraag – Opmerking – Advies (vanuit stakeholders)	Antwoord ProRail	Verwerkt in beheerplan (ja/nee)
Samenwerking stakeholder	U benoemt diverse stakeholders. Waarom benoemt ProRail in deze paragraaf provincies, gemeenten en decentrale concessieverleners niet als stakeholder? Hoe ziet ProRail de samenwerking met deze drie stakeholders?	Door geen direct specifieke stakeholders te noemen, wordt voorkomen dat we stakeholders over het hoofd zien. Wij zien provincies (ook als decentrale concessieverleners) en gemeentes als zeer belangrijke stakeholders van ProRail. Derhalve consulteren wij ons beheerplan jaarlijks bij provincies en de VNG. Wij zullen in het definitieve beheerplan een aanpassing doen.	ja
Ministerie	Onze toekomstige eigenaar? ZBO besluitvorming afwachting.	We zullen deze tekst nalopen en eventueel anders formuleren in het definitieve beheerplan.	ja
Rijkswaterstaat	De strategische alliantie Rijkswaterstaat-ProRail is in 2023 herijkt waarbij de samenwerking in de lijn is gebracht en de functie van Alliantiemanager is opgeheven. Het advies is daarom om de tekst te schrappen.	Wij zullen de tekst in het definitieve beheerplan niet laten terugkomen.	ja
LOCOV	U noemt de wandelbond KWbN als deelnemer van de Consumentenorganisaties In het Landelijk Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer (Locov). Dit moet echter de Fietsersbond zijn. Verder mist u IederIN en KBO-PCOB.	Wij passen dit aan in het definitieve beheerplan.	ja
Stakeholders – spoorgoederen-sector	Alle havens/havenbedrijven in Nederland worden niet als stakeholder van ProRail gezien.	We passen dit aan in het definitieve beheerplan.	ja
Europese normen	Herkent ProRail het beeld dat Europese normen stringent zijn en dat er nu 'moeilijk' wordt gedaan over zaken die 10 jaar terug nog geen enkel probleem waren.	Door de implementatie van het Vierde Spoorwegpakket en de direct werkende TSI's (technische specificaties inzake interoperabiliteit) is het meer dan 10 jaar geleden noodzakelijk geworden om te voldoen aan de EU-vastgestelde normen waarbij ontheffingsmogelijkheden zijn geformuleerd. ProRail dient zich te houden aan de normen die TSI's voorschrijven.	nee
Samenwerking met stakeholders	Vakbonden opnemen?	Door geen direct specifieke stakeholders te benoemen, wordt voorkomen dat we stakeholders over het hoofd zien. Uiteraard werken we samen met de vakbonden met betrekking tot de cao-processen en alles wat hieraan gelieerd is. Daarnaast betrekken we de vakbonden ook bij onderzoeken omtrent werkdrukbeleving. Wij zullen in het definitieve beheerplan een aanpassing doen.	ja
Omgevingswet	De eerste zin klopt niet. Een start gaat niet van kracht.	We passen dit aan in het definitieve beheerplan.	ja
Integrale adviesrol	Laatste alinea: tekstueel, samenwerking samenspel en de lengte van de zin.	We zullen deze tekst nalopen en eventueel anders formuleren in het definitieve beheerplan.	ja
Strategische personeelsplanning	Tekstueel, we maken hiervoor de aansluiting gemaakt.	We zullen deze tekst nalopen en eventueel anders formuleren in het definitieve beheerplan.	ja
Diversiteit en inclusiviteit	De term man/vrouw verhouding lijkt me hier niet handig t.o.v. inclusiviteit.	We zullen deze tekst nalopen en eventueel anders formuleren in het definitieve beheerplan.	ja
Risicomanagement	In hoeverre stuurt ProRail ook op een pragmatische risico-aanpak (op locatie kijken in plaats van bureaustudie)? Het kan natuurlijk niet de bedoeling zijn om in een simpel voorbeeld van een losliggend tapijt een bordje te plaatsen Pas op, struikelgevaar, in plaats van het tapijt te recht te leggen/vast te zetten.	ProRail werkt vanuit het drielijnenmodel: de 1e lijn is de core business, zoals Projecten en Asset Management, de 2e lijn zijn de stafafdelingen, zoals de afdeling Integriteit, Risicomanagement en Compliance (IRC) en de 3e lijn is Corporate Audit. De afdelingen van de eerste lijn hebben hun eigen risicomanagementsystemen om de risico's in op te nemen. Bij Asset Management worden de risico's vanuit de PGO contracten opgenomen in het risicomanagementsysteem, die vervolgens door de hoofdtoetsers en inspecteurs worden getoetst. Vanuit de PGO-aannemer is er ook de plicht om preventief risico's te melden en deze op te lossen. De 2e lijn adviseert en ondersteunt de 1e lijn. IRC neemt regelmatig buiten polshoogte en loopt mee met inspecteurs. IRC probeert het risicomanagement zowel in de 1e als in de 2e lijn te verbeteren en doet daartoe voorstellen.	nee
Contracteringen	Is ProRail van plan het aanbestedingsbeleid te wijzigen zodat aannemers beter uitgevraagd kunnen worden op hun specialisme?	Het aanbestedingsbeleid omtrent contracteringen is geen onderwerp om op te nemen in het beheerplan. Uiteraard kunnen en voeren ProRail en aannemers wel hier het goede gesprek over. Dit is een geïtereerd proces.	nee
EOV-reeks	ProRail past forse indexaties toe, ook voor 2024. Toch blijft in deze tabel de gebruiksvergoeding even hoog. Kunt u duidelijk maken welk prijspeil wordt gehanteerd?	De reden dat het bedrag voor de gebruiksvergoeding gelijk blijft heeft niets te maken met de indexatie die ProRail toepast. ProRail hanteert hiervoor in het definitieve beheerplan prijspeil 2023. De opgenomen bedragen in de tabel betreffen nog voorlopige cijfers voor 2024 en 2025 (bron: subsidieaanvraag EOv 2023).	nee

