Beheerplan 2016

ProRail

Brochure Beheerplan 2016_cv.indd 1 11-11-15 14:48

Brochure Beheerplan 2016_cv.indd 2 11-11-15 14:48

Beheerplan 2016

Inhoudsopgave

1 Inleiding 4

1.1 Focus op operationele verbetering 4
1.2 Met partners continu werken aan verbetering voor reizigers en verladers 5
1.3 Betrouwbaar, flexibel en concurrerend spoorgoederenvervoer mogelijk maken 5
1.4 Vernieuwen met de winkel open 6
1.5 In dialoog met onze stakeholders 6
1.6 Aandacht voor veiligheid, duurzaamheid en omgeving 7
1.7 Beschikbaarheid van de middelen dwingt tot het maken van keuzes 7

2 Beleidsprioriteiten 2016 8

2.1 Samenwerken aan betrouwbaarheid in Beter en Meer 8
2.2 Verbeteren kwaliteit en beschikbaarheid infrastructuur 10
2.3 Prioriteiten voor goederenvervoer 14
2.4 Beter benutten van de capaciteit van het spoor 18
2.5 Vernieuwen van stations 19

3 Randvoorwaarden realisatie beleidsprioriteiten 21

3.1 Dialoog met stakeholders 21
3.2 Veiligheid 22
3.3 Duurzaamheid 23

4 Prestatie-indicatoren 25

4.1 Reizigerspunctualiteit 25
4.2 Klanthinder als gevolg van storingen in de infrastructuur 25
4.3 Groeipad prestatie-indicatoren 26

5 Financiën 30

6 Bijlagen 32

6.1 Werkzaamheden Infra en Stationsprojecten 32
6.2 Werkzaamheden regionale projecten 34
6.3 Werkzaamheden onderhoudsprojecten 35
6.4 Programma's benoemd in de beheerconcessie 2015-2025 36
6.5 Informatie Indicatoren 42
6.6 Definities en meetmethoden prestatie indicatoren 43
6.7 Samenvatting reacties stakeholders 47
6.8 Bijlage "aansluiting met begroting IenM" 51
6.9 Beleidsprioriteitenbrief 2016 52

Foto voorpagina: Reizigers in de stationshal van het nieuwe station Arnhem

1 Inleiding

In de Lange Termijn Spooragenda deel twee (LTSA 2) is de aanpak geschetst om de prestaties op het spoor en de aansluiting daarvan op het regionaal en lokaal openbaar vervoer te verbeteren. Dit betekent nog meer aandacht voor prestatieverbetering en samenwerking binnen de spoorsector. Het beheerplan is o.a. een uitwerking van de inhoud van de beleidsprioriteitenbrief 2016 van het ministerie van Infrastructuur en Milieu (het ministerie van IenM) en maakt op hoofdlijnen inzichtelijk wat de stakeholders in 2016 kunnen verwachten van ProRail binnen de beschikbare financiële kaders. Het ministerie van IenM heeft besloten de beleidsprioriteiten van 2015 te continueren in 2016. Deze zijn:
– Betrouwbare operatie (zie hoofdstuk 2.1.)
– Kwaliteit en beschikbaarheid infrastructuur (zie hoofdstuk 2.2)
– Extra aandacht voor goederenvervoer (zie hoofdstuk 2.3)

In aanvulling op de beleidsprioriteiten focust ProRail in 2016 op:
– Het beter benutten van de capaciteit op het spoor (zie hoofdstuk 2.4)
– Het vernieuwen van stations (zie hoofdstuk 2.5)

Het invullen van de beleidsprioriteiten doet ProRail samen met haar partners en in dialoog met stakeholders. ProRail vernieuwt met de winkel open waarbij focus op operationele verbetering hoog op de agenda staat. We willen betrouwbaar, flexibel en concurrerend spoorgoederenvervoer mogelijk maken. We voeren onze werkzaamheden uit met aandacht voor veiligheid, duurzaamheid en omgeving, waarbij financiële kaders de sector dwingen tot het maken van keuzes.

1.1 Focus op operationele verbetering

De trend van de laatste jaren laat zien dat onze gemiddelde prestaties, uitgedrukt in punctualiteit, verbeteren. Toch gaat het ondanks onze inspanningen nog te vaak mis. Dat hebben incidenten begin 2015 rond Utrecht en Schiphol pijnlijk duidelijk gemaakt. ProRail heeft direct na deze incidenten extra mensen en middelen vrijgemaakt om incidenten te beperken op dit belangrijke stuk spoor van Nederland. Samen met collega's, ingenieursbureaus en aannemers zijn eerste verbeteringen doorgevoerd. In 2016 zetten wij deze aanpak voort.

Onze ambitie is om grote storingen en de impact daarvan op reizigers en verladers terug te dringen. Dit doen we door een snellere opstart van de treindienst na een verstoring te ondersteunen en door verbetering van de bijsturingsprocessen waardoor minder treinen geraakt worden tijdens de verstoring (minder olievlekwerking). Ook ondersteunen wij vervoerders, zodat zij reizigers en verladers sneller kunnen informeren over reismogelijkheden. Hierdoor hebben reizigers en verladers een beter handelingsperspectief.

In het kader van het programma Beter en Meer hebben NS en ProRail een verbeteraanpak opgesteld die als eerste wordt toegepast op de A2-corridor tussen Amsterdam en Eindhoven. Hiervan moeten in 2016 de eerste resultaten zichtbaar zijn: minder verstoringen en betere prestaties van de treindienst. In 2016 wordt de uitrol van prestatiegericht onderhoud doorgezet, waarmee we samen met de aannemers werken aan een hogere betrouwbaarheid van de infrastructuur. Daarbij blijven wij realistisch: een storingsvrij spoor bestaat niet, er zullen zich altijd verstoringen blijven voordoen.

1.2 Met partners continu werken aan verbetering voor reizigers en verladers

ProRail richt zich ook in 2016 op een veilig, betrouwbaar, punctueel en duurzaam spoor. Hierbij geven wij prioriteit aan het terugdringen van impactvolle verstoringen op het treinverkeer en het sneller opstarten na verstoringen. Dit doen we in nauwe samenwerking met de reizigersvervoerders (hoofdrailnet en regionale lijnen), goederenvervoerders, aannemers en het ministerie van IenM. Concreet gaat het in 2016 om de volgende zaken:

- De intensieve samenwerking met NS in het programma Beter en Meer zetten wij voort. De focus ligt in 2016 op het vergroten van de betrouwbaarheid van het treinverkeer op de drukste corridors en verbeteren van de logistieke bijsturing.
- In samenwerking met aannemers binnen Prestatie Gericht Onderhoud (PGO) en met de aanpak rond de driehoek Amsterdam-Schiphol-Utrecht werkt ProRail aan verbetering van de betrouwbaarheid van de infra.
- Met regionale vervoerders zetten we de succesvolle samenwerking in de concessieteams voort. In deze teams sturen we op een hogere punctualiteit en een lagere treinuitval.
- Na de fysieke integratie van Keyrail in 2015 is ProRail verantwoordelijk voor het beheer van de infrastructuur, het verdelen van capaciteit en het leiden van verkeer voor het goederenvervoer. Focus in 2016 ligt op een goed verloop van het omleidingsverkeer als gevolg van de bouw van het Derde Spoor Duitsland.
- Verdere verbetering van de samenwerking tussen ProRail en IenM op gebieden zoals concessiebeheer, projectbeheersing, (financiële) verantwoording en informatievoorziening.

1.3 Betrouwbaar, flexibel en concurrerend spoorgoederenvervoer mogelijk maken

Samen met de stakeholders uit het spoorgoederenvervoer richten we ons op het aantrekkelijker maken van het spoorgoederenvervoer. Goede verbindingen met het achterland zijn van essentieel belang voor het bedrijfsleven, de Nederlandse havens en terminals. ProRail levert haar bijdrage via de sectorbrede samenwerking binnen Operationeel Spoorconcept Goederenvervoer (OSCG) en het verbeterprogramma met de Havenbedrijven van Amsterdam en Rotterdam. Een voorbeeld hiervan is het verbeteren van knelpunten op interfaces tussen de verschillende onderdelen van de spoorgoederenketen. Binnen ProRail heeft het Landelijk Coördinatieteam Goederen (LCG) de opdracht van de directie om maatregelen te nemen die de prestaties van het spoorgoederenvervoer verbeteren en de kennis van het spoorgoederenvervoer binnen ProRail vergroten.

Door de bouw van het Derde Spoor Duitsland is er minder capaciteit beschikbaar op de Corridor van Zee tot Zevenaar (Betuweroute). De stuurgroep Derde Spoor Duitsland onder voorzitterschap van het ministerie van IenM, met vertegenwoordigers van ProRail, vervoerders, verladers, decentrale overheden en havenbedrijven heeft maatregelen getroffen om alternatieve capaciteit te bieden. Deze stuurgroep is ook in 2016 actief.

1.4 Vernieuwen met de winkel open

Samen met onze partners werken we al een aantal jaar aan de grootste vernieuwing van het spoor sinds het ontstaan van de spoorwegen in Nederland. Reizigers en verladers kunnen daar tijdens de werkzaamheden hinder van ondervinden, maar zij krijgen er op termijn meer treinverkeer en een hogere betrouwbaarheid van het treinverkeer voor terug.

In 2016 worden vernieuwde stations geopend in Breda, Tilburg, Eindhoven en Utrecht en vinden grote spoorvernieuwingen plaats bij Schiphol, Utrecht, Amsterdam en Groningen. De aanleg van het Derde Spoor Duitsland bij Zevenaar valt binnen de grote infrastructuur-uitbreidingen.
Tijdens deze omvangrijke vernieuwingen zorgen wij ervoor dat de vervoerscapaciteit in de spits en tijdens werkdagen zoveel mogelijk gehandhaafd blijft. Daarom voeren we werkzaamheden veelal uit in weekenden en vakantieperiodes. Wij zorgen ervoor dat vervoersstromen tijdens de verschillende fases in het bouwproces mogelijk blijven, zowel op het spoor als in het station (transfer). Tijdens deze verbouwingen is het systeem wel extra kwetsbaar omdat wij minder mogelijkheden hebben om bij te sturen. Reizigers en verladers krijgen voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden informatie, zodat zij goed voorbereid op reis kunnen gaan. Duidelijke en actuele informatie speelt daarin een belangrijke rol.

1.5 In dialoog met onze stakeholders

Vanaf 2014 wordt in een vroeg stadium van het ontwikkelproces met stakeholders in gesprek gegaan over belangrijke onderwerpen en dilemma's, zoals veiligheid, de impact van buitendienststellingen en Beter en Meer. Met overheden voeren we overleg via de landsdelige en landelijke OV- en Spoortafels. Met de consumentenorganisaties, vertegenwoordigd in het Landelijk Overleg Consumenten belangen Openbaar Vervoer (Locov), zijn we continu in dialoog over hoe de belangen van de treinreiziger beter behartigd kunnen worden en hoe we de deur-tot-deur-reis kunnen verbeteren. In 2016 zet ProRail deze aanpak voort. Het professionaliseren van onze loketfunctie is hier een concreet voorbeeld van. Externe vragen, klachten, meldingen en issues kunnen daar worden ingediend, waarna we deze zo transparant mogelijk afhandelen.

ProRail heeft eind 2015 een online dashboard op haar website gelanceerd, om een breder publiek meer inzicht te geven in haar prestaties. Het betrof een eerste stap in de ontwikkeling van een dashboard met belangrijke operationele informatie. In deze eerste stap van het dashboard richt ProRail zich op de belangrijkste (prestatie-)indicatoren (zoals de indicator Klanthinder a.g.v. verstoringen infra). Hierbij kan de gebruiker doorklikken op een prestatie-indicator om een gedifferentieerd beeld te krijgen van de prestaties. Op basis van dit dashboard gaat ProRail in gesprek met haar stakeholders waarbij de reacties als feedback gebruikt worden om in 2016 de informatie op het dashboard verder uit te breiden.

1.6 Aandacht voor veiligheid, duurzaamheid en omgeving

ProRail wil de veiligheid op en om het spoor waarborgen maar ook de kwaliteit van de leefomgeving rond het spoor behouden en bijdragen aan een duurzaam spoor. Daarnaast zijn actuele ontwikkelingen op het gebied van wet- en regelgeving van belang, zoals de ontwikkelingen van de nieuwe omgevingswet en de regelgeving voor geluid en trillingen.

Veiligheid is vervlochten in de processen van ProRail. We werken voortdurend aan het verbeteren van de veiligheidscultuur binnen de organisatie en sector. Dit doen we bijvoorbeeld in programma's om de veiligheid op overwegen te verhogen en de arbeidsveiligheid te verbeteren. Met ketenpartners werken we verder aan een governance code voor veiligheid en wordt het digitaal veiligheidspaspoort verder ontwikkeld.

In 2016 werken we verder aan onze speerpunten voor duurzaamheid: het verminderen van het energieverbruik en het verkleinen van onze CO_2-voetafdruk. Hiervoor nemen we diverse maatregelen, zoals LED-verlichting in seinen, inkoop van groene energie en hergebruik van materialen. Steeds meer verminderen we de CO_2-impact van de gebruikte materialen.

1.7 Beschikbaarheid van de middelen dwingt tot het maken van keuzes

Net als in 2015 hebben we ook in 2016 een beperkt budget. Het ministerie van IenM heeft ProRail opdracht gegeven om verstrekkende maatregelen uit te werken die de spanning tussen de beschikbare en benodigde middelen voor de toekomst kunnen oplossen met consequenties hoe we in de sector werken. Besluitvorming door het ministerie van IenM over inzet van deze maatregelen vindt naar verwachting begin 2016 plaats.

2 Beleidsprioriteiten 2016

Op basis van de prestaties, de door ProRail in gang gezette maatregelen en naar aanleiding van gesprekken hierover aan de OV- en Spoortafels en in het Locov, heeft het ministerie van IenM besloten om de beleidsprioriteiten van 2015 te continueren in 2016. Dit betreft uitwerking van de thema's betrouwbare operatie en kwaliteit en beschikbaarheid van infrastructuur. ProRail wordt daarnaast gevraagd extra aandacht te besteden aan het goederenvervoer. Uiteraard gaan we ook verder met verbeteringen in de dagelijkse operatie voor alle gebruikers van het spoor. In dit hoofdstuk bespreken we de activiteiten waarmee we invulling geven aan de beleidsprioriteiten. Bijlage 6.3 bevat een overzicht van alle programma's, die benoemd zijn in de beheerconcessie en die in uitvoering zijn.

2.1 Samenwerken aan betrouwbaarheid in Beter en Meer[1]

Het programma Beter en Meer is de operationele basis van ProRail en NS en richt zich op verbetering van de prestaties op het spoor. Dit om negatieve uitschieters te reduceren en vervolgens hogere frequenties te realiseren om aan de toekomstige klantvraag te kunnen voldoen.

Aanpak
ProRail en NS werken elke dag aan verbetering van de reizigerspunctualiteit. Gemiddeld genomen is de reizigerspunctualiteit goed, maar gemiddeld goed is niet goed genoeg. Waar de reizigerspunctualiteit ondermaats is, onderzoeken we waaraan dit ligt en nemen wij maatregelen. Dit kunnen kleine aanpassingen zijn in de dienstregeling of een betere samenstelling van het treinmaterieel door de vervoerder.

ProRail en NS hebben de ambitie om in 2017 een nieuwe basis voor de dienstregeling te implementeren. We verwachten daarmee meer en betere verbindingen en frequenties te realiseren en een reductie in het aantal knelpunten en een verbetering van de punctualiteit te behalen. Het streven is om, indien de voorbereidingen voldoende gereed zijn, in maart 2017 te gaan testen in een pilot-setting waarbij we doorlopend meten of de uitvoeringsbetrouwbaarheid op het gewenste niveau blijft. De frequentieverhoging van intercity's van 4 naar 6 per uur tussen Amsterdam en Eindhoven is vanaf dienstregeling 2018 voorzien.

Betrouwbaarheid A2-corridor in Beter en meer: voorwaarde voor de toekomst
Het programma Beter en Meer bestaat uit de Verbeteraanpak Trein, de Be- en Bijsturing voor de Toekomst, de Verbeteraanpak Stations, de Verbeteraanpak Veiligheid en Programmering en Samenwerking. Het meest van toepassing op 'betrouwbare operatie' is de Verbeteraanpak Trein en Be- en Bijsturing voor de Toekomst (Be- en Bijsturing voor de toekomst wordt in de volgende paragraaf verder toegelicht).

