

# **Reactie op het advies van het Locov over het verlengen van de Beheerconcessie 2015-2025 van ProRail**

Datum: 5 september 2024  
Kenmerk: IENW/BSK-2024/210911  
Bijlage: -

Geachte leden van het Locov,

Dank voor uw advies van 26 juli 2024 over de beleidsneutrale verlenging van de Beheerconcessie 2015-2025 (hierna: de Beheerconcessie) met ProRail. Hierbij ontvangt u de reactie van IenW op uw advies.

## **Hoofdlijn**

In algemene zin geeft u aan dat er de afgelopen jaren meerdere belangrijke ontwikkelingen hebben plaatsgevonden en dat deze ontwikkelingen gereflecteerd zouden moeten worden in de te verlengen Beheerconcessie. Het advies dat u hieraan koppelt, is een verlenging van maximaal één jaar, gevolgd door een nieuwe beleidsrijke concessie. Ook geeft u aan dat u het jammer vindt dat er geen nieuwe beleidsrijke concessie is ontwikkeld vooruitlopend op de behandeling van de zbo-vorming van ProRail, waardoor nu een verlenging noodzakelijk is.

Het is waar dat er in de afgelopen jaren veel is veranderd en dat wordt ook gereflecteerd in het beleid van de directie Openbaar Vervoer en Spoor in brede zin. Het ontwikkelen van een beleidsrijke concessie vooruitlopend op de zbo-vorming is overbodig, omdat na behandeling en akkoord van de Kamer op het wetsvoorstel 'Wet sturing en verantwoording ProRail B.V.' de nieuwe concessie zou komen te vervallen.

Er is gekozen voor een verlenging van vier jaar zodat er ofwel voldoende tijd is voor de Kamer om het wetsvoorstel 'Wet sturing en verantwoording ProRail B.V.' te behandelen en voor ProRail om het vervolgens te implementeren, ofwel om een nieuwe beleidsrijke beheerconcessie te ontwikkelen. Het ontwikkelen van een concessie kost drie jaar. Dat betekent dat op zijn laatst begin 2026 gestart

moet worden met het ontwikkelen van een nieuwe beleidsrijke concessie indien dat noodzakelijk is.

Er is gekozen om de verlenging beleidsneutraal uit te voeren, mede omdat beoogde wijzigingen al in het wetsvoorstel 'Wet sturing en verantwoording ProRail B.V.' zijn verwerkt. Dit betekent dat in afwachting van de besluitvorming over het wetsvoorstel alleen het strikt noodzakelijke wordt aangepast.

### **Nieuwe vervoerconcessie Hoofdrailnet**

U geeft aan dat de nieuwe vervoerconcessie van NS wijzigingen vereist in de Beheerconcessie van ProRail. U benoemt verschillende artikelen die aanpassing bijvoorbeeld artikelen met betrekking tot samenwerkingsafspraken, gelijkgerichte sturing en prestatie- en informatie-indicatoren.

Het principe van gelijkgerichte sturing blijft staan, ook als er enkele verschillen tussen de concessies zijn. Waar dat nodig is, zorgt IenW ervoor dat er afspraken gemaakt worden met ProRail (en NS). Niet alles hoeft echter via een wijziging van de Beheerconcessie vastgelegd te worden. De nieuwe gezamenlijke prestatie indicatoren zijn hier een goed voorbeeld van. Uiteraard zal ook ProRail de nieuwe gezamenlijke prestatie-indicatoren rapporteren. Dit wordt vastgelegd via de jaarbrief met beleidsprioriteiten en het (addendum) op het beheerplan.

### **Infrakwaliteit en werkzaamheden**

U adviseert om een nieuwe prestatie-indicator op basis van de Ervaren Extra Reizigersminuten (ERM) te ontwikkelen en vast te leggen in de Beheerconcessie. Er is echter geen concessiewijziging nodig om afspraken te maken over prestatie indicatoren. Het ministerie van IenW is voornemens om een evaluatie/herijking van de huidige set prestatie-indicatoren uit te voeren. Een evaluatie/herijking vergt een zorgvuldig proces dat één tot twee jaar in beslag kan nemen. Vanwege de tijdsdruk om voor 1 januari 2025 de verlenging van de Beheerconcessie rond te hebben en vanwege het feit dat de verlenging beleidsneutraal wordt uitgevoerd, is er voor gekozen om het proces van de evaluatie/herijking van de prestatie indicatoren los te koppelen van de verlenging. Bij de evaluatie/herijking zullen de ingebrachte ideeën worden meegenomen.