Onderwerp	Vraag – Opmerking – Advies (vanuit stakeholders)	Antwoord ProRail	Verwerkt in beheerplan (ja/nee)
STS-programma	Er wordt voorgesteld de scope te wijzigen naar onterechte ATB-ontgrendelingen. Er is al uitgebreid onderzocht waarom hier geen adequate maatregelen voor te bedenken zijn. Suggestie om dit er uit te halen.	Onterecht ontgrendelen is nog zeker een focuspunt waar nog verbeterpotentieel herkend wordt. (Zowel op het voorkomen van onterechte rem-ingrepen als op het voorkomen van onterecht ontgrendelen en verder rijden). Dit is ook nog recent een agendapunt geweest in de STS-Stuurgroep. STS-risico na een onterechte reset is bij NS beheerst. Bij andere reizigersvervoerders is dit zeker nog een belangrijk thema, mogelijk door ontbrekende risicobeheersing door Orbit.	nee
STS-programma	Suggestie om een actie toe te voegen die er toe leidt dat de bijsturing conflictvrij blijft. Uit onderzoeken naar STS-passages blijkt dat conflicten in de bijsturing een verhoogde kans op STS-passages geven.	Momenteel werken we aan het aanpassen van de incident-specifieke kenmerken van (o.a) STS-passages. De planningsachtergrond (waarom toont het sein Stop) krijgt hier ook veel aandacht. Voorstel is om naar aanleiding van deze suggestie de paragraaf over het Botsrisicomodel aan te vullen met de zin 'Planning en bijsturing maken deel van uit, gericht op de blootstelling aan rood-seinnaderingen.'	ja
STS-programma	In de tekst wordt verwezen naar het Systra rapport. Advies is om deze verwijzing weg te laten. Het rapport van Systra is al enige jaren oud en de huidige aanpak is gebaseerd op meer recente inzichten.	Wij zullen de verwijzing weglaten in het definitieve beheerplan.	ja
ORBIT	In de STS-bijlage is opgenomen dat NS materieel zonder ORBIT uitfaseert. Naast het feit dat dit onjuist is, is het advies van NS dat ProRail geen materieelplannen opneemt van NS (en andere vervoerders). Materieel als FLIRT, TAG en Thalys wordt niet uitgefaseerd. Passage s.v.p. schrappen.	Wij zullen deze passage schrappen in het definitieve beheerplan.	ja
ORBIT	De beoordeling van de effectiviteit van ORBIT heeft inmiddels plaatsgevonden en is afgerond. Passage s.v.p. schrappen (NS neemt dit ook niet op in het Vervoerplan).	We stellen voor om de tweede zin als volgt aan te passen. "Mede met behulp van de inmiddels door NS verrichte analyse zal de effectiviteit van ORBIT t.a.v. het terugdringen van het aantal STS-passages verder beoordeeld worden". De laatste zin willen we handhaven: "Met andere vervoerders zal worden besproken of ORBIT ook daar kan worden overwogen."	ja
Bijlage 2	Wij kijken met belangstelling uit naar de overzichten met de impact van langdurige buitendienststellingen.	Zoals genoemd zullen deze in het definitieve beheerplan zijn opgenomen.	nee
Programma ERTMS	Onder het programma ERTMS valt een groot aantal projecten. Wij adviseren voor een goede monitoring dit meer SMART op te nemen in het beheerplan, dus per project de scope, beoogde resultaten en de planning en de eventuele wijzigingen in deze planning ten opzichte van het vorige beheerplan.	Wij zullen hier naar kijken voor het definitieve beheerplan en een aanpassing doorvoeren, indien daar na interne besluitvorming aanleiding toe is.	ja
Vorbereiding overdracht volledige beheer HSL-Zuid	Wat zijn de gevolgen voor NS van deze overdracht? In het bijzonder m.b.t. het niet voldoen aan de kwaliteitstoetsen van ProRail en de staat van de infra die nog slechter is dan verwacht. Wat betekent dit laatste?	In principe heeft deze overdracht voor NS geen gevolgen. De (aansturing van de) instandhouding van de infrastructuur van de HSL-Zuid wijzigt en wordt uniform aan de rest van het HRN. Als daarbij blijkt dat de staat van de infrastructuur van de HSL-Zuid slechter is dan ProRail wenselijk vindt, zullen herstelwerkzaamheden moeten plaatsvinden, waarbij mogelijk extra treinhinder kan ontstaan.	nee
Veiligheidscultuur en arbo-veiligheid	DB Cargo is zeer verheugd over de herhaalde voornemens van ProRail om de veiligheidscultuur te verbeteren. Er staat dat ProRail werkt aan een proactieve veiligheidscultuur. Op belangrijke thema's is ProRail daar echter nog niet aan toe en zal eerst de reactieve veiligheidscultuur op een aanvaardbaar niveau moeten komen. Het gaat dan met name om de ARBO-veiligheid van spoorwegpersoneel dat afhankelijk is van de ProRail infrastructuur in het dagelijks werk. Want ondanks dat de missie van ProRail luidt: "Wij verbinden mensen, steden, en bedrijven per spoor nu en in de toekomst. Wij maken aangenaam reizen en duurzaam vervoer mogelijk en zorgen dat het op en om het spoor veilig is." wordt BD Cargo personeel nog dagelijks geconfronteerd met slechte looppaden en defecte verlichting. Zorgelijk daarbij is dat na melding, niet altijd direct wordt ingegrepen maar soms een werkelijk lobby-traject moet worden ingezet om ProRail AM zover te krijgen om bijvoorbeeld een gat in een looppad te dichten, tegels recht te leggen, losliggende kabels te verwijderen of in te graven of defecte lampen en armaturen te vervangen. Soms gaan er jaren over veiligheidsgerelateerde meldingen heen voordat deze zijn opgepakt en opgelost. DB Cargo vraagt in het beheerplan indicatoren op te nemen die het mogelijk maken te sturen op daadkrachtige aanpak van arbo-gerelateerde klantvragen. ProRail zal vervolgens zeker ook de stap naar een proactieve veiligheidscultuur moeten maken, zodat onze spoorcollega's niet meer onnodig struikelen, zwikken en vallen tijdens het werk.	Wij constateren ook dat het niet altijd op tijd lukt om meldingen vanuit stakeholders, waaronder de meldingen die u beschrijft, op te pakken en voor een oplossing te zorgen. Naar aanleiding van uw opmerking hierover zullen wij intern dit proces onder de loep nemen en met u in gesprek gaan over de verbetering van het tijdig oppakken en oplossen van meldingen. Ook wij willen dat de veiligheid van spoorpersoneel kan worden gegarandeerd. Over het opnemen van indicatoren in het beheerplan hierover, kunnen wij hierop geen concreet antwoord geven. De indicatoren in het beheerplan hebben betrekking op de sturing vanuit onze beheerconcessie en deze zijn van tevoren bepaald door onze concessie-evertener (ministerie van IenW). Desalniettemin nemen wij uw vraag serieus en gaan wij in het definitieve beheerplan in op de voorgenomen verbetering met betrekking tot het oppakken en oplossen van veiligheidsgerelateerde meldingen.	ja

Onderwerp	Vraag – Opmerking – Advies (vanuit stakeholders)	Antwoord ProRail	Verwerkt in beheerplan (ja/nee)
Samenwerking met stakeholders	Wij missen hier de opdrachtgevende concessieverleners voor spoorvervoer als genoemde stakeholder.	Wij zullen in het definitieve beheerplan een aanpassing doen n.a.v. uw opmerking.	ja
Samenwerking met stakeholders	Ook wegbeheerders (o.a. gemeenten) zijn een belangrijke relatie van ProRail. Bijvoorbeeld bij het verbeteren van overwegveiligheid. Deze partijen ontbreken. Zeker na uw reactie van vorig jaar hadden we verwacht dat u dit hier had opgenomen.	Wij vinden gemeentes ook een zeer belangrijke relatie in de spoorsector en in de uitvoering van onze kerntaken. Dit geldt in het bijzonder voor overwegveiligheid en de verbetering daarvan. Wij zullen in het definitieve beheerplan een aanpassing doen n.a.v. uw opmerking.	ja
Cyber(security)	Gaat uitsluitend over cybersecurity dus de haakjes in het kopje kunnen weg.	We zullen de tekst nalopen en aanpassen in het definitieve beheerplan.	ja
Financiën	ASSET Rail ziet boven pagina 60 dat het budget voor KO (kleinschalig onderhoud) nagenoeg gelijk blijft de komende jaren. Met de PGO 4.0 contracten en aanzienlijke zwaardere eisen uit de IHS, maar ook de gevolgen van bijvoorbeeld NEN 3140 verwacht ASSET Rail dat de kosten toenemen. Kan ProRail toelichten hoe zij hiernaar kijkt?	In de KO-reeks zelf voorzien wij een toename van de kosten in de komende jaren. Onder de financiële tabellen in het hoofdlijndocument staat: "Dit betreffen voorlopige cijfers voor 2024 en 2025 (bron: subsidieaanvraag EO 2023). Deze cijfers passen we aan in de definitieve versie van dit beheerplan waarin ook de uitkomsten van de audit op de financiële reeksen worden meegenomen."	nee
Prestatie-indicatoren.	Mede naar aanleiding van uw reactie van vorig jaar hadden wij verwacht dat u de prestatie-indicatoren niet meer voor de hele HRN-concessie gelijk had laten zijn. Zo vinden wij het belangrijk dat niet automatisch alle prestatie indicatoren over het hele land gelijk zijn. De betrouwbaarheid tussen Meppel en Zwolle en de aankomstpunctualiteit in de knopen Zwolle, Groningen en Leeuwarden staat bijvoorbeeld hoger in prioriteit dan gemiddeld. Wij verzoeken u om specifieke prestatie-indicatoren op te nemen. Of is het mogelijk dat u daar ons separeaat structureel informeert.	De gezamenlijke prestatie-indicatoren m.b.t. het Hoofdrailnet worden niet door ProRail opgesteld. Deze KPI's zijn in de driehoek NS – lenW – ProRail gezamenlijk opgesteld, waarbij het ministerie van lenW een leidende rol heeft als opdrachtgever. Daarnaast is de gehele KPI-set voor ProRail vanuit de beheerconcessie recent nog herijkt met het ministerie van lenW. Alle informatie over prestatie-indicatoren en andere indicatoren kunt u vinden op prestaties.prorail.nl.	nee
Open Toegang	U schetst dat open toegang een relevante ontwikkeling is. Voor open toegang moet het hele denken omgegooid worden. Meer uitleg hoe ProRail met deze relevante ontwikkeling om denkt te gaan zijn op zijn plaats.	ProRail heeft te handelen binnen de kaders die vanuit de EU en/of lenW worden gesteld en op basis van keuzes die lenW in de marktordering maakt. ProRail ziet een toename in het aantal open toegang aanvragen en constateert dat huidige kaders, afspraken en werkwijze onvoldoende houvast geven om (op termijn) de maatschappelijk optimale benutting van de infrastructuur te blijven borgen en de capaciteitsvraag vanuit zowel concessievervoer, goederenvervoer en reizigersvervoer in open toegang zo goed mogelijk te kunnen blijven verdelen. Dat is voor ProRail, als onafhankelijke capaciteitsverdelers, aanleiding om hier zelf komende periode nadrukkelijk specifieke aandacht aan te geven, en eventueel ook voorstellen te doen aan lenW om kaders en uitvoeringsinstrumenten passender te maken.	ja
Lengte beheerplan	Kan het beheerplan niet korter en bondiger? Het bevat nu veel herhaling en soms ook loze frasen (niet SMART). Verwijs eventueel naar uitgebreide andere plannen vanuit het beheerplan, zodat het beheerplan zelf kort en bondig kan blijven.	We kijken voor het definitieve beheerplan naar waar het korter en bondiger kan. We willen wel een zelfstandig leesbaar beheerplan zodat de lezer niet eerst andere stukken moet lezen om het te kunnen volgen.	ja
TVMS	ASSET Rail mist in het totale beheerplan de opleidingsopgave waarvoor we staan. In samenwerking met Railcenter & RailAlert zal er moeten worden gekeken hoe we dit als branche goed organiseren. ASSET Rail adviseert ProRail om dit als belangrijke pijler op te nemen in haar beheerplan.	Het behouden en aantrekken van vakmanschap in de branche heeft in de breedte aandacht van en ook prioriteit bij ProRail. Dit doen we in nauwe samenwerking met Railcenter, railAlert en de aannemende partijen in de branche. We zullen dit dan ook concreet benoemen in ons definitieve beheerplan.	ja
Impactvolle verstoringen	NS stelt voor om ook een paragraaf te wijden aan impactvolle IT-verstoringen zoals die recent plaatsvonden.	We kijken integraal naar de impactvolle verstoringen. Jaarlijks stellen NS en ProRail een gezamenlijke rapportage 'Impactvolle verstoringen' op. De kans op ICT-verstoringen willen we uiteraard zo klein mogelijk houden. Na grote impactvolle storingen wordt er gedegen onderzoek naar oorzaken gedaan, gevolgd door concrete acties om herhaling te voorkomen. Daarnaast wordt er continu gewerkt aan een stabiel en betrouwbaar ICT-landschap, waarbij we verbeteringen doorvoeren om deze stabiliteit en betrouwbaarheid te realiseren.	nee
Business continuity Management, weerbaarheid en vitaal spoor	NS mist in het rijtje van maatregelen de noodzaak tot een intensieve samenwerking binnen de spoorbranche. Er vindt veel data-uitwisseling plaats tussen verbonden IT-systemen. De hele keten / branche moet worden bestreken. NS ziet daar ook een rol voor ProRail in weggelegd.	ProRail is het eens met NS dat de weerbaarheid in de gehele keten bezien moet worden. Binnen Vitaal Spoor gebeurt dat ook.	ja
Behandelen en Opstellen	Het Beheerplan heeft vooral focus op de treindienst en minder op de ondersteunende processen en faciliteiten daarvoor. Met name voor capaciteit en functionaliteit voor het proces behandelen en opstellen vraagt NS meer aandacht in het Beheerplan.	ProRail start in 2024 met het opstellen van een visie op emplacementontwikkeling als onderdeel van ons netwerk voor zowel reizigersvervoer als goederenvervoer als infra-vervoer. De noodzaak hiertoe is gekomen uit het beeld van een toename in de knelpunten op emplacementen, de beperkte middelen die beschikbaar zijn voor het oplossen van de knelpunten en uit de externe ontwikkelingen zoals de woningbouwopgave waardoor een visie nodig is op hoe en waar wij op de lange termijn capaciteit nodig hebben op emplacementen. Daarnaast ontbreekt het nu aan een structurele en een duurzame inrichting van de wijze van sturing op emplacementscapaciteit en de daaraan gerelateerde organisatorische inrichting.	ja