1 De uitvoering van de plannen in het kader van het programma Beter en Meer zijn mede afhankelijk van de subsidieverstrekking van het ministerie van IenM aan ProRail. Het gaat hier met name om de be- en bijsturing voor de toekomst en het project ter verbetering van de prestaties van de infrastructuur op de A2-corridor.

In Verbeteraanpak Trein werken NS en ProRail samen aan het verbeteren van de prestaties op de A2-corridor. In deze verbeteraanpak werken we aan verbetering van de be- en bijsturing, het terugdringen van de spreiding in de uitvoering (beter op tijd rijden), de verhoging van de betrouwbaarheid van het materieel, verhoging van de beschikbaarheid van de infrastructuur, het verbeteren van het logistiek plan en de verbetering van de samenwerking tussen NS en ProRail in de keten op regionaal niveau.

De Verbeteraanpak Trein op de A2-corridor is de eerste stap van de beoogde verbeteringen. Hier richten we ons op de reductie van het aantal negatieve uitschieters in punctualiteit en de verbetering van de prestaties op de A2-corridor, zodat daar vanaf 2018 met hoge frequentie kan worden gereden, dit als invulling van de strategie 'eerst beter, dan meer'.

De resultaten van de Verbeteraanpak Trein A2 helpen ons om de langere termijn planning te maken voor de volgende corridors.

Mijlpalen korte termijn: Verbeteraanpak trein op de A2-corridor
Verbeteraanpak Trein op de A2-corridor kent vier mijlpalen die bepalend zijn voor de voortgang:
- Afronding van de analyse van de verwachte uitvoeringsbetrouwbaarheid bij hoogfrequent rijden op de A2-corridor en de besluitvorming over implicaties hiervan voor de dienstregeling. (Deze analyse is in 2015 reeds afgerond. Mede hierop is het besluit voor de planning van de frequentieverhoging op de A2-corridor vastgesteld).
- Advies voor de keuze voor frequentieverhoging op de A2-corridor per dienstregeling 2018. Hiervoor is het nodig om in de gestarte verbetertrajecten voortgang te laten zien die vertrouwen geeft, zodat het voor NS mogelijk is om een definitief besluit over de dienstregeling 2018 te nemen (medio 2016).
- Start praktijkbeproevingen. Het streven is om, als de voorbereidingen voldoende gereed zijn, testen uit te voeren waarbij we meten of de uitvoeringsbetrouwbaarheid op het gewenste niveau blijft (voorjaar 2017).
- Start frequentieverhoging A2-corridor. Voorwaarden hiervoor zijn dat de uitvoerings-betrouwbaarheid op het gewenste niveau is, dat de voorbereidingen gereed zijn en dat de testfase met een goed resultaat is afgerond (eind 2017).

Acties 2016 voor Verbeteraanpak trein op de A2-corridor
- Grootschalige infrastructuuraanpassingen op Utrecht Centraal (DoorStroomStationUtrecht; DSSU) om de infrastructuur geschikt te maken voor hoogfrequent rijden (deze mijlpaal is relevant voor de Verbeteraanpak A2, maar wordt niet bestuurd vanuit Verbeteraanpak A2).
- Opleiden en trainen van machinisten en conducteurs om preciezer te rijden op tienden van minuten en door de inzet van innovaties zoals instapzones en intelligent platform bars (IPB) om op drukke perrons het instapproces te verbeteren. Deze maatregelen hebben het doel om de spreiding in de uitvoering te reduceren (project volledig belegd bij NS).
- Uitvoeren van de verbeteringen aan de infrastructuur, conform planning, waarbij de eerste tranche bestaat uit het aanpakken van vijf infrastructuurclusters die meer dan de helft van de treinhinder veroorzaken. Dit project bestaat uit het uitvoeren van zowel modificaties, als het intensiveren van preventief onderhoud.
- Uitvoeren van de geplande verbeteringen aan materieel (project volledig belegd bij NS).

Acties 2016 voor de langere termijn
- Na het afronden van de besluitvorming rond de herijking van de budgettaire kaders voor de spoorsector wordt onder leiding van het ministerie van IenM de aanpak voor de

geïntegreerde planning gestart. We verwachten dat op basis van de geïntegreerde planning een beter zicht ontstaat op de logische samenhang tussen projecten en programma's. Op basis daarvan kunnen we een programmering opstellen voor de aanpak van volgende delen van het hoofdrailnet (HRN) of corridors waar in de toekomst hoogfrequent gereden moet worden en waar we negatieve uitschieters moeten reduceren. We zullen daar vanuit NS en ProRail een bijdrage aan leveren om te komen tot een dynamische programmering van vervolgstappen, passend bij de budgettaire kaders van IenM.

Be- en bijsturing voor de toekomst
NS en ProRail willen de treindienst verbeteren in alle situaties en grote overlast voor reizigers bij verstoringen zoveel mogelijk beperken. Dit doen we door het proces van de be- en bijsturing in de komende jaren te verbeteren.

Deze verbeteringen zijn ook noodzakelijk voor het intensiveren van het spoorgebruik (hoogfrequent rijden). Dit maakt het programma Be- en Bijsturing van de Toekomst (BBT) een belangrijk onderdeel van Beter en Meer.

Stapsgewijs werken NS, ProRail en andere partners aan verbetering van de be- en bijsturing. Dit doen we door te werken met integraal voorbereide scenario's voor verstoringen en vertragingen, verbetering in de commandostructuur, verbetering van de uitvoerbaarheid van de plannen en duidelijke afspraken in de keten over de prestaties van alle betrokken partijen. Hierdoor wordt de impact van verstoringen kleiner en kunnen we reizigers betere reisinformatie en handelingsperspectief bieden. De doorgevoerde verbeteringen in de be- en bijsturing zijn effectief voor alle vervoerders.

Acties 2016

– Eerste kwartaal 2016	Het werken met ontkoppelpunten in de huidige versperringsmaatregelen
– Tweede kwartaal 2016	Het werken met Vooraf Gedefinieerde Maatregelen op de A2-corridor
– Medio 2016	Het invoeren van het Centraal Monitor en Beslisorgaan
– Medio 2016	Wave 2 projecten gedefinieerd

Deze acties vormen samen de eerste mijlpaal: de afronding van de eerste veranderstap die gedefinieerd is onder BBT. Aansluitend worden de nieuwe projecten opgestart. Deze richten zich op de decentrale (knoop-)processen en het verder uitrollen van vooraf gedefinieerde maatregelen.

2.2 Verbeteren kwaliteit en beschikbaarheid infrastructuur

Beschikbaarheid van het spoor is en blijft een prioriteit. ProRail ontwikkelt daartoe nieuwe instrumenten om inzicht in de staat van onze infrastructuur te vergroten en onze prestaties te verbeteren. We maken steeds meer gebruik van monitoringssystemen op de infraobjecten. De informatie hieruit gebruiken we o.m. om storingen vroegtijdig te voorspellen en te herstellen. ProRail inspecteert de infrastructuur op twee manieren: reguliere inspecties voor het hele net (door middel van meettreinen en het schouwen van het spoor) en specifieke

inspecties die worden gedaan als het einde van de levensduur van de infrastructuur. In 2016 focussen we op het verminderen van grote verstoringen, het op een andere manier contracteren van onderhoud voor betere prestaties van het spoor (verder uitrollen PGO contracten) en het verminderen van de impact van buitendienststellingen.
Door het opstellen van een nieuw normenkader voor spooronderhoud wordt naar verwachting de spoorweginfrastructuur minder vaak onverwachts uit dienst genomen.

2.2.1 Verminderen impactvolle storingen

In 2016 stuurt ProRail, naast het verminderen van het aantal storingen, ook op het reduceren van de impact van storingen op de treindienst. Hiervoor is in 2015 de prestatie-indicator 'klanthinder als gevolg van storingen' ontwikkeld. Deze indicator geeft inzicht in het aantal storingen met grote impact op de treindienst. Hierbij wordt de verbinding gelegd tussen de storing en de hinder voor de reiziger. Actieve sturing op het verminderen van het aantal impactvolle storingen, het verkorten van de hersteltijd na een storing en het samen met vervoerders sneller opstarten van de treindienst moeten ertoe leiden dat de reiziger en verlader minder hinder ondervindt.

Specifieke aandacht heeft het verhelpen van storingen in de driehoek Amsterdam – Schiphol – Utrecht met maatregelen zoals inzet van extra inspecteurs, storingsploegen dichter op het spoor en stand-by na afloop van werkzaamheden om snel te kunnen handelen.

Daarnaast werken we aan verbetering van de algemene prestaties van het verkeer op de HSL. Daarvoor hebben ProRail en NS een integraal verbeterplan opgesteld, dat gericht is op logistiek, infrastructuur, materieel, personeel en organisatie.

2.2.2 Nieuw normenkader

ProRail ontwikkelt een nieuw normenkader voor kleinschalig onderhoud met het doel om de infrastructuur minder onverwacht uit dienst te nemen. Met dit normenkader wordt het voor ProRail en aannemers duidelijker wanneer het spoor onderhoud nodig heeft, wanneer het spoor met beperkingen te gebruiken is en wanneer het spoor niet meer gebruikt mag worden. Ook maakt het normenkader duidelijk wanneer de aannemer verantwoordelijk is en wanneer ProRail de beslissingen van de aannemer overneemt. Met dit normenkader wil ProRail duidelijkere criteria aan haar medewerkers en aan de aannemers meegeven. De implementatie van de 'onmiddellijke actie waarde' (OAW) is gestart in 2015 en loopt door naar 2016. De implementatie van de overige normen, de interventiewaarde en attentiewaarde, volgen in 2016.

Het nieuwe normenkader beïnvloedt alleen de werkzaamheden van de onderhoudsaannemer. Voor werkzaamheden van gespecialiseerde leveranciers van systemen en van ingenieursbureaus gelden de ontwerpnormen van ProRail.

2.2.3 Prestatie Gericht Onderhoud (PGO)

In de komende jaren wordt het Prestatie Gericht Onderhoud (PGO) verder ingevoerd, resulterend in 20 PGO-contracten voor heel Nederland (centraal en niet centraal bediende gebieden voor zover beheerd door ProRail). Door de nadruk te leggen op de uiteindelijke prestaties

stimuleren we aannemers om efficiënt en proactief te handelen. Door in het gunningsmodel en in het contract zware financiële prikkels te zetten op kwaliteitscriteria als o.a. 'minder storingen', 'snellere hersteltijd', 'het reduceren van Treindienst Aantastende Onregelmatigheden (TAO's)' en 'een minimaal benodigde hoeveelheid Treinvrije Perioden (TVP's)', wordt met PGO een actieve bijdrage geleverd aan één van de belangrijke prestatiegebieden van ProRail: de kwaliteit van beheer van en vervoer over de hoofdspoorweginfrastructuur. Er wordt hiermee een vertaling gemaakt van de prestatieafspraken uit de concessie over betrouwbaarheid, beschikbaarheid, storingsgevoeligheid, het aantal grote verstoringen en de duur daarvan, naar onderhoudsafspraken in de contracten met de aannemers zoals Prestatie Indicator 'Klanthinder als gevolg van storingen in de infrastructuur' en de Prestatie Indicator 'Aantal beïnvloedbare TAO's'.

In 2013 zijn een Convenant en Startnotitie ontwikkeld samen met de marktpartijen, die de basis zijn geweest voor de verdere doorstart van het Programma PGO 3.0. De ervaringen die ProRail de afgelopen jaren heeft opgedaan met de contractvorm PGO 3.0, in het bijzonder in de vier pilot-gebieden, worden gebruikt in de nieuw aan te besteden contracten en bij verbeteringen op het gebied van dataverzameling en -beheer, kennis en opleiding. Zo ontstaat een iteratief proces waarbij we al doende leren.

In 2015 zijn de openbare aanbestedingen van Hollands Noorderkwartier, Rotterdam en De Peel gestart. Ook deze opgedane ervaringen worden meegenomen in volgende aanbestedingen die voor 2016 gepland zijn. Naast het continu leren en verbeteren, hebben we als doel om compliant te worden op het gebied van kleinschalig onderhoud.

Met de aanbesteding naar PGO 3.0 verwacht ProRail, in lijn met de resultaten van de eerdere 11 PGO-gebieden, een significante daling in storingen, TAO's en functiehersteltijd van storingen in deze gebieden te realiseren.

Naast genoemde aanbestedingen zullen onder andere de volgende verbeteringen worden doorgevoerd:

- Configuratiedata en sturingsdata van de infra krijgen een prominentere rol binnen PGO. In 2016 wordt het informatieportaal van het programma SpoorData opgeleverd. Via dit portaal heeft iedereen die werkzaam is in de spoorsector toegang tot de voor hem relevante data. Het betreft gebruiksklare en gecombineerde configuratiedata over de infrastructuur (wat het is, wat het kan en waar het ligt) en sturingsdata (conditie, storingen, prestatie en onderhoud). Deze informatie is 24 uur per dag, 7 dagen per week beschikbaar. Het vullen van het portaal met de juiste gegevens loopt door in 2017.
- Kennisdeling over risico's is binnen PGO van groot belang. We gaan kennis over de faalmechanismen[2] (de zogenaamde FMECA's) met alle marktpartijen beter delen.
- De hoeveelheid TAO's wordt onderdeel van de gunning: aannemers moeten bij gunning aangeven hoeveel TAO's, en daarmee klanthinder, zij gaan reduceren. ProRail kan hiermee sterker sturen op reductie van klanthinder en maakt hiermee expliciet een belangrijke PI onderdeel van de nieuwe PGO-contracten.
- Tot slot blijven we investeren in kennis en opleiding, omdat dit de basis is voor goed onderhoud. Een opleidingsprogramma voor de hele sector is van start gegaan in 2015 en loopt in 2016 door met de implementatie van een e-learning module, trainingen, workshops en begeleiding en coaching.

2 Processen die leiden tot aantasting van onderdelen in de materiële structuur op mechanisch, chemisch, elektrisch of thermisch gebied. Voorbeelden zijn vermoeiing, slijtage en corrosie.

2.2.4 Verminderen impact buitendienststellingen

Om op een veilige en verantwoorde manier aan het spoor te kunnen werken, zijn buitendienststellingen noodzakelijk. De impact van buitendienststellingen willen we zoveel mogelijk beperken. Naast de afwegingen voor buitendienststellingen die op grond van het reguliere capaciteitsverdelingsproces worden gemaakt, is ProRail samen met stakeholders verschillende verbeteracties gestart:

- Het proces van vaststelling van buitendienststellingen hebben we transparanter gemaakt. In themasessies met de consumentenorganisaties over de complexe belangenafweging bij het plannen van buitendienststellingen leverden onder meer op dat we:
  - in 2016 zoveel mogelijk werkzaamheden blijven clusteren om meerdere keren hinder op eenzelfde corridor te voorkomen.
  - in 2016 zorgen dat de 'maat voor klanthinder' die we samen ontwikkelden vast onderdeel wordt in de afweging van verschillende buitendienststellingsvarianten.
- De aannemer eerder betrekken bij hinderoptimalisatie.
- Op verzoek van de consumentenorganisaties vertegenwoordigd in het Locov hebben we samen met hen en NS Reizigers een norm voor buitendienststellingen ontwikkeld: de ERM (extra ervaren reizigersminuten). Hiermee kunnen we verschillende buitendienststellingsvarianten ook op hinder beoordelen en een totaalvolume aan hinder voor een dienstregelingsjaar bepalen. De volgende stap is te zien of en hoe dit voor jaardienst 2017 kan worden gebruikt.
- ProRail verstrekt tijdig informatie over buitendienststellingen, neemt deel aan afstemoverleggen met decentrale overheden en wijst een coördinerend aanspreekpunt aan voor landelijke en decentrale stakeholders. ProRail zorgt dat deze werkwijze in de huidige bedrijfsvoering van haar organisatie wordt ingevoerd en stelt daarvoor extra capaciteit beschikbaar. Hierover zijn in 2015 met de decentrale overheden afspraken gemaakt aan de landsdelige OV- en Spoortafels.
- We werken aan een planningssysteem waarin vervoerders en beheerders integraal zicht krijgen op de planning van buitendienststellingen, zowel in de plantermijn (meer dan 1 jaar voor uitvoering) als in de uitvoeringsfase. Hierdoor zijn we op termijn beter in staat inzichtelijk te maken welke buitendienststellingen plaatsvinden voor functiewijzigingswerk en in aanmerking kunnen komen voor een vorm van vergoeding. Naar verwachting kunnen de vervoerders het systeem eind 2016 gebruiken als opvolger van het huidige RADAR en andere informatiebronnen voor buitendienststellingen.
- De periodieke overleggen met de KNVB en de luchthaven Schiphol, waarbij planning en verdeling van buitendienststellingen aan de orde komen, zetten we voort.
- Met goederenvervoerders doen we onderzoek naar mogelijkheden voor een betere doorstroming van het spoorgoederenvervoer tijdens buitendienststellingen.
- Het in 2015 opgestarte kwartaaloverleg met havenbedrijven, om beter aan te sluiten bij de wensen van de verladers, wordt in 2016 gecontinueerd.