Ten tweede adviseert u om afspraken te maken met ProRail over het beperken van hinder tijdens werkzaamheden en het verplichten van ProRail om uiterlijk op 1 oktober werkzaamheden te publiceren die langer dan 72 uur duren. Binnen het

nieuwe verbeterprogramma Betrouwbaar Beter is een werkstroom ingericht om hinder door werkzaamheden te beperken. Binnen deze werkstroom zetten ProRail en NS in op een betrouwbare dienstregeling, waarbij een balans wordt gezocht tussen betrouwbaarheid en kwaliteit/capaciteit. Informatievoorziening naar de reiziger, bijvoorbeeld over aankomende werkzaamheden, is ook een belangrijk onderdeel van deze werkstroom. Ik heb er vertrouwen in dat ProRail en NS veel inzet plegen om binnen en buiten het verbeterprogramma hinder door werkzaamheden voor zo ver mogelijk te beperken, dit vereist dan ook geen concessiewijziging.

Hiernaast adviseert u om afspraken in de Beheerconcessie vast te leggen om nu en in de toekomst een hoge beschikbaarheid van infrastructuur te garanderen. Het is inderdaad van belang om de beschikbaarheid van infrastructuur hoog te houden. De aspecten die u benoemt zijn voor zowel ProRail als IenW belangrijk. Er zal de komende jaren meer onderhoud plaats moeten vinden om het spoor op peil te houden. Het is onvermijdelijk dat dit hinder met zich meebrengt en dat dit leidt tot een verminderde beschikbaarheid van infrastructuur. Het is wel belangrijk dat dit, indien mogelijk, wordt beperkt. Daarom is onder andere het verbeterprogramma Betrouwbaar Beter gericht op het oplossen en beperken van de hinder door Tijdelijke Snelheidsbeperkingen en hinder tijdens werkzaamheden.

Tenslotte adviseert u om inzichtelijk te maken wat de impact is van het BKN Spoor op de prestatieafspraken met ProRail en hoe de samenhang met andere concessies wordt geborgd. Het BKN is uitgewerkt om ervoor te zorgen dat het spoor goed onderhouden en vervangen wordt. En dat er voldoende budget en capaciteit voor werkzaamheden is om dat ook uit te kunnen voeren. Gebruikers van het spoor kunnen van bepaalde BKN-maatregelen iets merken, bijvoorbeeld als meer overdag gewerkt wordt. Het BKN Spoor heeft naar verwachting beperkte invloed op de prestatieafspraken die al zijn gemaakt. Bij de verdere implementatie van het BKN zal IenW samen met ProRail in kaart brengen wat de invloed zal zijn op de congruentie van de Beheer- en vervoerconcessie en (voor zover mogelijk) op de (toekomstige) prestatieafspraken.

## **Toekomstbeeld OV2040: ontwikkelfunctie en opgave beheer en onderhoud**

Met betrekking tot het Toekomstbeeld OV2040 adviseert u om in de Beheerconcessie op te nemen welke rol ProRail moet vervullen binnen de

realisatie ervan en welke concrete acties we verwachten. Het is niet noodzakelijk om dit soort afspraken in de Beheerconcessie vast te leggen.

Ik betreur dat u van mening bent dat relevante stakeholders, waaronder consumentenorganisaties, te beperkt betrokken zijn geweest bij het doorvoeren van functiewijzigingen aan de infrastructuur. In de Beheerconcessie zijn meerdere bepalingen opgenomen over het betrekken van gerechtigden en andere relevante partijen. Zie bijvoorbeeld artikelen 8-14 over de samenwerking met diverse partijen, maar ook de bepalingen die zijn opgenomen in het kader van het consulteren van de (addenda op de) beheerplannen (artikel 16). Het is op dit moment, gelet op de beleidsarme insteek van de verlenging, niet opportuun om deze artikelen aan te passen.

U adviseert om artikel 5 te verruimen, zodat ProRail ook de efficiënte realisatie van toekomstige capaciteitsuitbreidingen dient te betrekken bij besluitvorming. Artikel 5 is ruim gedefinieerd. ProRail heeft in algemene zin de verantwoordelijkheid om te zorgen voor een efficiënte besteding van de beschikbaar gestelde middelen. Het is nu niet opportuun, gelet op de beleidsarme insteek van de verlenging, om hier specifieke onderwerpen aan toe te voegen.