Onderwerp	Vraag – Opmerking – Advies (vanuit stakeholders)	Antwoord ProRail	Verwerkt in beheerplan (ja/nee)
Functieherstel	NS stelt voor om in het Beheerplan iets op te nemen over de verbetering van opvolging van Functieherstel verzoeken.	De opvolging van functieherstelverzoeken wordt gedaan door accountmanagement. Zij hebben zicht op de verantwoordelijkheidsverdeling voor het oppakken van vragen binnen ProRail. Herstel wordt uitgevoerd binnen de kaders van het PGO-contract door de aannemer (aangestuurd door AM – Dagelijkse Operatie). ProRail en NS maken afspraken over KPI's om dit proces te sturen.	nee
Infra HSL-Zuid	De impact van de Tijdelijke Snelheidsbeperking ter hoogte van Rijpwetering wordt genoemd, er ontbreekt echter een concrete beschrijving van wat ProRail onderneemt om de problematiek op te lossen. NS stelt voor dit op te nemen in dit Beheerplan.	ProRail heeft de lussen hersteld die de bron waren van de tijdelijke snelheidsbeperking bij Rijpwetering. Op dit moment werkt ProRail aan het onderbouwen van de veiligheid zodat vast staat dat het veilig is om met 160 km/u over het viaduct ter hoogte van Rijpwetering te rijden. Zodra deze onderbouwing door een grote groep onafhankelijk experts is vastgesteld, kan de snelheid worden verhoogd.	ja
FRMCS	Er worden in het stuk verschillende systeemsprongen benoemd, maar er wordt nergens gesproken over de ontwikkeling van FRMCS (Future Railway Mobile Communication System). Aangezien hier nu al binnen ProRail en NS aan wordt gewerkt, en er veel staat te gebeuren de in 2024 en 2025, stelt NS voor dit ergens te benoemen.	FRMCS gaat in 2027 van start. Tot die tijd zijn ProRail en andere partijen uit de spoorsector betrokken bij het opzetten van de Europese standaard. Dit zal in 2024-2025 onze tijd en aandacht vragen. Ook zal ProRail een bijdrage leveren in een pilot in samenwerking met Duitsland.	ja
Kort grensoverschrijdend vervoer	Onder kort grensoverschrijdend wordt Roosendaal – Antwerpen niet genoemd, maar Rijk heeft wel toegezegd dat we daar met de spoorsector gaan kijken naar een productverbetering. Overweging aan ProRail om deze toezegging te benoemen.	Dit is correct. ProRail voegt dit toe in het definitieve beheerplan.	ja



Bijlage 5 Jaarbrief 2023

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

ProRail B.V.
T.a.v. Raad van Bestuur
Postbus 2038
3500 GA Utrecht

Bestuurskern
Financiën en Integrale
Bedrijfsvoering
Directie Eigenaarsadvisering

Rijnstraat 8
Den Haag

Bescherming persoonlijke levenssfeer

Ons kenmerk
IENW/BSK-2023/48223

Datum 1 april 2023
Betreft Jaarbrief 2023

Geachte Raad van Bestuur,

Het jaar 2022 was een veelbewogen jaar voor uw organisatie waarin u veel heeft bewerkstelligd. Graag wil ik mijn waardering uitspreken voor uw aandeel in onze samenwerking in de driehoek. Met deze jaarbrief wil ik die samenwerking voor 2023 voortzetten. Die samenwerking is essentieel om gesteld te staan voor de complexe uitdagingen van vandaag en morgen. Er moeten scherpe keuzes gemaakt worden waarbij we de juiste prioriteiten stellen.

Met deze jaarbrief informeer ik u over een aantal ontwikkelingen die in 2023 van invloed zijn op uw taakuitoefening. Daarna noem ik de onderwerpen waarop ik als aandeelhouder in 2023 extra aandacht vestig en de opdrachtgever schetst de beleidsprioriteiten voor 2024 en 2025.

I. Aandeelhouder- en toekomstig eigenaarsdeel

Generieke aandachtspunten voor 2023

Het concern IenW en zijn ambities

We willen werken aan een departement dat met de buitenwereld verbonden is, daarbij spelen onze uitvoeringsorganisaties een cruciale rol. In die zin beschouw ik uw organisatie als onderdeel van 'het concern IenW', waarbinnen we leren van elkaar, onnodige overlap voorkomen en zorgen dat we als een eenheid herkenbaar zijn voor de buitenwereld. Binnen het departement IenW werken we aan dit thema volgens het Kompas IenW. Graag breng ik dit kompas ook bij u onder de aandacht en noem ik drie hoofdlijnen die voor uw uitvoering belangrijk zijn en waarover we in de driehoek het gesprek voeren:

- Ten eerste wil IenW de maatschappelijke opgave centraal zetten in ons werk, dat doen we in samenspel met onze omgeving;
- Ten tweede wil IenW het interne samenspel tussen uitvoering, beleid en inspectie verbeteren, om het eerste punt te bereiken;
- En ten derde wil IenW toekomstgericht werken, met perspectief op de lange termijn.

Ons Kompas IenW sluit daarmee aan bij de gewenste ontwikkeling van de Rijksoverheid met daarin versteviging van het ambtelijk vakmanschap en de verbetering van de beleidscyclus.

Daarbij is het zeer belangrijk dat de uitvoering van uw taken in een sociaal veilige werkomgeving plaatsvindt. Vandaar dat ik benadruk dat het van groot belang is dat alle medewerkers van uw organisatie en allen die met uw organisatie in aanraking komen, zich prettig en veilig voelen. Grensoverschrijdend gedrag en discriminatie accepteren we niet en ik ga ervan uit dat u dezelfde lijn hanteert.

Bestuurskern
Financiën en Integrale
Bedrijfsvoering
Directie Eigenaarsadvisering

Ons kenmerk
IENW/BSK-2023/48223

Werk aan Uitvoering (WaU)

Rapportage en verantwoording in het kader van WaU is in 2022 steeds concreter geworden. Datzelfde geldt voor de omgang met burgers en bedrijven. Deze opgaves zijn vervlochten in het kompas IenW. IenW heeft zich ingezet om aandacht voor uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid nog meer structureel onderdeel te laten zijn van de beleidsontwikkeling. Daarbij is het belangrijk oog te houden voor de gewenste effecten van beleid.