Tweede helft 2015 zijn de buitendienststellingen voor 2016 definitief vastgesteld. In het Beheerplan 2016 is een lijst opgenomen met de grootste buitendienststellingen in 2016 (zie bijlage 6.1, 6.2 en 6.3).

2.3 Prioriteiten voor goederenvervoer

Het spoorgoederenvervoer in Nederland vraagt om ongehinderde treinritten en korte doorlooptijden van goederen voor zowel binnenlands als internationaal vervoer. Alleen hiermee kan het spoor zijn belangrijke economische functie behouden. ProRail werkt ook in 2016 aan maatregelen om goederenvervoerders tijdig te voorzien van informatie en aan goede voorzieningen en aansluiting met de hoofdspoorweginfrastructuur. In de beleidsprioriteitenbrief heeft het ministerie gevraagd om gevraagd extra aandacht te besteden aan het goederenvervoer.

In 2016 richt ProRail zich primair op de te beïnvloeden doelen: kwaliteit en volume.

Bij kwaliteit zijn er vijf hoofdthema's geformuleerd:
– Verbeteren doorlooptijd goederen
– Vergemakkelijken aanbieden en ontvangen van lading per spoor
– Verbeteren van de informatie-uitwisseling
– Flexibiliteit en betrouwbaarheid
– Veiligheid.

Bij volume richt ProRail zich op het leveren van voldoende logistiek en commercieel bruikbare infrastructuurcapaciteit voor de verladers en spoorgoederenvervoerders.

2.3.1 Operationeel Spoorconcept Goederenvervoer

Het Aanvalsplan Goederen uit 2014 is in 2015 geïncorporeerd in de Lange Termijn Spoor Agenda. Daarmee is het programma afgerond. Als uitvloeisel van het Aanvalsplan Goederen heeft ProRail – samen met een brede vertegenwoordiging uit de spoorgoederensector – als actie vanuit de LTSA het Operationeel Spoorconcept Goederenvervoer (OSCG) ontwikkeld. Dit is door de Spoorgoederentafel goedgekeurd en de uitvoering ervan is in 2015 gestart. Na prioritering van maatregelen zijn werkpakketten samengesteld. De werkpakketten zijn ingedeeld langs de spoorketen regimes:
– Feeder logistiek (flexibiliteit in planning)
– Line-Haul (betrouwbaarheid in uitvoering)
– Internationaal (verbeteren aansluiting)

Elk werkpakket sluit aan bij lopende initiatieven. Een uitwerking hiervan is opgenomen in het 'Plan van Aanpak OSCG operationele fase'. In 2016 worden de eerste maatregelen geïmplementeerd.

2.3.2 Intensivering samenwerking met Haven van Amsterdam en Havenbedrijf Rotterdam

Naast het OSCG is met de Havenbedrijven van Amsterdam en Rotterdam een samenwerkingsprogramma gestart. Partijen willen daarmee groei van het goederenvervoer per spoor mogelijk maken. Daarbij richten zij zich vooral op verbetering van de kwaliteit van de gehele spoorgoederenvervoerketen in de havengebieden. Dit geeft (deels) invulling aan het prestatiegebied 'Aansluitingen' uit de beheerconcessie van ProRail.

Dit programma kent vier pijlers:
1. *Spoorlogistiek* – lading moet betrouwbaar en flexibel via het spoor afgewikkeld kunnen worden via concurrerende concepten en omloopmodellen.
2. *Infrastructuur* – moet de logistieke keten optimaal faciliteren: betrouwbaar en zonder capaciteitsknelpunten.
3. *Markt* – versterking van de verladersclusters (havens en logistieke centra) door de drempels voor toetreding tot en gebruikmaking van spoorgoederenmarkt te verlagen, business development, logistic engineering en marketing & public affairs.
4. *Imago* – vergroting van begrip, prioriteit en kennis.

ProRail en de havenbedrijven werken samen aan invulling hiervan vanuit een nauwe relatie met het OSCG. Een gedetailleerde uitwerking van deze samenwerking is geborgd in het document 'Plan van aanpak Samenwerkingsprogramma Spoor-en Havenlogistiek Goederenvervoer'.

2.3.3 Overleg met goederenvervoerders

Met de goederenvervoerders overleggen we structureel over het bieden van treinpaden (BUP-tafel), de verdeling van capaciteit (Tafel van Verdeling) en functiewijzigingen infrastructuur (Tafel van Vergroting). Over andere zaken vindt – naast reguliere accountgesprekken – op strategisch niveau elk kwartaal het Directeuren Overleg Goederenvervoer plaats. Met havens, terminals en verladers is in 2015 regulier overleg opgezet; twee keer per kwartaal overleggen we op operationeel managersniveau met goederenvervoerders in het Operationeel Managers Overleg (OPS). Met stakeholders die daar behoefte aan hebben, vinden accountgesprekken plaats. ProRail participeert verder ook aan de Goederentafel met het ministerie van IenM en de stakeholders.

2.3.4 Afstemming met buitenlandse infrabeheerders

ProRail stemt over alle plan- en uitvoeringsfases af met aanpalende infrastructuurmanagers (nationaal en internationaal) van de internationale corridors en terminals. Hiermee bieden we een efficiënt, kwalitatief en kwantitatief (inter)nationaal product zonder oponthoud aan de grenzen van het beheergebied van ProRail en met afgestemde buitendienststellingen en bijbehorende doorgaande dienstregelingen. Met DB Netz overleggen we eens per maand op managementniveau en dagelijks/wekelijks op plannings- en uitvoeringsniveau over inhoud, proces en de kwaliteit van het geleverde product.

2.3.5 Integratie Keyrail

Medio 2015 heeft de fysieke integratie van Keyrail in ProRail plaatsgevonden. Alle medewerkers van Keyrail hebben een plek bij ProRail gekregen en een groot aantal best practices van Keyrail is door ProRail overgenomen. In 2016 zet ProRail in op het verbeteren van knelpunten bij de integratie van taken in de spoorgoederenketen die door de verschillende onderdelen van ProRail en het voormalige Keyrail niet op gelijke wijze zijn georganiseerd.

In 2016 zet ProRail de acties voort die na de integratie van Keyrail al grotendeels in gang zijn gezet:
- Verbeteren van de kwaliteit van logistiek en commercieel bruikbare infrastructuurcapaciteit op korte, middellange en lange termijn zowel op de spoorlijnen als op de emplacementen.
- Operationeel Managers Overleg met goederenvervoerders en terminals/verladers.
- Situation Reports aan havenbedrijven, verladers en terminals bij grote verstoringen.
- Bijdragen aan het opzetten van Rail Control Centre van het Havenbedrijf Rotterdam.

Landelijk Coördinatieteam Goederen
Met de integratie van Keyrail in ProRail is ProRail volledig verantwoordelijk voor de dienstverlening (het vervullen van de beheertaken) aan goederenvervoerders. Daarnaast leggen de beheerconcessie en de LTSA een aantal specifieke verplichtingen op aan ProRail voor spoorgoederenvervoer. Deze ontwikkelingen vragen om een gecoördineerde aansturing van activiteiten op het gebied van spoorgoederenvervoer binnen ProRail. Hier wordt invulling aan gegeven door het Landelijk Coördinatieteam Goederen (LCG). In het LCG werken managers van alle afdelingen die betrokken zijn bij het spoorgoederenvervoer samen aan integrale verbeteringen.

2.3.6 De European Rail Freight corridors

De European Rail Freight corridors zijn belangrijk voor de ontwikkeling van het internationale spoorgoederenvervoer. De internationale goederencorridors zijn vastgelegd (Verordening 913/2010) om optimale benutting van het internationale goederennet te borgen en zo in te zetten op duurzame mobiliteit. ProRail is actief bij de drie corridors waar Nederland onderdeel van uit maakt. Het is van groot belang dat ProRail ook in 2016 en verder veel bijdraagt aan de ontwikkeling van deze corridors. Met deze bijdrage wordt onder andere ook harmonisatie gezocht voor ERTMS (het nieuw systeem voor de beveiliging van het spoor) in Europa.

2.3.7 Derde Spoor Duitsland

In 2016 en de jaren daarna heeft de aanleg van het Derde Spoor Duitsland een behoorlijke impact op het treinverkeer in Nederland. Deze infrastructuuruitbreiding tussen Zevenaar en Oberhausen is nodig om de capaciteit voor het goederenvervoer op de Corridor van Zee tot Zevenaar (voorheen Betuweroute) beter te kunnen benutten en het Europese netwerk van goederencorridors als Rotterdam – Genua te versterken. Tijdens de aanleg van deze infrastructuur is de grensovergang Zevenaar – Emmerich minder beschikbaar en ondervindt het treinverkeer mogelijk hinder. Hiervoor nemen we samen met de ketenpartners de volgende maatregelen, die worden bewaakt door een stuurgroep onder leiding van het ministerie van IenM:

- Borgen met maatregelenpakket dat de goederentreinen ongehinderd kunnen rijden en de hinder voor omwonenden beperkt blijft
- Inspanning om binnen de wettelijke kaders voor onder meer geluid en Basisnet te blijven. Voor geluid worden op enkele punten overschrijdingen verwacht. Om deze knelpunten aan te pakken, plaatsten we raildempers. Voor basisnet ontwikkelden we prioriteitsregels op het Nederlands grondgebied om basisnet gerelateerde stoffen tijdens omleidingsperiodes maximaal over de Corridor van Zee tot Zevenaar te transporteren
- In overleg met het ministerie onderzoeken of enkele maatregelen uit het Meerjarenprogramma Geluidsanering naar voren kunnen worden gehaald. Hierover vindt later besluitvorming plaats.
- In overleg met het ministerie onderzoek naar de mogelijkheid en haalbaarheid van enkele infrastructurele aanpassingen gedurende de bouwperiode om het verkeer ongehinderd doorgang te laten vinden.
- In 2015 is de dienstregeling voor 2016 opgeleverd, die samen met de reizigers- en goederenvervoerders werd ontworpen. Hierin is met alternatieve routes via Venlo en Oldenzaal voldoende capaciteit beschikbaar om de goederenvervoerders te faciliteren, ook op drukke dagen. Treinen met gevaarlijke stoffen blijven zoveel mogelijk via de Corridor van Zee tot Zevenaar (voorheen Betuweroute) rijden.

Aan de regionale overheden leveren we via de stuurgroep een dashboard met realisatiecijfers over de omleidingen en bespreken we verwachtingen voor de toekomst. Met DB Netz overleggen we regelmatig over het Derde Spoor over afstemming van werkzaamheden en de omleiding van treinen die niet over de Corridor van Zee tot Zevenaar (voorheen Betuweroute) kunnen rijden. Ook vindt overleg plaats over de integrale operationele sturing. Op deze manier willen we ervoor zorgen dat de vervoerders kunnen rekenen op voldoende en op elkaar aansluitende capaciteit van hoge kwaliteit.

Mijlpalen 2016

- Oplevering integrale dienstregelingsplanning omgeleide treinen in de periode april – oktober 2016.
- Opleveren ICT-tools ter bevordering van het efficiënte gebruik van de (goederen)capaciteit en het verhogen van de kwaliteit in de uitvoering,

Acties 2016

- Continue monitoring en eventuele bijsturing voor het behalen van de doelstellingen,
- Implementeren van additionele regels ter bevordering van het efficiënte gebruik van de (goederen)capaciteit en het verhogen van de kwaliteit in de uitvoering en borging hiervan in de Netverklaring,
- Jaarlijkse borging van voldoende capaciteit voor goederenverkeer op de omleidingsroutes in de diverse plan- en uitvoeringsfases.

2.4 Beter benutten van de capaciteit van het spoor

ProRail werkt doorlopend aan efficiënte benutting van de spoorweginfrastructuur en het creëren van voldoende capaciteit voor treinverkeer. Dat doen we met grote programma's als Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS), maar ook met grote en kleine spoor- en stationsprojecten. Hierbij kijken we naar infra-aanpassingen aan de vrije baan en naar de benodigde capaciteitsuitbreiding op opstel- en serviceterreinen.

Omdat het spoor tijdens de vernieuwingen in dienst blijft, hebben deze werkzaamheden regelmatig gevolgen voor reizigers en verladers. Het is onze uitdaging om deze gevolgen zoveel mogelijk te beperken. Goede en actuele informatie speelt daarin een belangrijke rol. Met de campagne *ProRail Vernieuwt* informeren we reizigers, kondigen we buitendienststellingen tijdig aan en stimuleren we ze om de reisplanner te raadplegen voor ze op reis gaan. Buitendienststellingen van 52 uur en langer met reizigersimpact komen in de campagne. Op de site *www.prorail.nl/werkzaamheden* kondigen we werkzaamheden van 48 uur en langer aan die de komende drie maanden gepland staan. Deze werkzaamheden stemmen we af met Rijkswaterstaat en andere betrokken partijen om samenloop van werkzaamheden en hinder te beperken.

We vernieuwen ook de ICT-middelen die ons ondersteunen bij de uitvoering van de treindienst. Zo kunnen we meer capaciteit en een betere benutting van het spoor realiseren. Daarnaast volgen we in 2016 de aanbevelingen op uit de zogenaamde APK op de ICT-systemen die in het najaar van 2015 in opdracht van de directie is gestart.

Naast de grootschalige vernieuwingen, die in uitvoering zijn en komen, werkt ProRail aan diverse studies om de haalbaarheid van nieuwe wensen te bepalen. Voorbeelden van lopende studies zijn:
- Spooromgeving Geldermalsen
- Studies in het kader van Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (Amsterdam CS, Alkmaar – Amsterdam, SAAL MLT, Den Haag – Rotterdam, Nijmegen)
- Zwolle – Herfte
- Theemswegtracé (in opdracht van Havenbedrijf Rotterdam)
- Extra Sneltrein Groningen – Leeuwarden

2.4.1 Capaciteitsvergroting in nieuwe dienstregeling

Sinds enkele jaren kunnen vervoerders zelf capaciteit plannen in ons plansysteem DONNA. Hierdoor is de kwaliteit van het dienstregelingsplan toegenomen. De technische implementatie van DONNA Knoop was eind 2015 gereed, in 2016 worden werkwijzen en processen nog optimaal afgestemd en ingeregeld, zowel intern als met vervoerders. Deze uitbreiding zal leiden tot minder hinder voor de reizigers en verladers. Tegelijk wordt dan de al in het systeem aanwezige conflictsignalering verbeterd.

Vanaf 2017 wil NS een ander soort dienstregeling rijden. De voorbereidingen zijn in 2014 begonnen. In 2015 is dit nieuwe ontwerp verder uitgewerkt en is bepaald welke onderdelen, onder welke randvoorwaarden en in welk dienstregelingjaar aan de orde komen. In 2016 vullen we de randvoorwaarden verder in; dit in het kader van Beter en Meer.

Vanaf 2016 verhogen en verbeteren we de capaciteit voor goederenvervoer op de Brabantroute. Dat doen we ook op goederencorridors van en naar de grensovergang Oldenzaal om voldoende capaciteit voor goederentreinen van en naar Duitsland te accommoderen.