Als laatste adviseert u binnen dit thema om in de Beheerconcessie op te nemen dat ProRail in het masterplan prioriteit moet geven aan opdrachten die rechtstreeks batig zijn voor de reiziger. In het masterplan plant ProRail de onderhouds- en aanlegwerkzaamheden zodanig dat er onder meer werk met werk gemaakt kan worden. De aanlegwerkzaamheden zijn de resultante van het MIRT-proces waarbij decentrale overheden, IenW en de Kamer knelpunten in de infrastructuur proberen op te lossen. De facto komen beide processen ten goede aan de reiziger en verlader. Het is niet noodzakelijk om dit nu in de Beheerconcessie te verankeren.

### **Uitdagingen op stations**

Op het gebied van stations adviseert u om beleidswijzigingen die volgen uit de Stationsagenda op te nemen in de Beheerconcessie. Ook adviseert u om op te nemen welke prestaties IenW van ProRail verwacht ten aanzien van het borgen van voldoende transfercapaciteit. Bovendien adviseert u om te verduidelijken wat IenW van ProRail verwacht in de adviesrol voor het bewaken van behoud van toekomstige groei ruimte voor het spoor en het betrekken van stakeholders hierbij.

Voor deze drie adviezen geldt dat om hierboven uitgelegde redenen is gekozen voor een beleidsneutrale verlenging van de concessie. Dat betekent dat alleen strikt noodzakelijke wijzigingen worden doorgevoerd.

Tenslotte adviseert u om verscherpte eisen op te nemen over de beschikbaarheid van roltrappen en liften, bijvoorbeeld via een prestatie-indicator. IenW zal invulling geven aan de motie van Kamerlid Grinwis over dit onderwerp (voetnoot: Kamerstuk 29984, nr. 1195) Zoals benoemd onder 'infrakwaliteit en werkzaamheden', is het ministerie van IenW voornemens om een evaluatie/herijking van de huidige set prestatie-indicatoren uit te voeren. Daarbij zal uw advies meegenomen worden.

### **Open toegang**

U adviseert om in de Beheerconcessie op te nemen wat IenW van ProRail verwacht in het kader van samenwerking met open toegang vervoerders in het reizigersvervoer. Alhoewel open toegang niet specifiek in de concessie staat, dekt artikel 9 de samenwerking van ProRail met alle reizigersvervoerders. Ook andere artikelen, waar in algemene zin de reizigersvervoerders staan, zijn relevant voor de open toegang reizigersvervoerders.

Een advies dat u in dit kader ook geeft is het doorlichten van de bestaande afspraken, waaronder de prestatie-indicatoren, om te bezien of deze gewijzigd moeten worden. Dit vraagstuk kan meegenomen worden bij de volgende evaluatie/herijking van de prestatie-indicatoren.

### **Internationalisering en ontwikkelen en implementeren van innovaties**

U adviseert om in de concessie vast te leggen wat IenW concreet verwacht van ProRail op het gebied van internationale samenwerking en in het kader van (internationale) ontwikkelingen en innovaties op het spoor. Het is op dit moment, gelet op het beleidsarme karakter van de verlenging, niet opportuun om deze voorstellen door te voeren.

### **Mid Term Review**

U adviseert om de Beheerconcessie aan te passen aan de hand van de conclusies en aanbevelingen van de Mid Term Review (MTR) in 2019. U merkt op dat er aan de hand van de MTR geen wijzigingen zijn doorgevoerd en dat het van belang is

om dit nu te doen, omdat de zbo-vorming niet tot stand is gekomen. Echter, zoals eerder toegelicht, zijn wij in afwachting van de besluitvorming over het betreffende wetsvoorstel. Om die reden wijzigen wij alleen het strikt noodzakelijke.

### **Tot slot**

Ik wil u nogmaals bedanken voor het uitgebrachte advies. Alhoewel IenW de beleidsneutrale verlenging van vier jaar door zal zetten, vormt uw advies waardevolle input voor verschillende andere (vervolg)trajecten.

Hoogachtend,

PLAATSVERVANGEND DIRECTEUR OPENBAAR VERVOER EN SPOOR,

drs. Bonny Donders