Ontwikkelingen die in 2022 zijn ingezet ten aanzien van de in beeld gebrachte WaU-beweging, worden voortgezet in 2023. Dit jaar gaan we in opdracht van de bewindspersonen werken aan een openbaar rapport door middel van de Stand van de Uitvoering IenW. In deze rapportage staat de uitvoeringspraktijk van IenW centraal. Deze rapportage heeft een feitelijke component op basis van gegevens uit de jaarverslagen en er is ruimte voor uw organisatie om knelpunten en uitdagingen die u ervaart, in kaart te brengen, evenals successen van het afgelopen jaar. Mijn verwachting daarbij is dat we hiermee het verhaal van IenW en zijn uitvoeringsorganisaties in verbinding naar voren kunnen brengen.

Het doel is om deze rapportage - als pilot - aan te bieden aan de Tweede Kamer. Zo geven we een helder en transparant beeld van wat goed gaat en wat beter kan. Door samen te werken aan een verbetering van de uitvoering wordt ons werk maatschappelijk relevanter en dragen we bij aan het vergroten van vertrouwen en draagvlak in de samenleving.

In het kader van het IenW-project Omgang met Burgers en Bedrijven is casuïstiek beoordeeld op hardvochtigheden. Daaruit is vooralsnog geen hardvochtige wet- en regelgeving naar boven gekomen. In 2023 verdient dit onderwerp in de driehoek een gesprek over hoe we onze gezamenlijke omgang met signalen vanuit burgers en bedrijven verder kunnen verbeteren.

Fitheid

Zoals u weet, kijk ik vanuit mijn rol als eigenaar naar de continuïteit van uw organisatie en de fitheid die daarvoor nodig is. Dit jaar hebben de fitheidsaspecten Informatiebeveiliging/cybersecurity en Doelmatigheid mijn extra aandacht. Deze laat ik graag aan de orde komen in de gesprekken met uw organisatie. Enerzijds om uw ontwikkelingen en uitdagingen op deze aspecten in beeld te houden en te volgen en anderzijds om waar nodig samen de invulling ervan verder te concretiseren.

Doelmatigheid

In de Kaderwet zbo's en de Regeling Agentschappen ligt de basis voor het streven naar doelmatigheid. Als eigenaar zie ik het als mijn rol om op gelijkgerichte wijze doelmatigheid met u te bespreken. Ik besef dat dit een weerbarstig onderwerp is en dat velen van u al het nodige doen om doelmatigheid in beeld te brengen. Toch zou ik graag op basis van informatie over uw kostenontwikkeling in de afgelopen jaren en informatie over uw dienstverlening/productie met u in gesprek gaan over het onderwerp doelmatigheid. Welke trends worden zichtbaar in de beschikbare

informatie en in hoeverre geeft dit een indicatie van doelmatigheid? En worden er ontwikkelingen en uitdagingen zichtbaar die onze aandacht vragen?

Bestuurskern
Financiën en Integrale
Bedrijfsvoering
Directie Eigenaarsadvisering

Informatiebeveiliging, cybersecurity en de relatie met integriteit

Het belang van data, informatievoorziening, IT en Operationele Techniek (OT) groeit nog steeds. Binnen IenW krijgt de beveiliging van zowel IT als OT ook in 2023 extra aandacht. Hieraan gerelateerde onderwerpen zijn bijvoorbeeld lifecycle-management, portfoliomanagement, werken onder architectuur en de Europese regelgeving (de nieuwe CER en NIS2-richtlijnen), als ook een programma als ERTM.S. Daarbij is de factor mens één van de belangrijkste in relatie tot informatiebeveiliging. Beveiligingsbewustzijn en integriteit staan daarom bij ons hoog in het vaandel. Voorlichting, voorbeeldgedrag en het bespreekbaar maken van gevoelige kwesties en in gesprek blijven over wat 'wel en niet door de beugel kan' zorgt ervoor dat we alert blijven op dit onderwerp. Ik vraag u ook komend jaar mij actief te informeren over hoe deze onderwerpen aan bod komen. Daarnaast ben ik geïnteresseerd in uw lifecycle- en portfoliomanagement en hoe u daarbij de koppeling maakt met de meerjarige begroting. In toenemende mate worden bij rijksoverheidsbrede of IenW uitvragen op IV-gebied de ZBO 's ook betrokken. De directies CDIB en DEA kunnen indien gewenst hier over meedenken/bijstand bieden.

Ons kenmerk
IENW/BSK-2023/48223

II. Specifieke ontwikkelingen voor ProRail

Bovenstaande twee punten hebben voor alle uitvoeringsorganisaties van IenW de aandacht in 2023. Als aandeelhouder wil ik specifiek voor ProRail de komende periode voor de volgende zaken om uw aandacht vragen.

Bestuurlijke continuïteit

In 2022 heeft uw organisatie na zes jaar afscheid genomen van de toenmalige Chief Operational Officer (COO), mevrouw Rietstra. Mevrouw Otto is per 9 januari van dit jaar gestart als tijdelijke opvolger van mevrouw Rietstra en vervult deze functie tot het moment dat de positie definitief wordt ingevuld. Uw Raad van Commissarissen is reeds gestart met deze werving. De benoemingstermijn van enkele leden van de Raad van Commissarissen verloopt in 2023, over de herbenoeming dan wel opvolging van deze leden heeft u ook contact met het ministerie. De huidige termijn van de heer Voppen als CEO eindigt in december. Bovenstaande illustreert de drukte op het gebied van de bestuurlijke continuïteit. Daarom vind ik het vanzelfsprekend dat dit de aandacht heeft en wij tijdig in gesprek raken over de invulling van de diverse posities.

Aandacht voor veiligheid

In de afgelopen jaren hebben we gezien dat veiligheid hoog op de agenda staat. Tijdens de vorige algemene vergadering van aandeelhouders (AvA) werd stilgestaan bij STS-passages, Arboveiligheid en de suicide aanpak. Ook de bevindingen van de ILT en de toenadering van de RvC door de ILT laten zien dat dit aspect volop in de aandacht staat. Ook hebben we vernomen dat er sprake is van een significante toename van het aantal gevaarpunten bereikt onder goederenvervoerders op de havenspoorlijn. Als aandeelhouder onderstreep ik het belang van veiligheid in al zijn aspecten en de veiligheidscultuur binnen de organisatie in het bijzonder. Ook in 2023 heeft dit onderwerp mijn voortdurende belangstelling en ik vraag u mij, naast de reguliere momenten, te informeren zodra daartoe aanleiding is.

Asset management, ERTMS, innoveren en veranderen

Op de AvA in november vorig jaar heb ik met u gesproken over Prestatie Gericht Onderhoud (PGO). U heeft aangegeven in onderhandeling te zijn met aannemers om nieuwe PGO 4.0 contracten af te sluiten. In de tussentijd heeft u de PGO 3.0-contracten opnieuw moeten aanbesteden gezien de wettelijke verplichtingen daartoe. Ondanks uw acties rondom PGO blijft de noodzaak van onderhoud echter onverminderd bestaan. Dit betekent voor het komende jaar een waarschijnlijke non-compliance op de subsidieverantwoording over het jaar 2023. Graag ga ik in 2023 dan ook met u in gesprek over de omgang hiermee. Dit onderwerp heeft mijn aandacht als aandeelhouder en ook die van de opdrachtgever. Ik maak daarbij graag gebruik van uw toezegging het ministerie te informeren over de impact en hoe u hiermee omgaat. Wij gaan ervanuit dat IenW vooral via de reguliere rapportages en overleggen hierover goed geïnformeerd wordt. ProRail staat voor de opgave om zowel het spoor buiten als de eigen interne organisatie in relatief korte tijd toekomstbestendig te maken. Gegeven diverse ontwikkelingen in binnen- en buitenland, moet er meer gebeuren met minder middelen. Een programma als ERTMS, één van de grootste veranderingen voor ProRail op dit moment, is daar een voorbeeld van. Het "werken met software in plaats van met spullen (van OT naar IT)" noopt tot een andere werkwijze door alle kolommen heen. En ook tot een andere samenwerking met vervoerders. Het pusht bovendien kwesties als cybersecurity en innovaties. Dit alles maakt duidelijk dat innovatieve oplossingen, een integrale blik en veranderende werkwijzen van organisatie meer dan ooit noodzakelijk zijn. Graag blijven we met ProRail in gesprek hoe deze omslag te realiseren.