2.5 Vernieuwen van stations

Stations zijn belangrijke schakels in het spoornetwerk en belangrijke overstappunten voor al het openbaar vervoer in Nederland. Zij verbinden de trein met het voor- en natransport en zijn een toegangspoort tot steden en dorpen. De 410 stations in Nederland (van het hoofdrailnet en decentrale lijnen) vormen daarmee een wezenlijk onderdeel van de reis van deur-tot-deur van reizigers.

Als infrastructuurbeheerder biedt ProRail reizigers, vervoerders, concessieverleners en overheden schone, betrouwbare, toegankelijke, duurzame en comfortabele stations en transfervoorzieningen die een comfortabele reis mogelijk maken. ProRail is daarbij primair verantwoordelijk voor transfervoorzieningen als perrons, passages, liften, (rol)trappen, etc. die we schoon, heel, veilig en beschikbaar houden. Ook verzorgen we het meerjarig onderhoud hiervan. Daarnaast is ProRail verantwoordelijk voor de bouw en verbouw van de stations in Nederland.

Samenwerken aan kwaliteitsverbetering
ProRail en NS Stations hebben in het programma Beter en Meer duidelijke gezamenlijke ambities voor stations aangegeven. Belangrijk is integraal te kijken naar hoe het station functioneert. Want de beleving van reizigers wordt bepaald door een samenspel van factoren (veiligheid, betrouwbaarheid, reinheid, comfort). Dus niet alleen de kwaliteit van de transfer is van belang, maar ook de kwaliteit van het station als geheel. We trekken daarom vaker op met NS, waarbij beide bedrijven hun eigen opdracht, verantwoordelijkheid en rol hebben. Ook de samenwerking met vervoerders, gemeentes en onze andere partners in de stationsgebieden gaan we verder verbeteren. Focus ligt op drie speerpunten:

– Voorzieningen in relatie tot voor- en natransport, bijvoorbeeld het ophangen van XL-schermen in de stationshallen van aantal grote stations en de verdere ontwikkeling van het informatiepunt.
– De optimalisatie van het samenwerkingsmodel in de aanpak van stationsprojecten (bijvoorbeeld het implementeren van de juridische handreiking gezamenlijke projecten) en het beheer en exploitatie van de stations (bijvoorbeeld de nieuwe landelijke aanbesteding op schoonmaak).
– Het verbeteren van de positie van de concessieverleners en vervoerders op de stations. Een voorbeeld hiervan is de doorontwikkeling van de website *http://www.stations.nl*. en de bemensing van een gezamenlijke servicedesk.

Informatie over de stationsprogramma's Toegankelijkheid en Fietsparkeren bij stations zijn te vinden in bijlage 6.1.

Aanleg en uitbreiding van stations
De afgelopen jaren en ook in 2016 werkt ProRail, samen met bouwbedrijven en partners (NS Stations, lokale overheden en vervoerders) aan de metamorfose van een groot aantal stations. Veiligheid en klanttevredenheid voor reizigers hebben tijdens deze bouwwerkzaamheden de hoogste prioriteit. Toch leveren de werkzaamheden soms hinder op, zoals buitendienststellingen of omlooproutes op stations.

Na de (ver)bouw(ing) zijn deze stations klaar voor de toenemende reizigersaantallen de komende jaren en is er een flinke impuls gegeven aan de toegankelijkheid, veiligheid en comfort op deze stations. Op de kaart in bijlage 6.2 staan de stationsactiviteiten met de meeste hinder voor de reiziger. Zo stellen we bijvoorbeeld op Amsterdam Centraal en Utrecht Centraal vernieuwde delen van het station open. In Eindhoven openen we de stationspassage en in Breda en Tilburg leveren we het vernieuwde station op.

3 Randvoorwaarden realisatie beleidsprioriteiten

Bij de realisatie van de beleidsprioriteiten vinden we het belangrijk om in dialoog te blijven met stakeholders. Daarnaast staan onze doelstellingen veiligheid en duurzaamheid ook in 2016 hoog op de agenda.

3.1 Dialoog met stakeholders

ProRail overlegt op verschillende niveaus via diverse overleggen met stakeholders. In aanvulling op wat voor de goederenvervoerders hierover al is beschreven zijn er:

- Thematische tafels voor alle vervoerders over algemene onderwerpen als spoorwegveiligheid, dienstregeling en ontwikkeling van de infrastructuur.
- Directeurenoverleggen over de samenwerking en de klanttevredenheid van de individuele vervoerders en wederzijdse strategische ontwikkelingen en ambities.
- Een centraal loket voor het aanvragen van nieuwe diensten en het melden van klachten.
- Accountoverleggen, concessieteams en de regionale en landelijke ketenoverleggen voor overleg over de voortgang van vragen en meldingen.
- Concessieteams met regionale vervoerders om de ontwikkeling van de vervoersprestaties en maatregelen ter verbetering daarvan te bespreken. Via de zogenaamde driehoeksoverleggen worden daarbij de concessieverleners betrokken.
- Overleg met NS over de dossiers waarvoor we een gezamenlijke verantwoordelijkheid hebben zoals Beter en Meer, ERTMS, winterweer en be- en bijsturing van de toekomst. Daarnaast vindt overleg plaats over kwaliteitsverbetering HSL-net en grensoverschrijdend verkeer.
- De hoofdlijnen voor het Beheerplan 2016 hebben wij ter consultatie aan onze stakeholders voorgelegd. Hun adviezen hebben we meegenomen in onze afwegingen.
  De belangen van de verschillende stakeholders lopen niet altijd parallel. We moeten soms keuzes maken in een spanningsveld waarbij veiligheid, beschikbaarheid en middelen om voorrang strijden.
- ProRail werkt samen met gemeenten, provincies, waterschappen en de markt volgens de afspraken uit de in 2015 gesloten Tunnelalliantie. Als zij besluiten dat er ergens een tunnel moet komen, dan treedt een gestandaardiseerd proces in werking. Hierbij staan transparantie van proces en product, elkaar willen en kunnen helpen, en presteren centraal.

ProRail en Rijkswaterstaat (RWS) werken samen in een Strategische Alliantie met het doel om lopende samenwerkingsinitiatieven verder uit te bouwen en om nieuwe initiatieven te ontplooien. De samenwerking richtte zich in eerste instantie op o.a. marktbenadering, samenwerking in projecten, arbeidsmarktstrategie, assetmanagement en communicatie. De ambitie voor 2016 e.v. is om op drie onderwerpen de komende jaren intensiever samen te werken, te weten:

- Samenwerken in projecten (gericht op aansturing van projecten en kennisdeling)
- Grootschalige vervangingsopgave (beton en staal) vanuit Assetmanagement
- Uniforme marktbenadering.

Daarnaast blijft het continu verbinden van mensen uit beide organisaties op alle thema's die ProRail en RWS delen een van de belangrijkste pijlers van de Strategische Alliantie.

ProRail heeft vorig jaar samen met Rover een aantal 'black boxes' gedefinieerd. In Locov-verband zijn vervolgens acties ondernomen om meer inzicht te krijgen in deze thema's.

- Ontwerp: De consumentenorganisaties hebben een advies gegeven over de uitgangspunten bij het ontwerpen van infrastructuur. Hierop zijn de ontwerpregels aangepast.
- Bouw: In het werkbezoek OV-SAAL is inzicht gegeven hoe de aannemer daar is geprikkeld om tot minder hinder te komen. Rover neemt sinds dit jaar deel aan zogenaamde scenariosessies met stakeholders in een specifiek project. Ook daar bekijken we hoe we de aannemer kunnen stimuleren in het verminderen van hinder. Deelname aan een tweede project wordt ingevuld.
- Buitendienststellingen: Hoe wordt een afweging gemaakt tussen buitendienststelling-scenario's? Voor 2015 is het jaarvolume en herfstvolume inzichtelijk gemaakt op basis van de methodiek 'Extra ervaren Reizigers Minuten' (ERM). Hierdoor is een vergelijking mogelijk met andere jaren. Er zijn ook verschillende scenario's van projecten vergeleken op basis van ERM waardoor een objectievere keuze mogelijk was. We werken verder aan een ERM-norm voor jaarvolume en scenariovergelijking. Ook gaan we een keuze maken over het uitbreiden van de toepassing van ERM.
- Betrouwbaar: Wat doet ProRail voor hogere betrouwbaarheid van het spoor? Er is een nieuwe prestatie-indicator (PI) ontwikkeld waardoor impact op de treindienst inzichtelijk wordt van infrastoringen (PI 'klanthinder'). De TAO en Klanthinder monitor wordt maandelijks gedeeld met Rover. Kaart met alle impactvolle verstoringen komt online in het najaar. We gaan verder in gesprek over analyses, conclusies en acties n.a.v. verstoringen.
- Bijsturing: Als er een verstoring is, hoe handelt ProRail dan en welke bijstuurmogelijkheden zijn er? Er is inzicht gegeven in het programma Be en Bijsturing van de Toekomst (BBT). Alle huidige versperringsmaatregelen zijn gedeeld en de consumentenorganisaties worden betrokken bij de ontwikkeling van de nieuwe maatregelen. Daarnaast gaan we verder uitdiepen, onder andere over het afwegingskader.

ProRail stelt een procedure op voor de integrale werkwijze voor het werken voor derden (i.c. de decentrale overheden), die gerelateerd zijn aan het beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur. De opdracht om deze procedure op te stellen is in de beheerconcessie opgenomen. Onderdeel van de opdracht is de inrichting van een loket voor verstrekking van informatie, verzoeken voor derdenwerken en afhandeling van klachten. Hiermee wordt bewerkstelligd dat derden als opdrachtgever (mee) kunnen sturen op het proces van ontwerp, aanbesteding en uitvoering van het werk. ProRail is met de decentrale overheden in gesprek en de planning is om op de OV- en Spoortafels in 2016 tot vaststelling van de procedure te komen.

3.2 Veiligheid

Veiligheid blijft een prioriteit voor ProRail. Samen met onze stakeholders werken we actief aan het verder verbeteren van de veiligheidscultuur binnen de sector. Verbetering is vooral te behalen in de samenwerking met de stakeholders. ProRail deelt waar mogelijk de relevante resultaten en lessen van incidentenonderzoeken met betrokkenen en belanghebbenden. Ook informeert ProRail de Inspectie Leefomgeving & Transport (de toezichthouder op de spoorwegveiligheid) over alle veiligheidsincidenten en genomen maatregelen.

Risicoanalyses, veiligheidsbeleid en veiligheidsprogramma's stemmen we actief af met de ketenpartners en andere betrokkenen. Een voorbeeld is de nauwe samenwerking met stakeholders bij de verbetering van de veiligheid op overwegen. In het programma Niet-Actief Beveiligde Openbare Overwegen (NABO) werken we aan de verbetering van de veiligheid voor een aantal overwegen met een hoog risicoprofiel. Dit doen we met een gebiedsgerichte aanpak en cofinanciering van betrokken regionale en lokale overheden. Bij de uitvoering van dit programma wordt de samenwerking gezocht met de Stuurgroep Barrièrewerking, die de belangen behartigt van recreatieve organisaties zoals Wandelnet, de Fietsersbond en de Manege en Ruiterbond, en andere belangenorganisaties zoals de Land- en Tuinbouw Organisatie Nederland (LTO). Elk voornemen tot het opheffen van een overweg wordt voor advies voorgelegd aan deze stuurgroep.

Naast deze programma's wordt de arbeidsveiligheid bij het werk aan het spoor in 2016 verder verbeterd. Er worden nieuwe technische middelen voor werkplekbeveiliging ontwikkeld waarmee het spoor veiliger en sneller buiten dienst kan worden gesteld. In RailAlert-verband (het hoofddoel van Stichting RailAlert is er voor zorgen dat er in Nederland bij werkzaamheden aan de railinfrastructuur geen dodelijke ongevallen en nul ongevallen met verzuim als gevolg plaatsvinden) wordt met o.a. doorontwikkeling van het Digitaal Veiligheids Paspoort (DVP) het veiligheidsbewustzijn verder vergroot.

In 2016 wordt nadere invulling gegeven aan de governance code Veiligheid in de bouw die door de bouwsector in 2014 is ingevoerd, met onder meer de verdere uniformering van kaders voor voorlichting, veiligheidsinstructies, veiligheidsvoorschriften en veiligheidsmiddelen.

ProRail zet ook vol in op veiligheid op de stations. In 2016 ligt de focus op het realiseren van het afgesproken cameraprogramma in het kader van het terugdringen van het aantal geweldincidenten. Dit ter bescherming van het spoorwegpersoneel en de reizigers op stations. Daarnaast werken we actief samen met NS aan de verdere uitrol van de ov-chipkaartpoortjes waarbij de focus ligt op perronveiligheid. Dit moet leiden tot perronverbreding op die plekken waar dit noodzakelijk is.

ProRail, NS en NedTrain werken aan een set regels voor veilig werken op emplacementen. Het is de bedoeling om op basis van pilots die in 2015 plaatsvonden aanpassingen in de (interne) regelgeving door te voeren waardoor de verschillen in de regelgeving bij de drie bedrijven kleiner worden en de regels meer op elkaar aansluiten.

3.3 Duurzaamheid

De trein is een duurzaam vervoermiddel en het is belangrijk om het spoorsysteem ook voor toekomstige generaties een duurzaam alternatief te laten zijn. Sinds enkele jaren gaan wij in een vroeg stadium met stakeholders in gesprek over onze ambities en maatregelen op het gebied van duurzaamheid. In 2015 hebben gesprekken over onze ambities met het ministerie van IenM, vervoerders, Rover, ingenieursbureaus en aannemers focus opgeleverd voor ons Meerjarenplan Duurzaamheid 2016-2020. De focus wordt de komende jaren verbreed. Dat wil zeggen dat we de veiligheid op en om het spoor blijven waarborgen, maar ook willen zorgen dat de kwaliteit van de leefomgeving rondom het spoor behouden blijft.

Het verminderen van hinder, zoals geluid en trillingen, voor onze omgeving is een belangrijk thema. Voor trillingen is een plan ontwikkeld dat we samen met kennisinstituten zoals de TU Delft en het RIVM uitvoeren. Daarnaast blijven actuele ontwikkelingen rond de nieuwe Omgevingswet, stikstof en externe veiligheid aandacht vragen.

Focus 2016-2020
Vanaf 2016 zijn onze belangrijkste speerpunten, naast de beleidsprioriteiten, het verminderen van het energieverbruik (onder andere via de stationsscan duurzaamheid) en daarmee het verkleinen van onze CO_2-voetafdruk. Een van de middelen hiervoor is de stationsscan duurzaamheid. Hiervoor nemen we als maatregelen:
– Versneld vervangen van lampen op stations en in seinen door duurzame (LED-)verlichting, en door vervanging verlichting informatieborden door LED-verlichting.
– Inkoop groene windstroom en onderzoek naar mogelijkheden voor duurzame energieopwekking door inzet van zonne-energie op stationsdaken.
– Meer (her)gebruik van (duurzame) materialen.
– Afvalscheiding en reductie. ProRail heeft in 2015 al de eerste acties ondernomen op basis van de Green Deal. Dit wordt in 2016 en verder ingevuld.

Samen met de markt willen we de CO_2-impact van materialen terugdringen, zoals vastgelegd in de Green Deal Duurzaam (GWW). Verder willen we de materialenbibliotheek voorzien van meer duurzame materialen. Vanaf eind 2015 nemen we deel aan de Green Deal Infranatuur, waarin we samen met andere beheerders op zoek gaan naar oplossingen voor knelpunten die we allen ervaren tijdens de uitvoering van ons natuurbeheer.

Dilemma is het tegenstelde belang van duurzaamheid versus beschikbaarheid en veiligheid. Om de beschikbaarheid en veiligheid te verbeteren, brengen we bijvoorbeeld extra wisselverwarming of verlichting aan. Dit conflicteert soms met het realiseren van de duurzaamheidsdoelstellingen. Dilemma is ook de (voor)financiering van zonne-energie op stationsdaken. Die is wel toekomstvast maar door de huidige lage energieprijs lastig rendabel te maken. We vinden deze ontwikkeling maatschappelijk erg belangrijk. Op dit moment zijn zes stations voorzien van zonnecellen (Utrecht Centraal, Rotterdam Centraal, Amsterdam Amstel, Helmond, Amersfoort, Utrecht Zuilen). Bij diverse projecten lopen studies naar de haalbaarheid van het opwekken van zonne-energie en de financieringsmogelijkheden (o.a. Assen, Groningen, Tilburg, Zwolle).

4 Prestatie-indicatoren

In het beheerplan zijn informatie- en prestatie-indicatoren opgenomen waarop we sturen om de ambities en doelen uit de Lange Termijn Spooragenda te realiseren. De basis hiervoor is vastgelegd in de Beheerconcessie. Hierin staat voor elke prestatie-indicator een basiskwaliteit in de vorm van bodemwaarde. Dit is de waarde waar niet onder gepresteerd mag worden. Elke prestatie-indicator heeft ook een streefwaarde voor 2019. Het ministerie van IenM stelt de waarden van de indicatoren vast. Hieronder staat een overzicht van de prestatie-indicatoren voor de periode 2016-2019[3]. De informatie-indicatoren zijn te vinden in bijlage 6.5.

4.1 Reizigerspunctualiteit

In de beheerconcessie is aangegeven dat er nieuwe indicatoren voor reizigerspunctualiteit in het kader van 'Beter en Meer' worden ontwikkeld. In samenwerking met NS en het ministerie van IenM en in samenspraak met consumentenorganisaties zijn de mogelijkheden bekeken om indicatoren te verbeteren op basis van OV-Chipkaartdata (OVCP-data), om zo dicht mogelijk bij de beleving van de reizigers aan te sluiten.

In 2015 is gestart met de ontwikkeling van de nieuwe indicatoren, die in 2016 wordt voortgezet. Focus ligt op:
– het vaststellen van de precieze definitie,
– het gebruik van de OV-Chipkaartdata als bron,
– het opbouwen van historische data.

De nieuwe indicatoren worden pas geïntroduceerd als er voldoende data beschikbaar is en ervaring met de indicator is opgebouwd en na vaststelling door het ministerie van IenM. Tot die tijd sturen we op de huidige reizigerspunctualiteit <5 min Hoofdrailnet.

4.2 Klanthinder als gevolg van storingen in de infrastructuur

ProRail heeft onder andere samen met de consumentenorganisaties in het Locov in 2015 de prestatie-indicator Klanthinder als gevolg van storingen infrastructuur ontwikkeld. Deze indicator geeft inzicht in het aantal storingen met grote impact op de treindienst. Hierbij wordt de verbinding gelegd tussen de storing en de hinder die de reiziger ondervindt. De prestatie-indicator geeft zodoende een nauwkeuriger inzicht in de daadwerkelijke hinder als gevolg van een TAO.

Voor deze prestatie-indicator geldt dat nog relatief weinig historische gegevens beschikbaar zijn om de juiste bodem- en streefwaarden te kunnen vaststellen. Vandaar dat deze indicator in 2016 eerst als informatie-indicator is opgenomen in het online prestatiedashboard, dat in

3 In 2015 heeft IenM een audit laten uitvoeren op de indicatoren uit de concessie die hetzij nieuw zijn (de indicator Klanthinder), hetzij qua definitie of meetsysteem zijn gewijzigd (punctualiteit HSL en punctualiteit regionale series). De aanbevelingen van deze audit zijn, voor zover van toepassing, verwerkt in de bodem- en streefwaarden van deze indicatoren.

2015 door ProRail is gelanceerd. In 2016 worden aan de hand van de opgebouwde historische gegevens, de bodem- en streefwaarden door het ministerie van IenM vastgesteld.

4.3 Groeipad prestatie-indicatoren

Prestatie-indicator	Bodemwaarde 2015	Streefwaarde			
		2016	2017	2018	2019
Klantoordeel reizigers-vervoerders	6	6,7	6,8	6,9	7
Klantoordeel goederen-vervoerders	6	6	6	6,5	7
Reizigerspunctualiteit <5 min HRN (gezamenlijk met NS)	90,0%	91,0%	nvt	nvt	92,3%
Aandachtstrajecten (gezamenlijk met NS)	93,7%	95,0%	nvt	nvt	95,6%
Punctualiteit <3 min HSL-producten	80,0%	80,5%	nvt	nvt	82,0%
Punctualiteit <3 reizigersverkeer totaal	87,0%	88,0%	88,5%	89,0%	90,0%
Punctualiteit regionale series <3 min	92,4%	92,9%	92,9%	93,2%	93,4%
Punctualiteit goederenverkeer	80,0%	80,5%	81,0%	81,5%	82,0%
Geleverde treinpaden	97,5%	97,6%	97,8%	98,0%	98,2%
Aantal Beïnvloedbare TAO's (Techniek en Processen)	5.000	4.550	4.400	4.250	4.100

4.3.1 Klantoordeel reizigersvervoerders

Voor de reizigersvervoerders wil ProRail in 2016 vasthouden aan het huidige niveau (2014: 6,7). Door goed te luisteren naar de wensen van de vervoerders en deze om te zetten in specifieke gezamenlijke speerpunten en deze uit te voeren is de verwachting dat de tevredenheid zal stijgen tot een 7 in 2019.

4.3.2 Klantoordeel goederen-vervoerders

Een aantal dossiers (problematiek Derde Spoor Duitsland; integratie Keyrail; hoogte gebruiksvergoeding) gekoppeld aan een economisch lastige markt zorgt ervoor dat de klanttevredenheid van de goederenvervoerders in de jaren 2015 tot 2017 onder druk kan staan. ProRail heeft samen met de goederensector (vervoerders maar ook verladers en havens) een plan gemaakt met zo'n 30 activiteiten waaraan we de komende jaren samen invulling willen geven. Vanaf 2018 verwachten we dat daarmee een aantal issues uit de eerder genoemde dossiers afgerond of opgelost zijn waardoor een groei verwacht wordt richting een 7 in 2019.

ProRail houdt bij beide klanttevredenheidsonderzoeken, en in overleg met het ministerie van IenM, vast aan de onderzoeksmethodiek van de afgelopen jaren. Hierbij wordt een aantal verbeterstappen ingezet voor de meting, de weging van cijfers en de inbedding van door klanten gevraagde verbeteringen in de organisatieprocessen.

4.3.3 Reizigerspunctualiteit <5 min Hoofdrailnet

Als gevolg van de doorontwikkeling van de nieuwe prestatie-indicator is besloten om voor 2016 nog de huidige definitie van reizigerspunctualiteit te hanteren. De reizigerspunctualiteit bestaat uit drie componenten: treinpunctualiteit (op 5 min.), uitval en gehaalde aansluitingen. Aangezien de verwachting is dat er vanaf 2017 gewerkt wordt met de nieuwe prestatie-indicator is alleen de streefwaarde voor 2016 benoemd.
De streefwaarde voor 2016 is vastgesteld op 91,0% (bodemwaarde 2015 was 90%). Deze PI wordt sterk beïnvloed door het aantal extreme dagen, waardoor de toevalsfactor erg hoog is. Dit wordt geschat op plusminus +/– 1%. In deze streefwaarde is rekening gehouden met de volgende ontwikkelingen in 2016:

- Geen grote veranderingen in de reizigerspunctualiteit bij de introductie van de dienstregeling 2016.
- Diverse grote werkzaamheden in 2016 met een risico op een lagere reizigerspunctualiteit.
- Werkzaamheden aan de infrastructuur rond Breda en Emmerich/de Brabantroute.
- De materieel-stand bij NS staat onder stuk, dit zal leiden tot vollere treinen en langere halteerprocessen met negatief effect op de reizigerspunctualiteit.

4.3.4 Aandachtstrajecten

Als gevolg van de doorontwikkeling van de nieuwe prestatie-indicator reizigerspunctualiteit is besloten om voor 2016 nog de huidige definitie van de aandachtstrajecten te hanteren. De streefwaarde voor 2016 is 95% (de bodemwaarde 2015 was 93,7%) die groeit naar 96% in 2019. Ook deze PI wordt sterk beïnvloed door het aantal extreme dagen. Aangezien we verwachten dat we vanaf 2017 werken met de nieuwe prestatie-indicator is geen streefwaarde benoemd voor de jaren 2017 en 2018.

4.3.5 Punctualiteit <3 min reizigersverkeer totaal:

De verwachting is dat de totale punctualiteit voor reizigersverkeer geleidelijk zal stijgen vanwege de resultaten van Be- en Bijsturing voor de Toekomst (BBT). Dit programma heeft een eerste focus op de A2-corridor. Uitgangspunten zijn dat het dienstregelingsplan duidelijk

uitvoerbaar is en maatregelen sneller worden genomen. Hierdoor wordt na een incident sneller gereden én gereden conform belofte. BBT heeft met name effect op de negatieve uitschieters (rode en zwarte dagen) en minder effect op normale dagen (groene dagen).

De uitkomst van de toets op de dienstregeling 2016 geeft weer dat de prestaties gelijk zijn aan 2015. Dit betekent dat het huidige niveau van 88% wordt gehanteerd als streefwaarde in 2016. Pas in 2018 wordt een effect op landelijk niveau verwacht als gevolg van BBT en Spoorweb van 89% naar 90%.

In 2015 hebben we een nieuw meetsysteem geïmplementeerd waarmee de punctualiteit exacter wordt gemeten op het perron. In het huidige meetsysteem wordt ruim voor het perron gemeten en wordt een correctiefactor gehanteerd. Het effect van dit nieuwe systeem is nog niet bekend. De ontwikkeling van de waarden van deze indicator is gebaseerd op het oude meetsysteem. Indien het nieuwe meetsysteem een effect heeft op de waarden (zowel positief als negatief), dan worden, in overleg met het ministerie van IenM, de bodem- en streefwaarden mogelijk aangepast.

4.3.6 Punctualiteit regionale series (<3 min)

De decentralisering van de lijn Zwolle-Enschede naar de Provincie Overijssel en het toevoegen van de nieuwe meetpunten Winterswijk en Doetinchem hebben een nadelig effect op de verwachte waarden in de komende jaren. Dit verschil is –/– 0,6 procentpunt.
Het mogelijke effect van het nieuwe meetsysteem waardoor de punctualiteit exacter wordt gemeten, is ook op deze indicator van toepassing.

Met de regionale vervoerders zetten we de succesvolle samenwerking in de concessieteams voort. In deze teams sturen we op een hogere punctualiteit en een lagere treinuitval. Daarnaast worden opstartteams opgericht wanneer er een nieuwe concessiehouder voor een lijn is. Dit met het doel om goed voorbereid te zijn wanneer de concessiehouder voor het eerst live gaat en om een punctualiteitsdaling te voorkomen.

4.3.7 Punctualiteit <3 min HSL-producten

De scope van deze indicator is aangepast vanwege de overheveling van de series van ICE en de IC Brussel naar de prestatie-indicator Punctualiteit Hoofdrailnet (HRN). Deze overheveling heeft een positief effect op de bodem- en streefwaarde van ongeveer 0,5 procentpunt. Om deze reden is de bodemwaarde gestegen naar 80,0%. Daarnaast gaat in 2016 de frequentie van de Thalys omhoog en is de kans reëel dat de Eurostar in 2016 als nieuwe vervoersmodaliteit gaat rijden. De invloed van deze ontwikkelingen is meegenomen bij de bepaling van de streefwaarde voor 2016. Deze is vastgesteld op 80,5%. Aangezien we verwachten dat we vanaf 2017 werken met de nieuwe prestatie-indicator is alleen de streefwaarde voor 2016 benoemd.

Zoals eerder aangegeven, heeft de verbetering van de algemene prestaties van het verkeer via de HSL, naar aanleiding van het grote uitvalpercentage op de lijn, onze specifieke aandacht. Samen met NS hebben we een actieplan opgesteld waarbij de focus op de uitval ligt.

4.3.8 Punctualiteit goederenverkeer

Vanaf 2015 zijn de effecten van de werkzaamheden aan het Derde Spoor Duitsland van invloed op de punctualiteit van het goederenverkeer. De effecten hiervan zijn vertaald in de waarden. De intensieve benutting van de Brabantroute blijft een kwetsbaar punt. De groei van de punctualiteitswaarden blijft daardoor gematigd.

De inspanningen van het corridorteam, de inrichting feedbackloop met vervoerders en extra bezetting op de VL-posten laten de punctualiteit de komende jaren geleidelijk stijgen.

Belangrijk aandachtspunt bij deze PI is dat de definitie weliswaar gelijk is aan eerdere jaren, maar dat het gebied waar ProRail verantwoordelijk voor is na de integratie van KeyRail is veranderd. De corridor van Zee tot Zevenaar (voorheen Betuweroute) is op dit moment nog geen onderdeel van de metingen voor punctualiteit goederen (deze werd door KeyRail gemeten en wordt in de systemen van ProRail geïntegreerd). In 2016 zal de impact van deze integratie bepaald worden.

4.3.9 Geleverde treinpaden

De indicator geleverde treinpaden zal in de komende jaren geleidelijk stijgen door snellere opstart van de treindienst, het verkleinen van de impact van storingen en programma's zoals BBT en PGO.

4.3.10 Aantal beïnvloedbare TAO's (techniek en processen)

Op het gebied van TAO's zien we al geruime tijd een constante ontwikkeling; de beïnvloedbare TAO's (de stuurlijnen Techniek en Processen) vertonen een neerwaartse trend. Verwachting is dat we in 2015 beter presteren dan de bodemwaarde die gold in het Beheerplan 2015. In het voorjaar 2015 is gezien de dalende trend voor 2016 een nieuwe, aangescherpte target bepaald die meer in lijn is met de werkelijke realisatie van 2014 en 2015. Om deze neerwaartse lijn vast te houden, worden onderstaande maatregelen genomen:

- Continuering van het TAO-programma. Dit programma richt zich op TAO- en hinderreductie van zowel de beïnvloedbare (techniek en processen) als de beperkt beïnvloedbare (derden en weer) TAO's.
- Verdere uitrol van PGO.
- Uitrol Beter en Meer. Dit programma werkt aan een prestatieverbetering op de A2-corridor met als doel hier vanaf 2018 meer treinen te kunnen laten rijden.
- Uitrol acties in het kader van de Driehoek Amsterdam – Schiphol – Utrecht. Het gaat hier om acties die de bereikbaarheid van Schiphol moeten vergroten.
- Focus op TAO's met veel klanthinder.
- Technische verbeteringen. De uitrol van o.a. een nieuw type wissel, een nieuw type ES-las, LED seinen.
- Doorontwikkeling van de Meldkamer Spoor: Traject waarbij onder meer het verbeteren van de incident- en storingsafhandeling wordt opgepakt.

5 Financiën

De manier waarop ProRail haar financiën heeft georganiseerd en beheert, is tweede helft 2015 vaak negatief in het nieuws geweest. De teneur was dat we onze zaken niet op orde hebben. Daarvan is geen sprake, maar het moet wel beter. Er is inmiddels een verbeterplan gestart en er zijn maatregelen getroffen. Met de verbetermaatregelen zorgen we ervoor dat we kunnen aantonen dat we goed omgaan met het geld voor het beheer en de aanleg van het spoor, dat we goede inschattingen kunnen maken van benodigd geld vanuit het Rijk en dat we beter verantwoording afleggen over onze prestaties. We richten ons niet alleen op de cijfers, maar ook op de organisatie, mensen, cultuur, systemen en processen. ProRail legt hierover verantwoording af aan het ministerie.

In dit hoofdstuk geven we op hoofdlijnen inzicht in de winst- en verliesrekening 2016 die in lijn is met de financiële verantwoording in rapportages en de jaarrekening. In de winst- en verliesrekening zijn de bedrijfsopbrengsten (€1.230 miljoen exclusief BTW) en de bedrijfslasten voor 2016 opgenomen (€ 1.230 miljoen exclusief BTW). Het saldo van opbrengsten en kosten leidt tot een neutraal resultaat.

In 2015 is een aanpassing gedaan in de presentatie van de afschrijvingskosten. Vanaf 2016 worden alleen de netto afschrijvingskosten getoond. Hiermee geeft ProRail invulling aan een van de opmerkingen van de accountant. Naast de bijdragen van de Rijksoverheid en de gebruiksvergoeding krijgt ProRail financiële middelen van het Rijk, provincies en gemeenten voor de uitvoering van MIRT-projecten, regionale en lokale projecten en geoormerkte programma's. Geoormerkte programma's zijn groepen projecten die samen een specifieke doelstelling realiseren, zoals externe veiligheid en preventie spoorsuïcide.