Bestuurskern
Financiën en Integrale
Bedrijfsvoering
Directie Eigenaarsadvisering

Ons kenmerk
IENW/BSK-2023/48223

Kwartsstof: uitvoerbaarheid en maakbaarheid

U heeft mij geïnformeerd over de situatie rondom kwartsstof dat vrijkomt bij werkzaamheden aan de stenen onder het spoor. Op 27 januari is het bezwaar van uw organisatie op alle gronden afgewezen. Hierdoor zijn de oorspronkelijke eisen van de Arbeidsinspectie herbevestigd. Over de verwachte impact van deze uitspraak op uw werkzaamheden blijf ik de komende tijd met u in gesprek. Ook is het belangrijk om in de vervolgstappen die u neemt het ministerie goed mee te nemen. Daarnaast is het van belang om ook het WaU-perspectief van uitvoerbaarheid en maakbaarheid toe te passen op uw overwegingen.

Overlegstructuur

Zoals al eerder aangegeven is het belangrijk om in het komende jaar aandacht te schenken aan de vormgeving van onze overlegstructuur. Het kan een positief effect hebben op onze samenwerking als we de overlegstructuren over alle lagen onder de loep nemen. Hiermee kunnen we er samen voor zorgen dat we nog beter in staat zijn de juiste onderwerpen op de juiste tafels bespreken en elkaar goed kunnen blijven informeren. Ik werk daarom in 2023 graag met u aan het verder verbeteren van onze overleggen en overlegstructuur.

Parlementaire behandeling wetsvoorstel omvorming ProRail tot zbo

De wetsbehandeling van de omvorming van ProRail tot een zelfstandig bestuursorgaan staat op moment van schrijven op de agenda van de Tweede Kamer voor de week van 11 april. In samenwerking met uw organisatie is vormgegeven aan de voorbereiding op het debat de afgelopen periode. Na behandeling van het wetsvoorstel en instemming van beide Kamers dienen we onze blik te richten op de implementatie van de wet.

Inclusiviteit

Voor de volledigheid vermeld ik net als vorig jaar dat de Rijksoverheid zich actief inzet tegen etnisch profileren. In de uitvoering van uw wettelijke taak als overheids- en uitvoeringsorganisatie komt u in contact met burgers. Het is daarbij belangrijk dat u hierin het goede voorbeeld geeft en maatregelen neemt om etnisch profileren te voorkomen.

Omgekeerd is het helaas ook zo dat het publiek steeds vaker ongewenst gedrag vertoont richting dienstverleners. Deze publieksagressie is zeer schadelijk voor de mensen die werken in de uitvoering en heeft mijn volle aandacht. Ik ga dan ook graag met u het gesprek hierover aan om te bezien wat de impact van deze problematiek op ProRail is.

Duurzaamheid

In 2023 spreek ik graag met u over uw acties in het kader van verduurzaming van uw organisatie. Om beter het gesprek te voeren over verduurzaming en wat mogelijk is voor uw organisatie, ben ik voornemens afspraken te maken over uniforme rapportage die als basis dient voor dit gesprek. Wij zullen dit samen met uw organisatie en de andere uitvoeringsorganisaties binnen het IenW-domein zoveel mogelijk vormgeven in lijn met de in december 2022 door de Europese Commissie aangenomen rapportagerichtlijn (CSRD). Deze richtlijn moet uiterlijk 6 juli 2024 in nationale wetgeving zijn opgenomen.

III. Opdrachtgeversdeel

In de beleidsprioriteitenbrief 2021 (kenmerk IenW/BSK-2020/165963) heeft de staatssecretaris u beleidsprioriteiten meegegeven voor de periode 2022-2023 met een informele doorkijk t/m 2025, zodat alvast ervaring kon worden opgedaan met het opstellen van het bij ProRail als zbo beoogde vierjarige meerjarenplan. In de beleidsprioriteitenbrief 2021 heeft de staatssecretaris aangekondigd om begin 2023 te beoordelen of de benoemde prioriteiten gecontinueerd zouden worden voor een volgende periode. Er is voor gekozen om de drie beleidsprioriteiten op hoofdlijnen te behouden. De inhoud van twee van de drie is iets genuanceerd. De andere prioriteit heeft een andere focus gekregen waardoor de naam van de prioriteit is veranderd. Verderop in deze brief ga ik daar nader op in.

Voortbouwend op de insteek uit 2021 vraag ik u om de geactualiseerde beleidsprioriteiten te verwerken in een beheerplan voor twee jaar, te weten 2024 en 2025. Dit vanuit de wens om vervolgens een vierjarig meerjarenplan voor de periode 2026 t/m 2029 uit te werken, zodat dit aansluit bij dezelfde meerjarenperiode voor de instandhoudingsbudgetten voor spoor. Voor 2025 kan volstaan worden met een addendum (of bijstellingsdocument) op het beheerplan 2024-2025.

Beleidsprioriteiten 2024-2025

Voor het beheerplan 2024-2025 geef ik de volgende prioriteiten mee:

1. Intensivering van de instandhoudingsopgave;
2. In kaart brengen urgente spooropgaven t/m 2030 en keuzemogelijkheden daarbij;
3. Verdere ontwikkeling (van de taakuitvoering) van de organisatie.

De nadere concretisering van deze prioriteiten licht ik hieronder toe. Zoals aangegeven bouw ik hiermee voort op de prioriteiten die u hebt meegekregen voor de periode 2022-2023 met doorkijk t/m 2025. Ik verzoek u om in het beheerplan 2024-2025 uit te werken op welke wijze ProRail invulling wil geven aan de prioriteiten die ik meegeef in deze brief. Tevens vraag ik u om de prioriteiten in onderlinge samenhang te bezien en ook zo te beschrijven. Dit neem ik mee in de beoordeling van het beheerplan. Voor zover de uitwerking betrekking

heeft op instandhouding, dient dit te gebeuren binnen de beschikbare financiële middelen. Vermeldenswaardig is dat in 2024 streefwaarden gelden voor de prestatie-indicatoren van ProRail. Daarop wordt ProRail beoordeeld na afloop van dat jaar.

Bestuurskern
Financiën en Integrale
Bedrijfsvoering
Directie Eigenaarsadvisering

Ons kenmerk
IENW/BSK-2023/48223

1. Intensivering van de instandhoudingsopgave

De toekomstige instandhoudingsopgave groeit. Deze groei werd al zichtbaar in 2022. Maakbaarheid is een belangrijk uitgangspunt om de (grotere) instandhoudingsopgave aan te kunnen om het spoornetwerk veilig, beschikbaar en betrouwbaar te houden. Dat geldt zowel voor het gemengde net als voor specifieke goederentrajecten. Het kunnen uitvoeren van extra werk vraagt van ProRail een gedegen voorbereiding, omdat zowel ProRail als de markt niet van vandaag op morgen structureel extra werk kunnen leveren. Het is van groot belang dat ProRail en de markt de grotere instandhoudingsopgave uitgevoerd krijgen, omdat een goed onderhouden netwerk een belangrijke basis is om de operationele prestaties op peil te houden, waar mogelijk te verbeteren en het netwerk verder uit te kunnen bouwen.

Ik verzoek ProRail om bij het uitvoeren van werkzaamheden (en breder dan alleen bij instandhouding) het gedachtegoed van toekomstbestendig werken aan het spoor voort te zetten en zo te blijven streven naar continue reductie van de kosten en geplande hinder per eenheid werk en naar het verhogen van de productiviteit, zodat het spoor een aantrekkelijke optie als (duurzame) vervoerwijze blijft.

Bij het intensiveren van de instandhoudingsopgave vraag ik in het bijzonder aandacht voor de situatie op de Havenspoorlijn en de daarbij behorende emplacementen. Ik vraag dat ProRail zich onverminderd inzet voor het verbeteren van de staat van de infrastructuur in het havengebied, het terugdringen van het aantal opgelegde lasten onder dwangsom en het voldoen aan de vergunningscriteria voor maatregelen en voorzieningen op de emplacementen. Voor het einde van dit jaar zal ik in overleg met ProRail besluiten over het al dan niet continueren van de programmasturing bij het verbeterprogramma Zee-Zevenaar. Het is hoe dan duidelijk dat er ook de komende jaren nog werkzaamheden nodig zijn om de beschikbaarheid en betrouwbaarheid van de goedereninfrastructuur in de haven te verbeteren. In het beheerplan zie ik daarom graag terug wat dit concreet betekent in de periode 2024-2025.

Ten tijde van het schrijven van deze brief doorlopen IenW en ProRail gezamenlijk het traject van herijking van de financiële reeksen voor instandhouding met het oog op besluitvorming over de budgettaire kaders voor de periode 2026 t/m 2029. Voor de jaren 2024 en 2025 kunt u uitgaan van de eerder met u gedeelde budgettaire kaders voor de periode t/m 2025. Voor zover uit de herijking een spanning naar voren komt tussen beschikbare en benodigde middelen, werkt u besparingsopties uit. IenW zal deze opties laten valideren en betrekken in haar besluitvorming over de ter beschikking te stellen financiële middelen voor de periode 2026 t/m 2029. De uitkomst van het besluit ten aanzien van de door u uit te voeren activiteiten, bijbehorende prestaties en beschikbaar te stellen budget wordt door IenW aangeduid met de term basiskwaliteitsniveau spoor voor de periode 2026 en verder (in analogie met de totstandkoming van een basiskwaliteitsniveau voor instandhouding van de netwerken van Rijkswaterstaat).