De begroting van het voormalige KeyRail is verwerkt in de hier gepresenteerde cijfers.
Voor inzicht in de aansluiting op de bergoting van IenM zie bijlage 6.8.

Financiële spanning
De in eerdere hoofdstukken besproken operationele activiteiten van ProRail worden ingekaderd door de toegekende beschikbare publieke middelen en de spanning die daarop staat. ProRail heeft in haar subsidieaanvraag 2014 aangekondigd dat er in 2018 een spanning ontstaat tussen de beschikbare en benodigde middelen voor Beheer, Onderhoud en Vervanging (BOV). In reactie daarop zijn in opdracht van het ministerie van IenM 2015 de BOV-reeksen doorgelicht. Hierbij is gekeken naar de betrouwbaarheid van de reeksen en eventueel achterstallig onderhoud en er zijn maatregelen geïdentificeerd die de spanning zouden kunnen verminderen.

Uit de doorlichting is gebleken dat de meerjarenreeksen op orde zijn en dat er geen sprake is van achterstallig onderhoud. Wel resteert op basis van de subsidieaanvraag 2015 een verschil tussen de meerjarenreeksen van ProRail en de begroting op het Infrastructuurfonds. In opdracht van het ministerie werkt ProRail de door de auditors geïdentificeerde maatregelen en hun (financiële) effecten nader uit. Begin 2016 besluit het ministerie van IenM welke maatregelen worden genomen om de budgetspanning op te lossen.

Budget Exploitatie exclusief BTW (x mln euro)	2015	2016
Exploitatiebijdrage Rijksoverheid	834	781
Amortisatie investeringsbijdragen	478	
Gebruiksvergoeding Gemengd Net	299	339
Bijdragen	**1.611**	**1.120**
Opbrengst uren eigen productie	87	80
Overige bedrijfsopbrengsten	44	30
Diverse bedrijfsopbrengsten	**131**	**110**
BEDRIJFSOPBRENGSTEN	**1.742**	**1.230**
Grootschalig onderhoud	144	129
Kleinschalig onderhoud	268	286
Onderhoud transfer	70	76
Beheer en calamiteiten	178	174
Verkenning en innovatie	13	13
Uitbesteed werk	**673**	**678**
Lonen en overige bedrijfslasten	402	409
Bruto afschrijvingskosten	810	129
Vrijval herwaarderingsreserve	–203	
Netto afschrijvingskosten	**607**	**129**
Financiële baten en lasten	14	14
BEDRIJFSLASTEN PRORAIL	**1.696**	**1.230**
Exploitatie Keyrail	46	
BEDRIJFSLASTEN TOTAAL	**1.742**	**1.230**
BEDRIJFSRESULTAAT	**0**	**0**

Budget Investeringen exclusief BTW (x mln euro)	2015	2016
Bovenbouwvernieuwingsprojecten	109	86
Overige vervangingsprojecten	248	169
Vervangingsinvesteringen	**357**	**255**
Uitbreidingsprojecten (MIRT)	585	652
Geoormerkte programma's	5	0
Ministerie IenM	**947**	**907**
Projecten provincies en gemeenten	286	285
Projecten FENS	0	2
Derden	**286**	**287**
BRUTO INVESTERINGEN	**1.233**	**1.194**

6 Bijlagen

6.1 Werkzaamheden Infra en Stationsprojecten

1 Herinrichten stationsomgeving Doetinchem
2 Spoorzone station Groningen
3 Station Eindhoven
4 Station Tilburg
5 Station Utrecht Centraal
6 Station Amsterdam Centraal
7 Station Amersfoort
8 Stationsouttilage stations provincie Groningen
9 Station Breda
10 Stationszone Driebergen Zeist
11 Spoorzone Elst
12 Station Zwolle
13 Gouwekruising en Moordrecht-boog - parallelstructuur ten behoeve van A12
14 Zevenaar, aanleg 25kV en ERTMS
15 Electricatie Zwolle - Wierden
16 Almelo-Marienberg-Hardenberg, aanpassen beveiliging en wissels en vernieuwen spoor
17 OV SAAL Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad
18 DoorStroomStationUtrecht (DSSU)

Bovenstaande kaart geeft een overzicht van de infraprojecten en stationsactiviteiten met de meeste hinder voor de reiziger en verlader. Deze lijst is niet uitputtend. Op de website *www.prorail.nl/vernieuwt* is specifieke en actuele informatie over deze en andere infra- en stationsprojecten terug te vinden. Hier zijn ook de werkzaamheden opgenomen die we uitvoeren in opdracht van derden. Ten tijde van het opstellen van dit beheerplan waren er 24 verzoeken om werken voor derden in behandeling te nemen, 222 waren in uitvoering en 37 zijn in het voorgaande jaar afgerond.

Infraprojecten
Ook in 2016 proberen wij bij grote infrastructurele projecten de hinder voor reizigers, verladers en omgeving zo veel mogelijk te beperken. Dit doen we door met vervoerders, Rijkswaterstaat, de reizigersorganisaties en omgeving slim te plannen en te bouwen.

Stationsprojecten
In 2016 vinden er op diverse stations door heel Nederland werkzaamheden plaats (zie hoofdstuk 2.2). Er vinden verschillende soorten werkzaamheden plaats variërend van grootschalige stationsverbouwingen tot perronaanpassingen. Hinder voor reizigers is ook hier niet altijd te voorkomen, ProRail doet er alles aan om dit (in overleg met reizigersorganisaties en omgeving) te beperken.

6.2 Werkzaamheden regionale projecten

1 Onderdoorgang Santpoort
2 Verhogen robuustheid valleilijn Barnveld - Ede
3 Onderdoorgang Leiden
4 Snelheidsaanpassing Hoekse lijn
5 Snelheidsverhoging Zutphen - Vorden
6 HOV lijn Alphen - Gouda
7 Diverse maatregelen Beverwijk
8 Onderdoorgang Wolveg a
9 Aansluiting Euroterminal Coevorden
10 Aanleg onderdoorgang Leijenseweg Bilthoven
11 Emplacement Doetichem

Deze kaart is een weergave van de in 2016 in uitvoering zijnde regionale projecten waarbij de meeste hinder voor de reiziger en verlader wordt verwacht. Deze lijst is niet uitputtend. Op de website *www.prorail.nl/vernieuwt* is specifieke en actuele informatie over deze en andere regionale projecten terug te vinden. Hier zijn ook de werkzaamheden opgenomen die we uitvoeren in opdracht van derden. Ten tijde van het opstellen van dit beheerplan waren er 24 verzoeken om werken voor derden in behandeling te nemen, 222 waren er in uitvoering en 37 zijn in het voorgaande jaar afgerond.

6.3 Werkzaamheden onderhoudsprojecten

1 Repareren diverse stalen kunstwerken, Harlingen, Smildervaart
2 Conserveren stalen spoorbrugg en Reitdiep en Starkenborgh-kanaal
3 Versterken wegviaduct Graafseweg Nijmegen
4 Bovenbouw vernieuwing diverse lijnen onder meer baanvakken Zutphen - Winsterwijk en Arnhem - Nijmegen
5 Bovenbouw vernieuwing diverse lijnen en wisselvernieuwing o.a Zwolle, Olst, Meppel
6 Aanleg 3 kV voedingbaanvak Doetinchem - Winterswijk
7 Herstellen taluds Heerhugowaard
8 Vervangen perrons 's Hertogenbosch Oost
9 Vernieuwen stalen bruggen Bisschopsgraaf
10 Stationsmaatregelen brand- en rookpreventie Schiphol Plaza
11 Schilderen perronkappen Station Haarlem

Deze kaart geeft een overzicht van de onderhoud- en vervangingsprojecten in 2016 waarbij de meeste impact voor de reiziger wordt verwacht. Ook deze lijst is niet uitputtend. Op de website *www.prorail.nl/vernieuwt* is specifieke en actuele informatie over deze en andere onderhoudsprojecten terug te vinden. Hier zijn ook de werkzaamheden opgenomen die we uitvoeren in opdracht van derden. Ten tijde van het opstellen van dit beheerplan waren er 24 verzoeken om werken voor derden in behandeling te nemen, 222 waren er in uitvoering en 37 zijn in het voorgaande jaar afgerond.

6.4 Programma's benoemd in de beheerconcessie 2015-2025

Actuele toelichting, programmamijlpalen en geplande acties voor 2016

Deze bijlage bevat een beknopte beschrijving van de programma's die benoemd zijn in de beheerconcessie. Per programma is een korte toelichting opgenomen, een opsomming van de belangrijkste mijlpalen, de acties voor 2016 en de partijen waarmee in het programma wordt samengewerkt.

Winterweerprogramma	
(Actuele) toelichting op programma	NS en ProRail hanteren bij winterweer een stapsgewijze winterspecifieke gezamenlijke aanpak met een jaarlijks terugkerende Plan, Do, Check en Act-cyclus waarin verbeteringen die voortvloeien uit ervaringen tijdens de winter, stapsgewijs worden gerealiseerd, vooruitlopend op structurele verbeteringen uit Beter en Meer. Hierin wordt gewerkt aan een robuuster spoorsysteem dat ook bestand is tegen winterse omstandigheden. Er is een structurele en fundamentele verbetering in zowel de infrastructuur als de bijsturing noodzakelijk om onder dergelijke omstandigheden de treindienst in control te houden. Op basis van de evaluatie van de winter 2011-2012 hebben we met alle betrokkenen voor de komende winters gekozen voor betrouwbaarheid en voorspelbaarheid boven frequentie en comfort. De voornaamste maatregel is het aanpassen van de dienstregeling op basis van vooraf gedefinieerde criteria, vooral om de 'olievlekwerking' van verstoringen op winterse dagen te voorkomen en op die manier de gevolgen voor de reiziger te beperken. We proberen, mits reëel en veilig, steeds minder snel te besluiten tot de inzet van een aangepaste dienstregeling. Op dagen met een aangepaste dienstregeling streven we ernaar om daar waar mogelijk een beter product te kunnen bieden aan reizigers. Daarnaast lopen binnen het programma diverse maatregelen om het aantal storingen in infrastructuur en materieel terug te dringen (waaronder aanscherping van de maatregelen bij ijs op de bovenleiding) en bij toch voorkomende storingen te zorgen voor sneller herstel. Hiermee draagt het programma Winterweer bij aan de prestatie indicatoren Algemeen Klantoordeel en Reizigerspunctualiteit. Voor de korte termijn zorgen NS en ProRail aan de hand van hun gezamenlijke Programma Winterweer op basis van opgedane ervaringen tijdens winters weer samen voor kleine verbeteringen in de infrastructuur en het materieel, zoals de aanpassingen aan wisselverwarmingen en toiletsystemen ter voorkoming van uitval als gevolg van bevriezing. Rapportage vindt op reguliere basis plaats aan verantwoordelijke directieleden van NS en ProRail.
Programma mijlpalen	Uiterlijk in 2017 een evaluatie of de ambitie van het Winterweerprogramma gerealiseerd is en het programma daarmee is afgerond. (Een specifieke vorm van voorbereiding op het winterseizoen zal wel blijven bestaan als onderdeel van de reguliere werkzaamheden van NS en ProRail).
Acties 2016	– Op basis van ervaringen tijdens de winters onderzoeken we i.c.m. mutaties in de nieuwe dienstregeling jaarlijks hoe de aangepaste dienstregeling op punten verbeterd kan worden door bijvoorbeeld daar waar mogelijk de capaciteit enigszins te vergroten. We onderzoeken voor winter 2015-2016 hoe we meer materieel met anti-icing kunnen behandelen. – Op basis van ervaringen tijdens de winters worden door ProRail aanpassingen aan de infrastructuur (voornamelijk wissels) op de meest risicovolle storingslocaties gecontinueerd en verbeterd. Wegens zachte winters zijn de ervaringen met (de aanscherpingen van) maatregelen beperkt. Belangrijke actie is dus om maatregelen goed te blijven monitoren en evalueren om het effect in komende winter(s) aan te tonen.
Samenwerking	ProRail en NS.

STS Verbeterprogramma

(Actuele) toelichting op programma	Stop Tonend Sein (STS)-passages kunnen leiden tot botsingen en ontsporingen. Het voorkómen van STS-passages vergt een multidisciplinaire aanpak binnen de hele spoorsector. Sinds het ongeval bij Amsterdam Singelgracht in 2012 werken ProRail, NS en andere vervoerders nauw samen aan de uitvoering van het STS-Verbeterplan, waarmee we het aantal STS-passages willen verminderen. Binnen het STS Verbeterprogramma worden branchebreed afspraken gemaakt. De partijen zijn zelf verantwoordelijk voor de implementatie. Uitrol van ERTMS is noodzakelijk om verstrekkende verbeteringen met betrekking tot een reductie in het aantal STS-passages te realiseren.
Programma mijlpalen	– Geïmplementeerd waarschuwingssysteem ORBIT (in 2016 voor NS en DB Schenker, mogelijk daarna ook voor andere spoorvervoerders). – Verbeterde zichtbaarheid van seinen (afgerond in 2016). – uitrol 400 extra ATB-Vv (gereed begin 2017).
Acties 2016	– Het materieel van NS en DB Schenker wordt voorzien van ORBIT. Dit is een waarschuwingssysteem in de treincabine dat aan de machinist een signaal geeft wanneer een trein te snel een rood sein nadert. – NS voert in nauwe samenwerking met ProRail de praktijkproef voor het verzwaren van het remcriterium uit. – Uniforme lokale voorschriften en regelgeving op opstelterreinen. – In 2016 (en begin 2017) worden 400 extra seinen voorzien van ATB-Vv, met name op de corridors Rotterdam-Venlo en Amsterdam-Maastricht).
Samenwerking	ProRail en vervoerders

Programma ERTMS

(Actuele) toelichting op programma	Het huidige systeem voor beveiliging van het spoor (ATB) wordt in de komende decennia in een deel van Nederland vervangen door het Europese beveiligingssysteem ERTMS. Doel ervan is dat de reiziger en de verlader het spoor in toenemende mate als een aantrekkelijke vervoersoptie zien en gebruiken. ERTMS verbetert de spoorwegveiligheid, vereenvoudigt het grensoverschrijdend vervoer en biedt potentiële voordelen op het gebied van snelheid, capaciteit en betrouwbaarheid. ERTMS maakt het mogelijk om treinen veilig te laten rijden met minder tussenruimte. Treinen kunnen elkaar dus sneller opvolgen. Het programma ERTMS zit in de planuitwerkingsfase, waarin in de periode tot 2017 de Voorkeursbeslissing ERTMS uit 2014 verder wordt uitgewerkt en aan het eind de projectbeslissingen worden genomen. Zo worden eisen aan het vervoerssysteem vastgesteld en wordt via ontwerpkeuzes toegewerkt naar onderliggende specificaties die nodig zijn om aanbestedingen te kunnen doen voor ombouw van materieel en invoering van ERTMS in de infrastructuur. De scope is vastgesteld in de Voorkeursbeslissing ERTMS; deze houdt in dat de voor 2020 en 2030 verplichte EU-TEN-corridors en grote delen van de PHS-corridors van ERTMS moeten worden voorzien. Daarom werken het ministerie van Infrastructuur en Milieu, ProRail en NS tijdens de Planuitwerkingsfase als één team samen in het Programma ERTMS. De samenwerking is vastgelegd in een samenwerkingsconvenant waarin de verantwoordelijkheden staan beschreven. Daarnaast is er ook een onafhankelijk systeemintegrator/ CIO. Binnen het programma ERTMS zijn er de volgende werkstromen: vervoerssysteem, infrastructuur, materieel, programmabureau en programmabeheersing.
Programma mijlpalen	– Projectbeslissing Infrastructuur – Eerste kwartaal 2017, waarbij de Tweede Kamer beslist over de plannen voor de invoering van ERTMS in de infrastructuur. – Projectbeslissing Materieel, derde kwartaal 2016, waarbij de Staatssecretaris/Kabinet beslist over de plannen voor de inbouw van ERTMS in al het materieel in Nederland (waaronder het materieel van NS). – Al het materieel omgebouwd en geschikt voor ERTMS (2022). – Geselecteerde/afgesproken infrastructuur omgebouwd naar ERTMS (2028).
Acties 2016	– Voorbereiding projectbeslissingen Infrastructuur (eerste kwartaal 2017 en Materieel (Derde kwartaal 2016)). – Start Aanbesteding Materieel in 2016 en voorbereidingen voor de aanbesteding Infrastructuur in 2017.
Samenwerking	Het ministerie van IenM, NS en ProRail.

Programma Be- en bijsturing van de toekomst	
(Actuele) toelichting op programma	Zie paragraaf 2.1.
Programma mijlpalen	Zie paragraaf 2.1.
Acties 2016	Zie paragraaf 2.1.
Samenwerking	NS en ProRail, regionale en goederenvervoerders.

Geïntegreerde aanpak	
(Actuele) toelichting op programma	ProRail zal samen met de vervoerder op het hoofdrailnet gedurende de looptijd van de concessie uitvoering geven aan de gezamenlijk met de concessieverlener opgestelde Geïntegreerde aanpak. De geïntegreerde aanpak moet leiden tot een samenhangend programma voor een optimaal spoorsysteem, dat past binnen de huidige budgettaire kaders. En tot een concreet stappenplan waarin wordt beschreven hoe de LTSA ambities voor veiliger, betrouwbaarder en hoog frequent spoorvervoer worden gerealiseerd. De opstelling van de geïntegreerde aanpak onder leiding van het ministerie is thans gaande. De geïntegreerde aanpak rust op drie belangrijke pijlers: PHS, ERTMS en de operationele aanpak uit Beter en Meer. Om tot meer samenhang in de drie pijlers voor de geïntegreerde aanpak te komen zijn drie onderzoeken (synergie PHS/ERTMS, onderzoeken Knooppunten en Spitsreiziger Randstad) en één activiteit (concrete uitwerking Beter en Meer) nodig. De drie onderzoeken zijn in 2014 verricht.
Programma mijlpalen	n.t.b. door het ministerie van IenM.
Acties 2016	n.t.b. door het ministerie van IenM.
Samenwerking	Het ministerie van IenM, ProRail, NS.

Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS)	
(Actuele) toelichting op programma	In 2010 heeft het kabinet het voorkeursbesluit Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) genomen. Het programma wordt in opdracht van het ministerie van IenM uitgevoerd door ProRail in nauwe samenwerking met NS en andere vervoerders. Dit 'spoorboekloos rijden' wordt in de periode tot 2028 stap voor stap ingevoerd. De afgelopen jaren zijn er voorkeurs- en realisatiebesluiten genomen over een aantal grote infrastructuur projecten (Knooppunt Utrecht, de route Schiphol/Amsterdam-Almere/Lelystad, knooppunt Amsterdam Centraal en op de route Boxtel – Meteren). In 2015 is de PHS planningsmatrix opgesteld met als doel afstemming tussen NS, ProRail en het ministerie van IenM over de verwachte ingangsdatum van productverbeteringen (input NS) en de planning van de realisatie van de daarvoor benodigde PHS maatregelen (input ProRail). Besluitvorming over de PHS-maatregelen vindt plaats in goede samenspraak tussen het ministerie van IenM, KNV Goederenvoervoer, ProRail en NS in het directieoverleg PHS. NS investeert fors in de modernisering en verdere uitbreiding van het materieelpark om de uitbreiding van het reizigersvervoer mogelijk te maken.
Programma mijlpalen	– De eerste PHS-maatregelen zijn gerealiseerd en de eerste stappen in het kader van het uitbreiden van het productaanbod zijn gezet (2017). – Oplevering DSSU (2016).
Acties 2016	– Publiceren Tracébesluit en start bouwactiviteiten twee extra sporen tussen Rijswijk en Delft Zuid. – Het werken aan de realisatie van de onderdoorgang Veenendaal Klompersteeg (medio 2015 t/m 2019). – De uitwerking van de maatregelen op de corridors Breda-Eindhoven, Alkmaar-Amsterdam en Den Haag-Breda. Buiten PHS werkt ProRail aan de voorbereidingen op de uitbreiding van de treindienst tussen Almere en Schiphol, omdat in de dienstregeling 2017 het aantal Intercity's tussen Almere en Schiphol wordt verhoogd van twee naar vier keer per uur per richting.
Samenwerking	Het ministerie van IenM, ProRail, NS en KNV.

Landelijk verbeterprogramma overwegen

(Actuele) toelichting op programma	Het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO) heeft als doel om samen met betrokken partijen de veilige en vlotte doorstroming van weg- en spoorverkeer op overwegen te bevorderen, zodat het aantal incidenten of de kans daarop aantoonbaar vermindert. Het LVO richt zich op overwegen met het meeste verbeterpotentieel met bij voorkeur generieke maatregelen en waar nodig een mix van generieke en specifieke of enkel specifieke maatregelen. Het LVO gaat uit van een integrale aanpak in de bredere ruimtelijke context van de overweg waarbij wordt uitgegaan van een brede integrale probleemanalyse. Het programma loopt tot 2028 en heeft een IenM budget van € 203 mln. Generieke maatregelen, zoals het verkorten van dichtligtijden worden geheel door IenM gefinancierd. Bij specifieke maatregelen geldt een cofinanciering van 50/50, waarbij IenM 50% financiert van de meest kosteneffectieve maatregel. Het LVO is een beleidsprogramma van IenM en ProRail.
Programma mijlpalen	Programma loopt, tranchegewijs, tot 2028.
Acties 2016	– Naar verwachting begint in 2016 de uitvoering van generieke maatregelen zoals het verkorten van de dichtligtijden bij stations. De studie hiernaar wordt in 2015 afgerond. Onderdeel van deze studie is een afteller op perrons. Het vrijgavetraject, implementatie en afstemming met vervoerders zal voor een groot deel in 2016 plaatsvinden. – Afronding onderzoeken beïnvloeden van gedrag van overweggebruikers. – Vervolg tranches 1, 2 en 3 en start intakefase tranche 4 voor specifieke projecten. – Verder begint in 2016 de uitvoering van specifieke maatregelen in onder meer Groningen, Ermelo en Putten. – In 2016 vindt afronding plaats van de verankering van de LVO werkwijze binnen IenM en ProRail en herschikking van rollen/ taken van IenM en ProRail. Het accent van het LVO verschuift dan meer naar de realisatie en uitvoering, waarmee de werkzaamheden vooral bij ProRail en regionale coördinatoren van de provincies komen te liggen. De rol van IenM zal zich beperken tot de besluitvormingsfases met nadere afspraken over de aansturing van ProRail.
Samenwerking	Het ministerie van IenM, ProRail, regionale en lokale overheden.

Programma fiets parkeren bij stations

(Actuele) toelichting op programma	ProRail verhoogt de kwaliteit van fietsenstallingen bij stations, breidt ze uit om te zorgen voor voldoende fietsparkeerplekken en neemt maatregelen waardoor de benutting van bestaande stallingen verbetert. Dat doet ProRail in samenwerking met de andere partijen in het stationsgebied, met name regionale overheden en NS Stations. Het 'Actieplan Fietsparkeren' van het Rijk is het kader om te komen tot plannen voor de stations. Het Rijk ondersteunt decentrale overheden financieel door onder bepaalde voorwaarden en voor afgesproken termijn de aanleg en instandhouding van deze fietsparkeerplaatsen te co-financieren. Exploitatie en handhaving zijn verantwoordelijkheden van exploitanten (vaak NS) en decentrale overheden. Eén en ander verwoord in de kamerbrief over het Actieplan 'Fietsparkeren bij Stations'. Op basis van de resultaten van de evaluatie van dit Actieplan uit 2015 worden mogelijk, en in overleg met NS Stations en decentrale overheden / Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG), de spelregels en de planning van het actieplan Fietsparkeren bijgesteld.
Programma mijlpalen	Einddatum is 2020. Eindresultaat voor 2020 is 130.000 tot 180.000 fietsplekken gereed.
Acties 2016	– Realiseren van circa 20.000 nieuwe stallingsplaatsen bij diverse stations. – Voortzetten overleg voor Business Cases op de complexe locaties (top 32 / de grootste stations voor wat betreft de fietsparkeerbehoefte). – Monitoren pilots benutting bewaakte stallingen in samenwerking met NS Stations en enkele gemeenten (klantvriendelijker toegangssysteem en concept "elke eerste dag gratis").
Samenwerking	Het ministerie van IenM, ProRail, NS en VNG.

Programma toegankelijkheid

(Actuele) toelichting op programma	Het zoveel mogelijk zelfstandig kunnen reizen in het OV is van grote waarde, zeker voor reizigers met een beperking. In 2015 is gewerkt aan het tweede Actualisatierapport Toegankelijkheid door ProRail (gezamenlijk met NS). Dit rapport geeft zicht op de huidige stand, voorstel voor eventuele wijzigingen door bijvoorbeeld veranderende regelgeving en zicht op de eindhorizon van de maatregelen. Met het programma wordt door ProRail een maatregelenpakket uitgevoerd zodat in 2030 alle reizigers van en of naar een toegankelijk station reizen. Sinds 2006 worden 368 bestaande stations op onderdelen aangepast. Nieuw te bouwen stations sinds 2006 worden volgens actuele normen van toegankelijkheid opgeleverd. Naast het uitvoeren van de fysieke maatregelen op diverse stations spant ProRail zich in om, in het kader van flankerende maatregelen toegankelijkheid, vanuit haar verantwoordelijkheid de toegankelijkheid in de OV-keten aanvullend te verbeteren. Dit gebeurt zowel zelfstandig als samen met decentrale overheden, vervoerders en de consumentenorganisaties.
Programma mijlpalen	– 2020: minimaal 90% van de reizigers reist van en/of naar volledig zelfstandig toegankelijke stations. Dat wil zeggen dat de pakketten 'bereikbaarheid perron' en 'aanpassen perronhoogte' op minimaal 218 van de (bij start programma) 368 bestaande stations is afgerond. – 2030: totale programma gereed.
Acties 2016	In 2016 is ProRail op diverse stations in het hele land aan de slag om de toegankelijkheid te verbeteren. – Het aanpassen van de perronhoogtes. – Het bereikbaar maken van perrons met realisatie van liften en hellingbanen. kleinere maatregelen, zoals met name in 2016 het aanpassen van verlichtingsniveau's naar de aangescherpte normen.
Samenwerking	Het ministerie van IenM, ProRail en NS.

Programma prestatiegericht onderhoud aan het spoor (PGO)

(Actuele) toelichting op programma	Zie paragraaf 2.2.3.
Programma mijlpalen	Zie paragraaf 2.2.3.
Acties 2016	Zie paragraaf 2.2.3.
Samenwerking	ProRail en onderhoudsaannemers.

Aanvalsplan spoorgoederenvervoer	
(Actuele) toelichting op programma	Doelstelling van het aanvalsplan spoorgoederenvervoer was het maken van een sectorbreed plan om de concurrentiepositie van het spoorgoederenvervoer in Nederland te verbeteren. Dit aanvalsplan is reeds in maart 2014 afgerond, en in 2015 in de Lange Termijn Spoor Agenda geïncorporeerd. Daarmee is het programma, zoals opgenomen in de beheerconcessie, afgerond. De LTSA heeft de opdracht beschreven aan de sector om het Operationeel Spoorconcept Goederenvervoer (OSCG) te maken, hetgeen de uitvoering behorend bij het aanvalsplan betreft.
Programma mijlpalen	Geen; afgerond.
Acties 2016	Zie voor de geplande activiteiten in het kader van de OSCG voor 2016, paragraaf 2.3.1.
Samenwerking	Het ministerie van IenM, ProRail, KNV.

Programma werkzaamheden Derde Spoor Duitsland	
(Actuele) toelichting op programma	Zie paragraaf 2.3.7.
Programma mijlpalen	Zie paragraaf 2.3.7.
Acties 2016	Zie paragraaf 2.3.7.
Samenwerking	Het ministerie van IenM, ProRail, KNV, Provincie Gelderland, Provincie Noord-Brabant, EVO, HBA en HBR, DB Schenker en verladers.

6.5 Informatie Indicatoren

Prestatiegebied	Informatie indicator
Algemeen	– Aantal treinkilometers – Aangevraagde treinpaden – Te beheren areaal – LCC-kosten per treinkilometer – Klantoordeel decentrale overheden – Klantoordeel verladers (1) – Klantoordeel reizigers (1)
Veiligheid	– Aantal aanrijdingen overweggebruikers – Aantal botsingen trein-trein – Aantal ontsporingen – Aantal STS-passages – Aantal STS-passages gevaarpunt bereikt – Aantal arbeids-veiligheidsincidenten – Aantal milieuovertredingen (geconstateerd door bevoegd gezag)
Betrouwbaarheid	– Aantal treinen goederenvervoer op tijd aan grens met hoofdspoor – De gevraagde versus gerealiseerde dienstregeling (goederenvervoer) – Aantal goederenpaden die aansluiten op het internationale net – Geleverde treinpaden goederenvervoer conform planning – Responstijden aanvragen goederenpaden binnen overeengekomen normtijd – Aantal overbelastverklaringen – Aantal TAO's derden – Aantal TAO's weer – Uitgevallen treinen – Gerealiseerde aansluitingen op knooppunten – Gemiddelde hersteltijd TAO's – Klanthinder als gevolg van storingen infra (2)
Duurzaamheid	– CO_2-voetafdruk

(1) Nog te ontwikkelen indicatoren
(2) Tijdelijke informatie-indicator

6.6 Definities en meetmethoden prestatie indicatoren

PI Algemeen klantoordeel reizigersvervoerders
Definitie: Het klanttevredenheidsonderzoek onder reizigersvervoerders kent een subjectief en een objectief onderdeel:

1. Een subjectief oordeel van de reizigersvervoerders over de dienstverlening van ProRail. Het gaat hierbij om een oordeel over:
   – Het functioneren van de totale organisatie.
   – Het functioneren van specifieke afdelingen/processen (relatiemanagement, capaciteitsverdeling, verkeersleiding, functiewijziging, functiehandhaving, en afhandeling veiligheidsincidenten).
   – De prijs-kwaliteit verhouding van treinpaden en overig.
   – Het vakmanschap.
2. Een objectief oordeel van de reizigersvervoerders over de mate waarin ProRail specifiek gemaakte afspraken (speerpunten of aandachtsgebieden) nakomt. Het gaat hierbij om afspraken die per vervoerder verschillend kunnen zijn en dus per vervoerder specifiek worden gemaakt.

In scope vallen vervoerders waarmee een volwaardige toegangsovereenkomst (TO) is afgesloten (geen beperkte TO) en die openbaar vervoer van reizigers verzorgen.

*Meetsysteem***:** ProRail houdt jaarlijks een Klanttevredenheidsonderzoek (KTO) onder reizigersvervoerders. Vervoerders vullen een vragenlijst in, waardoor ProRail een beeld krijgt over het oordeel van haar klanten. De vervoerders geven voor de onder punt 1 genoemde aspecten een rapportcijfer van 1-10. Uiteindelijk komt per vervoerder één cijferlijst tot stand. Bij de calculatie van het PI-cijfer gelden de volgende uitgangspunten:

– Voor het subjectieve oordeel van een vervoerder worden de vier hierboven aangegeven aspecten gelijk gewogen (allen 25%).
– Voor het totaalcijfer van een vervoerder worden het subjectieve en het objectieve oordeel gelijk gewogen (beide 50%).
– Er wordt een totaalcijfer voor de gehele PI berekend waarbinnen de totaalcijfers per vervoerder allen gelijk worden gewogen.

ProRail brengt het totaalcijfer van de PI gesplitst naar segmenten (hoofdrailnet, regionale reizigersvervoerders) in beeld. Tevens wordt inzicht gegeven in de respons van vervoerders (vervoerders die niet reageren worden niet meegenomen).

PI Algemeen klantoordeel goederenvervoerders
Definitie: Het klanttevredenheidsonderzoek onder goederenvervoerders kent een subjectief en een objectief onderdeel:

1. Een subjectief oordeel van de goederenvervoerders over de dienstverlening van ProRail. Het gaat hierbij om een oordeel over:
   – Het functioneren van de totale organisatie.
   – Het functioneren van specifieke afdelingen/processen (relatiemanagement, capaciteitsverdeling, verkeersleiding, functiewijziging, functiehandhaving, en afhandeling veiligheidsincidenten).
   – De prijs/kwaliteit verhouding van treinpaden en overig.
   – Het vakmanschap.
2. Een objectief oordeel van de goederenvervoerders over de mate waarin ProRail specifiek gemaakte afspraken (speerpunten of aandachtsgebieden) nakomt. Het gaat hierbij om

afspraken die per vervoerder verschillend kunnen zijn en dus per vervoerder specifiek worden gemaakt.