2. In kaart brengen urgente spooropgaven t/m 2030 en keuzemogelijkheden daarbij

Met de recente afspraken in het kader van BO MIRT (zie Kamerbrief van 14 november 2022), de begroting 2023 (inclusief de extra middelen voor EOV-spoor uit de opgaven van het Coalitieakkoord) is helderheid over de opgaven en financiële middelen in de komende periode voor spoor en de gestelde prioriteiten daarbij. Deze extra middelen komen bovenop het lopende aanleg- en EOV-programma. Als een vervolg hierop verzoek ik u om samen met IenW te komen tot een overzicht en keuzeopties voor de urgente opgaven in de periode tot en met 2030. Doel is het creëren van een overzicht en keuzeopties voor de urgente opgaven van het spoorstelsel tot en met 2030 voor aanleg en instandhouding in de onderlinge samenhang. Daarbij dient er ook een vertaling plaats te vinden naar mogelijke jaarplanning (al dan niet voor meerdere keuzeopties).

Bestuurskern
Financiën en Integrale
Bedrijfsvoering
Directie Eigenaarsadviesring

Ons kenmerk
IENW/BSK-2023/48223

3. Verdere ontwikkeling (van de taakuitvoering) van de organisatie

Voor de samenwerking tussen beleid en uitvoering is het belangrijk dat u als infrastructuurbeheerder uw expertise integraal bundelt in adviezen aan IenW, bijvoorbeeld over de toekomstige ontwikkeling van het spoornetwerk. Voortbouwend op de prioriteiten die u in 2021 hebt meegekregen vraag ik u dan ook om gezamenlijk met IenW de integrale adviesrol door te ontwikkelen in lijn met de eerdere in het kader van de omvorming ontwikkelde uitgangspunten daarover.

Bij alle activiteiten die u als infrastructuurbeheerder onderneemt is goede samenwerking met sectorpartijen van belang. Ik vraag u om deze voor te zetten en waar nodig te verbeteren.

In het belang van een veilige infrastructuur vraag ik uw specifieke aandacht voor de uitvoering van uw programma Aantoonbaar Veilige Berijdbaarheid en de stappen die u neemt om de veiligheidscultuur binnen uw organisatie te verstevigen en verbeteren. Ook vraag ik uw aandacht voor compliance bij contracten. Ik verwacht dat u er alles aan doet om dit de komende periode op orde te brengen (zie ook het onderwerp Aandacht voor veiligheid bij het aandeelhoudersdeel van deze brief). Uiteraard vraag ik ook uw inzet op andere aspecten van spoorwegveiligheid, zoals een realistische aanpak van overwegveiligheid.

Ik wens u veel succes met het opstellen van het beheerplan 2024-2025 en zie de uitwerking en de gesprekken hierover met u tegemoet.

Slotwoord

Vanzelfsprekend hoop ik dat we gezamenlijk, in de driehoek, in 2023 goede stappen kunnen zetten. Zoals uit deze brief blijkt, kunnen we samen het verschil maken en bijdragen aan een mooier Nederland.

Hoogachtend,

DE SECRETARIS-GENERAAL,

Bescherming persoonlijke levenssfeer

Pagina 7 van 7

Bijlage 6 Definities en meetmethoden prestatie-indicatoren

Algemeen klantoordeel reizigersvervoerders

Definitie

Het klanttevredenheidsonderzoek onder reizigersvervoerders kent een generiek en een specifiek onderdeel. Binnen scope vallen alle vervoerders wiens hoofdactiviteit het is om reizigers binnen Nederland te vervoeren met een marktaandeel groter dan 0,5%.

1. Een generiek oordeel van de reizigersvervoerders over de dienstverlening van ProRail. Het gaat hierbij om een oordeel over het afgelopen kalenderjaar over onderstaande onderwerpen:
 - Het algehele oordeel over ProRail;
 - Het gemiddelde oordeel op de processen:
 - Verdelen van capaciteit;
 - Beschikbaarheid van de spoorweginfrastructuur en voorzieningen;
 - Verkeersleiding;
 - Werkzaamheden aan de infrastructuur;
 - Ondersteunende informatiediensten;
 - Toekomst en ontwikkeling van infra, spoornetwerk en stations;
 - Samenwerking;
 - De kwaliteit/deskundigheid/vakmanschap van medewerkers.
2. Een specifiek oordeel van de reizigersvervoerders over de mate waarin ProRail specifiek gemaakte afspraken over het afgelopen kalenderjaar (speerpunten of aandachtsgebieden) nakomt. Het gaat hierbij om afspraken die per vervoerder verschillend kunnen zijn en dus per vervoerder specifiek worden gemaakt.

Berekeningsmethodiek

ProRail houdt jaarlijks een klanttevredenheidsonderzoek (KTO) onder reizigersvervoerders. Dit onderzoek wordt uitgevoerd door een extern onafhankelijk bureau. Vervoerders vullen een vragenlijst in, waardoor ProRail een beeld krijgt over het oordeel van haar klanten. De vervoerders geven voor de hierboven genoemde aspecten een rapportcijfer van 1-10.

De KPI wordt berekend door het gemiddelde van beide scores te nemen: 50% 'generiek oordeel' en 50% 'specifiek oordeel'.

Op de berekening van de KPI's is een weging van toepassing. De berekening vindt als volgt plaats:

- Het generiek oordeel, het specifiek oordeel én de algehele KPI worden eerst per account berekend;
- Daarna wordt dit per weeggroep berekend door per weeggroep het gemiddelde van de betreffende accounts in die groep te nemen.

De weeggroepen, met het aandeel waarin zij meetellen in de totale KPI, zijn: groep 'NS' (50%) en groep 'regionale vervoerders' (50%).

Naast het totaalcijfer van de KPI wordt ook inzicht gegeven in de respons van vervoerders (vervoerders die niet reageren worden niet meegenomen).

Algemeen klantoordeel goederenvervoerders

Definitie

Het klanttevredenheidsonderzoek onder goederenvervoerders kent een generiek en een specifiek onderdeel. In scope vallen alle goederenvervoerders exclusief vervoerende aannemers.

1. Een generiek oordeel van de goederenvervoerders over de dienstverlening van ProRail. Het gaat hierbij om een oordeel over het afgelopen kalenderjaar over onderstaande onderwerpen:
 - Het algehele oordeel over ProRail;
 - Het gemiddelde oordeel op de processen:
 - Verdelen van capaciteit;
 - Beschikbaarheid van de spoorweginfrastructuur en voorzieningen;
 - Verkeersleiding;
 - Werkzaamheden aan de infrastructuur;
 - Ondersteunende informatiediensten;
 - Toekomst en ontwikkeling van infra, spoornetwerk en stations;
 - Samenwerking;
 - De kwaliteit/deskundigheid/vakmanschap van medewerkers.
2. Een specifiek oordeel van de goederenvervoerders over de mate waarin ProRail specifiek gemaakte afspraken over het afgelopen kalenderjaar (speerpunten of aandachtsgebieden) nakomt. Het gaat hierbij om afspraken die met de gehele goederensector worden gemaakt.

Berekeningsmethodiek

ProRail houdt jaarlijks een klanttevredenheidsonderzoek (KTO) onder goederenvervoerders. Dit onderzoek wordt uitgevoerd door een extern onafhankelijk bureau. Op basis van door vervoerders ingevulde vragenlijsten krijgt ProRail een beeld over het oordeel van haar klanten. De vervoerders geven voor de hierboven genoemde aspecten een rapportcijfer van 1-10. De KPI wordt berekend door het gemiddelde van beide scores te nemen: 50% 'generiek oordeel' en 50% 'specifiek oordeel'.

Op de berekening van de KPI's is een weging van toepassing. De berekening vindt als volgt plaats:

- Het generieke oordeel, het specifieke oordeel én de algehele KPI worden eerst per account berekend;
- Daarna wordt dit per weeggroep berekend door per weeggroep het gemiddelde van de betreffende accounts in die groep te nemen.

De weeggroepen, met het aandeel waarin zij meetellen in de totale KPI, zijn:

- Groep 'groot' (33,3%): goederenvervoerders met een marktaandeel tussen 25,0% en 100%;
- Groep 'middelgroot' (33,3%): goederenvervoerders met een marktaandeel tussen 5,0% en 24,9%;
- Groep 'klein' (33,3%): goederenvervoerders met een marktaandeel tussen 0% en 4,9%.

Het marktaandeel wordt jaarlijks bepaald aan de hand van het aantal gereden treinkilometers in de twaalf maanden voorafgaande aan de maand waarin het onderzoek wordt afgenomen (Betuweroute en gemengd net samen). Naast het totaalcijfer van de KPI wordt ook inzicht gegeven in de respons van vervoerders (vervoerders die niet reageren worden niet meegenomen).

Reizigerspunctualiteit 5 (of 15) minuten HRN¹²

Definitie

Reizigerspunctualiteit 5 (of 15) minuten HRN geeft een indicatie van het percentage van de reizen dat met minder dan 5 (of 15) minuten vertraging is verlopen tussen een HRN-vertrek- en HRN-aankomststation. Dat wil zeggen dat de reiziger bij aankomst op zijn uitcheckstation minder dan 5 (of 15) minuten vertraging had ten opzichte van de reis die de reiziger vanaf het moment van inchecken volgens de reisplanner had kunnen maken. Hierbij wordt uitgegaan van de eerste belofte vanaf het check-in-tijdstip, zoals die twee dagen van tevoren in het onderliggende plan van de reisplanner stond.

Berekeningsmethodiek

Voor iedere reis binnen de scope wordt het verschil tussen de beloofde en de gerealiseerde aankomsttijd bepaald. Als het verschil tussen deze tijden minder dan 5 (of 15) minuten is, beschouwen we de reis als op tijd, anders als te laat. De indicator wordt vervolgens berekend door het aantal reizen dat op tijd was te delen door het totaal aantal reizen. Hieruit volgt een percentage tussen 0 en 100%.

Hierin geldt:

- In scope zijn alle reizen met een in- en uitcheck op een HRN station, met NS als enige vervoerder in het reisadvies en waarbij de combinatie van herkomst (incheckstation) en bestemming (uitcheckstation) behoort tot de 20.000 meest bereisde reisrelaties.
- De beloofde aankomsttijd is de aankomsttijd van de snelste reis die een reiziger volgens het vooraf in de reisplanner gepubliceerde reisadvies op het inchecktijdstip kon maken van het incheckstation naar het uitcheckstation.
- De gerealiseerde aankomsttijd is de aankomsttijd van de laatste trein die in dit beloofde reisadvies voorkwam, mits alle treinen hebben gereden en de eventuele belofde overstappen haalbaar zijn gerealiseerd.

Bij treinreizen die niet met de beloofde treinen kunnen zijn verlopen, kan de omvang van de vertraging niet worden bepaald op basis van de realisatietijden van deze treinen. Dit gebeurt als een trein niet rijdt, tenminste 15 minuten vertrekvertraging heeft en/of als een overstap niet gehaald kon worden. In dat geval wordt de aankomstvertraging bepaald op basis van de uitchecktijd. Hierbij wordt een stationsspecifieke uitstapmarge in mindering gebracht voor de looptijd tussen de trein en de uitchecklocatie.

¹² Per 2025 worden enkele veranderingen op het gebied van Reizigerspunctualiteit doorgevoerd. Zo gaan we sturen op Reizigerspunctualiteit 3 en 10 minuten in plaats van 5 en 15 minuten, en verdwijnt de verbijzondering naar de HSL uit de KPI-set. De nieuwe definities volgen in het addendum op dit beheerplan.

Reizigerspunctualiteit 5 minuten HSL¹³

Definitie

Reizigerspunctualiteit 5 minuten HSL geeft een indicatie van het percentage van de reizen dat met minder dan 5 minuten vertraging is verlopen tussen een herkomst en bestemming die het meest over de HSL worden gereisd. Dat wil zeggen dat de reiziger bij aankomst op zijn uitcheckstation minder dan 5 minuten vertraging had ten opzichte van de reis die de reiziger vanaf het moment van inchecken volgens de reisplanner had kunnen maken. Hierbij wordt uitgegaan van de eerste belofte vanaf het check-in-tijdstip, zoals die twee dagen van tevoren in het onderliggende plan van de reisplanner stond.

Deze indicator betreft een deelverzameling van de indicator Reizigerspunctualiteit 5 minuten HRN. In scope zijn de reizigers met één van de onderstaande reisrelaties. Beide richtingen tellen hierbij mee:

- Amsterdam Centraal – Rotterdam Centraal
- Amsterdam Centraal – Breda
- Amsterdam Zuid – Rotterdam Centraal
- Schiphol Airport – Rotterdam Centraal
- Schiphol Airport – Breda
- Rotterdam Centraal – Breda

Berekeningsmethodiek

Voor iedere reis binnen de scope wordt het verschil tussen de beloofde en de gerealiseerde aankomsttijd bepaald. Als het verschil tussen deze tijden minder dan 5 minuten is, beschouwen we de reis als op tijd, anders als te laat. De indicator wordt vervolgens berekend door het aantal reizen dat op tijd was te delen door het totaal aantal reizen. Hieruit volgt een percentage tussen 0 en 100%.

Hierin geldt:

- In scope zijn alle reizen met een in- en uitcheck op de genoemde reisrelaties.
- De beloofde aankomsttijd is de aankomsttijd van de snelste reis die een reiziger volgens het vooraf in de reisplanner gepubliceerde reisadvies op het inchecktijdstip kon maken van het incheckstation naar het uitcheckstation.
- De gerealiseerde aankomsttijd is de aankomsttijd van de laatste trein die in dit beloofde reisadvies voorkwam, mits alle treinen hebben gereden en de eventuele beloofde overstappen haalbaar zijn gerealiseerd.

Bij treinreizen die niet met de beloofde treinen kunnen zijn verlopen, kan de omvang van de vertraging niet worden bepaald op basis van de realisatietijden van deze treinen. Dit gebeurt als een trein niet rijdt, tenminste 15 minuten vertrekvertraging heeft en/of als een overstap niet gehaald kon worden. In dat geval wordt de aankomstvertraging bepaald op basis van de uitchecktijd. Hierbij wordt een stationsspecifieke uitstapmarge in mindering gebracht voor de looptijd tussen de trein en de uitchecklocatie.

Betrouwbaarheid regionale series

Definitie

Betrouwbaarheid regionale series geeft het percentage treinaankomsten van regionale series dat daadwerkelijk is gerealiseerd en daarbij minder dan 3 minuten vertraging had. Uitgangspunt is de dienstregeling, zoals deze twee dagen voor uitvoering bekend was: het oorspronkelijk plan. In het oorspronkelijk plan zijn de vooraf bekende werkzaamheden al verwerkt en de operationele verstoringen nog niet.

¹³ Per 2025 vervalt Reizigerspunctualiteit 5 minuten HSL.

Berekeningsmethodiek

Niet gerealiseerde aankomsten tellen mee als dispunctueel. Als bij een verstoring vervangende treinen rijden, dan worden deze niet gemeten voor de KPI; oorspronkelijk geplande treinen waarvoor deze vervangende treinen in de plaats rijden, worden zelf niet gerealiseerd en tellen daarom mee als dispunctueel. De indicator wordt berekend door het aantal tijdig gerealiseerde treinaankomsten te delen door het aantal oorspronkelijk geplande treinaankomsten. Hieruit volgt een percentage tussen 0 en 100%. Betrouwbaarheid regionale series wordt gemeten op representatieve stations – doorgaans de eindpunten van de series – voor de reguliere treinseries van regionale vervoerders. Afhankelijk van de dienstregeling kan deze verzameling van gemeten series en stations veranderen van samenstelling.

Klanthinder als gevolg van storingen infra (in ons dashboard: impactvolle storingen op de infra)

Klanthinder als gevolg van storingen infra betreft het aantal storingen aan de infra die leiden tot veel (hinderklasse 2) en zeer veel hinder (hinderklasse 1) voor de dienstregeling van vervoerders en daardoor op reizigers en verladers. Storingen worden veroorzaakt door:

- Defecten aan de infrastructuur, zoals aan spoor, bovenleiding, overwegen, wissels en seinen.
- Externe factoren die invloed hebben op de werking van de infrastructuur, zoals weersomstandigheden, spoorlopers, suïcides, vandalisme, dieren of voorwerpen op het spoor.

Niet meegerekend worden vertragingen als gevolg van defecte treinen of logistieke problemen in de personeels- en/of materieelinzet bij vervoerders. In deze indicator tellen drie aspecten mee: (1) het aantal storingen, (2) de snelheid van functieherstel (de tijd die het kost om de verstoring op te lossen) en (3) de mate van be- en bijsturing in de logistieke afhandeling.

Storingen worden naar gelang de achterliggende oorzaak toebedeeld aan een van de vier oorzaakcategorieën. Storingen die hun oorsprong in de techniek vinden zijn bijvoorbeeld seinen en wisselstoringen, terwijl processtoringen het gevolg kunnen zijn van het uitlopen van werkzaamheden door de aannemer. Spoorlopers, suïcides en vandalisme vallen onder storingen derden en bliksemingslag is een voorbeeld van een weerstoring. Storingen worden uitgedrukt in het aantal minuten vertraging van een trein plus het aantal vertragingminuten van andere treinen die last hebben van dezelfde storing. Per treinnummer is het aantal treinvertragingminuten gemaximeerd op 30 minuten. Opgeheven treinen tellen voor 30 minuten mee, omgeleide treinen tellen voor 15 minuten mee, leeg materieel ritten worden niet meegerekend. Wanneer zich een storing voordoet in een gebied waar volgens de dienstregeling geen of weinig treinen rijden, is het aantal treinvertragingminuten beperkter dan in een gebied met een intensieve dienstregeling.

ProRail maakt onderscheid tussen de volgende vier hinderklassen:

- Hinderklasse 1: Zeer veel hinder (totaal meer dan 2.400 minuten vertraging per storing). Voorbeelden: grote ICT-storing, stroomstoring, (bijna) aanrijding wegverkeer met veel schade, extreem weer (storm, sneeuw, onweer/bliksem).
- Hinderklasse 2: Veel hinder (totaal tussen 680 en 2.400 minuten vertraging per storing). Voorbeelden: aanrijding persoon op druk baanvak, brandmelding Schipholtunnel, wissel of seinstoring op groot emplacement.
- Hinderklasse 3: Hinder (totaal tussen 40 minuten en 680 minuten vertraging per storing). Voorbeelden: wissel- of seinstoring op klein emplacement, overwegstoring, aanrijding persoon op rustiger baanvak.
- Hinderklasse 4: Beperkte hinder (totaal minder dan 60 minuten vertraging per storing). Voorbeelden: spoorlopers, roodseinpassage, eenvoudige storing op rustiger baanvak.

Bijlage 7 Informatie-indicatoren

Prestatiegebied	Informatie-indicator	Prestatiegebied	Informatie-indicator	
Algemeen	Aantal treinkilometers	Duurzaamheid	CO ₂ -uitstoot scope 1 en 2 (CO ₂ -uitstoot a.g.v. eigen energieverbruik)	
	Aantal aangevraagde treinpaden		CO ₂ -uitstoot (totale scope 1, 2 en 3) <i>(indicator is nog in ontwikkeling)</i>	
	Te beheren areaal		Percentage duurzame projecten	
	LCC-kosten per treinkilometer		Reductie milieukosten (MKI) ¹⁶	
	Klantoordeel overheden		Percentage hergebruikt materiaal <i>(indicator is nog in ontwikkeling)</i>	
	Klantoordeel verladers		Energieopwekking versus energieverbruik <i>(indicator is nog in ontwikkeling)</i>	
	Klantoordeel reizigers			
Veiligheid en milieu	Aantal aanrijdingen overweggebruikers			
	Aantal botsingen trein - trein			
	Aantal ontsporingen (Europese definitie)			
	Totale veiligheid (SGEL ¹⁴ per miljard treinkm)			
	Transfer en arbo (SGEL per miljard treinkm)			
	Moedwillige incidenten (SGEL per miljard treinkm)			
	Aantal STS passages			
	Aantal STS passages met gevaarpunt bereikt			
	Aantal arbeidsveiligheidsincidenten			
	Aantal milieuovertredingen (geconstateerd door bevoegd gezag)			
	Aantal overschrijdingen geluidproductieplafond			
	Percentage overschrijdingen geluidproductieplafond			
	Betrouwbaarheid	Punctualiteit goederenverkeer (3 min.)		
		Transitotijd goederenvervoer		
Goederentreinen op tijd aan de grens				
Ongewijzigde routes goederenvervoer				
Geleverde treinpaden goederenvervoer				
Gerealiseerde treinaansluitingen tussen vervoerders				
Capaciteitsverdeling goederen (jaardienstverdeling)				
Aantal goederentreinen dat aansluit op het internationale net (jaardienstverdeling)				
Aantal 'pre-arranged paths' (PAP) afgegeven aan OSS van EU-corridors				
Responstijd aanvraag goederenpaden binnen overeengekomen normtijd				
Aantal overbelastverklaringen				
Aantal TAO's ¹⁵ derden				
Aantal TAO's weer				
Aantal beïnvloedbare TAO's (techniek en processen)				
Gemiddelde hersteltijd TAO's (in min.)				
Uitgevallen reizigerstreinen				
Reizigerspunctualiteit HSL (15 min.) (met NS)				
Punctualiteit reizigersverkeer totaal (3 min.)				
Geleverde treinpaden reizigers				

14 SGEL: slachtoffers en gewogen ernstige letsels
15 TAO: treindienst aantastende onregelmatigheid
16 MKI: milieukostenindicator

Bijlage 8 Aansluiting subsidieaanvraag EOV 2024 met de Rijksbegroting 2024

Aansluiting subsidieaanvraag EOV 2024 met Rijksbegroting 2024 MF <i>(exploitatie, onderhoud en vernieuwing)</i>	BE-stelsel (excl. btw)	kasstelsel (incl. btw)
Uitbesteed werk	1.107	1.339
Netto apparaatskosten	394	458
Doorbelaste kosten	-445	-450
Kapitaallasten	98	15
Exploitatiedeel subsidie EOV	1.154	1.362
Vervangingsinvesteringen	899	1.061
Gefinancierd via afschrijvingen	-85	
Investeringsdeel subsidie EOV	814	1.061
Af te dragen btw (saldo)		39
Totaal benodigde subsidie 2024 EOV	1.969	2.461
Te ontvangen middelen (nog niet beschikbaar)	-263	-318
Beschikbare middelen Rijksbegroting (MF tabel 30)	1.706	2.143

Bijlage 9 Lijst van afkortingen

ASAP	Aanbesteding Snellere AanPak
ATB	Automatische treinbeïnvloeding
ATO	Automatic Train Operation
AVB	Aantoonbaar veilige berijdbaarheid
BBV	Bovenbouwvernieuwing
BCM	Business Continuity Management
Bts	Beleidsregel trillinghinder spoorwegen
COSO	Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway commission
DB Netz	Deutsche Bahn inframanager
DSO	Donna Service Organisatie
EAM	Enterprise Asset Management
EDS	elektriciteitsdistributiesysteem
EIM	European Rail Infrastructure Managers
EOV	Exploitatie, Onderhoud en Vernieuwing
EPM	Enterprise Performance Management
ERJU	Europe's Rail Joint Undertaking
ERM	Enterprise Risk Management
ERTMS	European Railway Traffic Management System
EULYNX	European initiative to Linking Interlocking Systems
EVLS	Elektrische Veiligheid Laagspanning
FMECA	Failure Mode Effect & Criticality Analysis
GPP	geluidproductieplafond
HRN	Hoofdrailnet
HSL	Hogesnelheidslijn
IenW	(ministerie van) Infrastructuur en Waterstaat
ICNG	Intercity Nieuwe Generatie
ICT	Informatie- en communicatietechnologie
ILT	Inspectie Leefomgeving en Transport
IMA	Integrale mobiliteitsanalyse
IOA	Integrale ontwikkelagenda
KCI	Klimaatneutrale en circulaire infra
KPI	Key performance indicator (prestatie-indicator)
KTO	Klanttevredenheidsonderzoek
LCM	Lifecycle Management
LNA	Landelijke netwerkanalyse
Locov	Landelijk overleg consumentenorganisaties openbaar vervoer
LOD	Last onder dwangsom
LUD	Landelijk uitgedunde dienstregeling
LVO	Landelijk verbeterprogramma overwegen
MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport
MKI	Milieukostenindicator
MLT	Middellange termijn logistiek plan
MNIB	Meer natuur in de berm

NABO	Niet actief beveiligde overweg
NCBG	niet-centraal bediende gebied
NOVEX	Nationale Omgevingsvisie Extra
NPCE	Nationaal Programma Circulaire Economie
NS	N.V. Nederlandse Spoorwegen
OCCR	Operationeel Controle Centrum Rail
OER	Opwek Energie op Rijksvastgoed
OV	Openbaar Vervoer
OvD	Officier van Dienst
PEAT	Projectmanagement, Engineering, Administratie en Toezicht
PHS	Programma Hoogfrequent Spoorvervoer
PGO	Prestatiegericht Onderhoud
RNE	RailNetEurope
RVO	Rijksdienst voor Ondernemend Nederland
SEB	Schoon en Emissieloos Bouwen
SGEL	Slachtoffers en gewogen ernstige letsels
SOM	Spoordijk Ondergrond Model
SPP	Strategische personeelsplanning
STEV	Systeemkeuze tractie- en energievoorziening
SZW	ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid
TBOV	Toekomstbeeld Openbaar Vervoer
TEN-T	Trans Europese Netwerken Transport
TEV	Tractie- en energievoorziening
TMS	Traffic Management System
TSB	Tijdelijke snelheidsbeperking
TSI	Technical Specifications for Interoperability
TTR	Time Table Redesign
VAT25	Verbeteraanpak Trein 2025
VVW-LS	Voorschrift Veilig Werken Laagspanning

Disclaimer

De informatie in deze brochure is met uiterste zorg samengesteld. Toch kan het zijn dat sommige informatie niet meer actueel is, of op enige wijze niet correct is weergegeven. Wij sluiten dan ook elke aansprakelijkheid uit als gevolg van de eventueel onjuiste weergave van informatie.

Uitgave

ProRail
November 2023
www.prorail.nl

The ProRail logo is displayed in a bold, red, sans-serif font. It is positioned on the left side of the page, above a horizontal red line that spans the width of the page. To the right of the logo, there are two short, thick red horizontal bars, one above the other, which are part of the ProRail branding.

Verbindt. Verbetert. Verduurzaamt.