In scope vallen goederenvervoerders die hoofdzakelijk in opdracht van andere partijen dan ProRail werken (niet: vervoerende aannemers).

*Meetsysteem***:** ProRail houdt jaarlijks een Klanttevredenheidsonderzoek (KTO) onder goederenvervoerders. 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. Uiteindelijk komt per vervoerder één cijferlijst tot stand. Bij de calculatie van het PI-cijfer gelden de volgende uitgangspunten:

– Voor het subjectieve oordeel van een vervoerder worden de vier hierboven aangegeven aspecten gelijk gewogen (allen 25%).
– Voor het totaalcijfer van een vervoerder worden het subjectieve en het objectieve oordeel gelijk gewogen (beide 50%).
– Er wordt een totaalcijfer voor de gehele PI berekend waarbinnen de totaalcijfers per vervoerder allen gelijk worden gewogen.

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

PI Punctualiteit reizigersverkeer totaal < 3 min

Definitie: het percentage treinaankomsten waarbij het verschil tussen de oorspronkelijk geplande tijd en de vastgestelde realisatietijd kleiner is dan 3 minuten. Uitgevallen aankomsten en aankomsten van vervangende treinen worden niet meegerekend. Punctualiteit voor het totale reizigersverkeer (Hoofdrailnet, Regionale Series en HSL-producten) wordt gemeten op 50 stations.

Meetsysteem: de berekening wordt gebaseerd op gegevens uit Spoorkompas.

PI Reizigerspunctualiteit <5 minuten HRN

Deze indicator wordt gemeten door NS, waarna ProRail de uitkomsten ongewijzigd overneemt in haar rapportages. NS hanteert bij deze PI's de volgende definities in haar vervoerplan:

'Reizigerspunctualiteit geeft een indicatie van het percentage van de reizigers voor wie de treinreis qua reistijd is geslaagd. Dat wil zeggen dat de trein daadwerkelijk gereden heeft, bij aankomst minder dan vijf minuten vertraging had en de voor overstappers geplande aansluiting is gehaald. Het totaal van het aantal reizigers dat op tijd aankomt (vijfminutennorm) en het aantal overstappers dat een aansluiting heeft gehaald, wordt gedeeld door het totaal van het geplande aantal reizigersaankomsten en gepland aantal reizigers van een uitgevoerde aansluiting. De reizigersaantallen worden gebaseerd op metingen van conducteurs'.

PI Punctualiteit Regionale Series <3 min

Definitie: het percentage treinaankomsten waarbij het verschil tussen de oorspronkelijk geplande tijd en de vastgestelde realisatietijd kleiner is dan 3 minuten. Uitgevallen aankomsten en aankomsten van vervangende treinen worden niet meegerekend. Punctualiteit van de Regionale Series wordt gemeten op 31 stations voor treinseries van vijf vervoerders (Arriva, Connexxion, NSR, Syntus en Veolia).

Meetsysteem: de berekening wordt gebaseerd op de gegevens uit Spoorkompas.

PI Punctualiteit HSL-producten <3 min
Definitie: het percentage treinaankomsten waarbij het verschil tussen de oorspronkelijk geplande tijd en de vastgestelde realisatietijd kleiner is dan 3 minuten. Uitgevallen aankomsten en aankomsten van vervangende treinen komen niet in de berekening. Punctualiteit van HSL-producten wordt gemeten op vier stations voor IC Direct en Thalys van vervoerder NS Internationaal.

Meetsysteem: de berekening wordt gebaseerd op de gegevens uit Spoorkompas.

PI Punctualiteit goederenverkeer
Definitie: het percentage goederentreinen waarbij de vertraging t.o.v. het laatst gewijzigde plan (het actuele plan – dat sporadisch tijdens de rit nog gewijzigd wordt) op het eindpunt van de route minus de vertraging op het startpunt van de route kleiner is dan drie minuten. Als de vertrekvertraging negatief is, wordt deze op nul gezet. Punctualiteit van goederenverkeer wordt gemeten op zes goederenroutes voor alle treinen met de rijkarakteristieken GO (goederentreinen) en EUC (Europese Unit Cargo). De zes goederenroutes die meetellen zijn, in beide richtingen (met genoemde tussenpunten): Kijfhoek – Eindhoven – Sloe, Beverwijk – Utrecht – Sittard, Amsterdam Westhaven – Meteren, Roosendaal – Amersfoort – Oldenzaal, Kijfhoek – Eindhoven – Venlo en Kijfhoek – Amersfoort – Onnen. Afwijkingen van deze routes worden alleen gemeten als de omleiding plaatsvindt over een eveneens gemeten route. Andersom worden treinen die normaal niet worden gemeten bij een omleiding over een wel gemeten route ook meegenomen in de berekening.

Meetsysteem: de berekening is gebaseerd op gegevens uit Spoorkompas.

PI Geleverde Treinpaden
Definitie: het percentage volledig gerealiseerde treinpaden voor alle reizigersvervoerders plus de niet (volledig) gerealiseerde treinpaden waarvan de vervoerders de veroorzaker zijn. Een treinpad is een capaciteitsreservering op de infrastructuur die nodig is om een trein te rijden. Een treinpad wordt gekaderd door de treinactiviteiten die onder één treinnummer op één verkeersdag zijn gepland.

Meetsysteem: de gegevens die nodig zijn voor deze PI worden ontsloten met de applicatie Dashboard PI Treinpad die realisatie- en monitoringgegevens ophaalt uit Spoorkompas. De PI berekenen we met een specifieke beslisboom (algoritme). Er is dagelijks controle op de verwerkingsstappen die leiden tot deze PI. Voor rapportagedoeleinden worden alle gegevens overgenomen in een centrale database, van waaruit wordt gerapporteerd aan zowel reizigersvervoerders als ProRail.

PI Aandachtstrajecten
Deze indicator wordt gemeten door NS, waarna ProRail de uitkomsten ongewijzigd overneemt in haar rapportages. NS hanteert bij deze PI's de volgende definities in haar Vervoerplan: 'De indicator aandachtknooppunten is het gemiddelde van tien aandachtsknooppunten t.a.v. punctualiteit per aankomstrichting op 15 minuten. Alle treinen die uit één bepaalde richting binnenkomen op 1 van de 35 knooppunten tellen even zwaar mee. De punctualiteit wordt gemeten ten opzichte van de in de dienstregeling opgenomen tijd; dat betekent dat als een trein niet heeft gereden of 15 minuten later is, die als niet gehaald wordt geteld. Scope: gehele HRN exclusief Intercity Direct, Thalys en Eurostar.'

De trajecten voor 2016:

Knooppunt	Richting	Corridor
Roermond	Roermond – Eindhoven	A2/A12
Amsterdam Zuid	Amsterdam Zuid – Amsterdam Bijlmer	A2/A12
Den Haag Centraal	Den Haag Centraal – Den Haag HS	Oude Lijn
Den Haag HS	Den Haag HS – Rotterdam	Oude Lijn
Rotterdam	Rotterdam – Gouda	NoordOost
Nijmegen	Nijmegen – Arnhem	A2/A12
Leiden	Leiden – Schiphol	Oude Lijn
Dordrecht	Dordrecht – Rotterdam	Oude Lijn
Apeldoorn	Apeldoorn – Amersfoort	NoordOost
Amersfoort	Amersfoort – Apeldoorn	NoordOost

PI Aantal Beïnvloedbare TAO's (techniek en processen)
Definitie: een Treindienst Aantastende Onregelmatigheid (TAO) is een verstoring van de Dienstregeling, veroorzaakt door een onregelmatigheid aan de infrastructuur.

Meetsysteem:
ProRail legt alle onregelmatigheden in de treindienst voor de hele spoorbranche vast in het systeem Monitoring. Dit systeem genereert automatisch een TVTA (Te Verklaren Trein Afwijking) als een trein een vertragingssprong van 3 minuten of meer maakt, wordt opgeheven, verlegd of omgeleid. Een vertragingssprong is het verschil in vertraging van een trein tussen twee opeenvolgende dienstregelpunten.

De afdeling Verkeersleiding beoordeelt de TVTA, waarbij een oorzaak en een veroorzaker wordt toegekend aan de TVTA. Dit komt in het systeem Monitoring. Veroorzakers kunnen deze toewijzing betwisten en in het uiterste geval resulteert dit in arbitrage. Dit wordt vastgelegd in de rapportage PI-beschikbaarheid.

6.7 Samenvatting reacties stakeholders

Nr.	(geclusterde) Reacties van stakeholders	Onderwerp	Reactie ProRail	Verwerkt in BHP?
1	Er is bij de stakeholders waardering voor het voortzetten van de in 2015 gestarte aanpak voor de spoordriehoek Amsterdam Schiphol Utrecht. Quick wins vanuit deze spoordriehoek zouden verder moeten worden uitgerold in het land.	Klanthinder (buitendienststellingen, impactvolle verstoringen)	ProRail waardeert het vertrouwen in de aanpak voor de spoordriehoek Amsterdam Schiphol Utrecht en zal uiteraard de toepasbaarheid van bereikte resultaten d.m.v. deze aanpak ook onderzoeken voor andere gebieden. Ook het TAO (Treindienst Aantastende Onregelmatigheid) reductie programma en de introductie van de nieuwe indicator klanthinder helpen bij het identificeren en sturen op vermindering van impactvolle verstoringen.	ja
	De wens wordt geuit om een betere informatieverstrekking over de landelijke lijst van buitendienststellingen.		ProRail werkt aan een vernieuwd planningssysteem waarin zowel vervoerders als beheerders integraal zicht krijgen op de planning van buitendienststellingen, zowel in de plan termijn (> 1 jaar voor uitvoering) als in de uitvoeringsfase.	ja
	Daarnaast is de behoefte om nog meer betrokken te worden bij het maken van afwegingen van grote buitendienststellingen.		Buitendienststellingen worden aan vervoerders voorgelegd in de gebruikeroverleggen (een overleg tussen capaciteitsverdeling en vervoerders als onderdeel van de formele capaciteitsverdeelprocedure). De consumentenorganisaties worden via themasessies van het Locov betrokken. De periodieke overleggen met de KNVB, de luchthaven Schiphol en goederenvervoerders worden voortgezet.	ja
	De zorg wordt geuit dat de reiziger steeds meer overlast ervaart als gevolg van herstelwerkzaamheden tijdens de dienstregelingsuren.		Wanneer een (dreigend) defect optreedt wordt een afweging gemaakt tussen direct herstellen of herstel na de spits, in de nacht, of op een nader te bepalen moment. E.e.a. is afhankelijk van de ernst van het defect. Daarin wordt met vervoerders een zorgvuldige afweging gemaakt.	ja
	Men vindt het een goede ontwikkeling dat aannemers prikkels worden gegeven om het aantal verstoringen te verkleinen. Treindienst aantastende onregelmatigheden (TAO's) kunnen daarbij niet leidend zijn omdat dit weinig zegt over de klanthinder. Niet het aantal TAO's geeft een indruk van de klanthinder maar de impact van een TAO.		ProRail is het eens met de constatering dat de ervaren klanthinder een heel goed bruikbaar concept is om de impact van een verstoring te meten. Ook met betrekking tot de manier waarop ProRail communiceert over storingen en niet-beschikbaarheid. Zodoende is er, naast de bestaande prestatie indicatoren 'aantal beïnvloedbare TAO's' een tweede set 'klanthinder als gevolg van storingen infra' opgebouwd.	ja
2	ProRail krijgt het advies om (streef)waarden van een aantal PI's aan te scherpen, de inhoud van PI's te wijzigen en nieuwe PI's toe te voegen.	Indicatoren	ProRail erkent en herkent het belang van de door de stakeholders genoemde indicatoren op het gebied van bijv. duurzaamheid, afgevallen seinen, doorlooptijd infrastoringen en veiligheid. Uiteraard zullen wij in het beheerplan nader ingaan op de maatregelen die wij op deze gebieden nemen.	ja
			ProRail zal daarentegen geen nieuwe indicatoren toevoegen aan de huidige set indicatoren in het beheerplan 2016. Indicatoren worden namelijk bepaald vanuit de concessie. Wijzigingsvoorstellen kunnen via het ministerie van IenM worden gedaan en worden door middel van de jaarlijkse beleidsprioriteitenbrief bij ons ingediend. Dit geldt ook voor het verzoek om ambitieuzere streefwaarden voor de indicatoren te formuleren. Het ministerie van IenM heeft geconcludeerd dat een zorgvuldige doorontwikkeling van de nieuwe indicatoren, reizigerspunctualiteit en klanthinder, meer tijd nodig heeft dan er beschikbaar is om hier vanaf 2016 mee te werken. Het ministerie zal hierover communiceren richting stakeholders en gerechtigden.	nee
	Stakeholders merken op dat de bodemwaarden van een aantal PI's in het beheerplan 2016 lager zijn dan de realisatie in 2014.		Dit is een terechte constatering; ProRail streeft natuurlijk naar een jaarlijkse verbetering. In het bepalen van de bodem- en streefwaarden voor de komende jaren zijn toekomstige ontwikkelingen meegenomen, zoals werkzaamheden aan het 3de spoor in Duitsland.	n.v.t.
	Er wordt geadviseerd om in het beheerplan beter het verband aan te geven tussen de beschrijving van de doelen en bijbehorende maatregelen en de daaruit voortvloeiende streefwaarden van PI's. Daarmee wint het beheerplan aan duidelijkheid en transparantie.		ProRail deelt de wens om het verband tussen een prestatie indicator en maatregelen zo helder mogelijk te beschrijven. Waar mogelijk is dat gedaan. In sommige gevallen is een directe koppeling tussen de streefwaarde van een prestatie indicator en concrete maatregelen echter moeilijk te geven. ProRail spant zich in om hierop de komende jaren verbeterslagen te maken.	ja

Nr.	(geclusterde) Reacties van stakeholders	Onderwerp	Reactie ProRail	Verwerkt in BHP?
3	Kan ProRail duidelijk maken hoe zij omgaat met de spanning tussen de beschikbare middelen bij het ministerie van IenM en het door ProRail gevraagde budget voor het realiseren van haar doelen? Hoe maakt ProRail de keuzes en hoe beïnvloeden deze keuzes de realisatie van de PI's?	Beschikbare middelen/ financiën (mede i.h.k.v. de herijking)	Over de volledige portefeuille wordt een zorgvuldige afweging gemaakt door ProRail waarbij veiligheid, beschikbaarheid en middelen centraal staan. We schetsen aan het ministerie van IenM wat binnen het beschikbare budget kan worden gerealiseerd. Als onafhankelijk spoorbeheerder maakt ProRail hierin transparant afgewogen keuzes; met altijd het belang van de vervoerders en hun reizigers en verladers voorop.	n.v.t.
	Meer concreet wordt dit gevraagd voor bijvoorbeeld derden opdrachten. Deze lijken vaak ten koste te gaan van de reguliere beheeropdrachten en opdrachten van het ministerie.		Het budget voor opdrachten van derden en voor werk in opdracht van het ministerie staat los van elkaar. De keuzes en afwegingen die hier gemaakt worden vinden altijd in overleg met de derde plaats.	n.v.t.
	Bij de uitwerking van de hoofdlijnen vragen enkele stakeholders daarnaast ook om verdere concrete doelstellingen te formuleren bij de acties die zijn gekoppeld aan de in het beheerplan aangehaalde voornemens.		Wat in de consultatie is voorgelegd, was het beheerplan op hoofdlijnen; daardoor miste de uitvoerige en gedetailleerde invulling. Bij de uitwerking van het beheerplan nemen wij de suggesties om concreter aan te geven wat we doen zeker ter harte, waarbij wij tevens de leesbaarheid voor een breder publiek dan alleen de concessieverlener trachten te borgen.	ja
4	Een aantal stakeholders heeft aangegeven in het beheerplan een concretisering te willen zien ten aanzien van PGO. Enerzijds betreft het een behoefte aan concretisering op het gebied van de samenwerking met marktpartijen. Anderzijds geeft men aan de wens te hebben concretere beschrijvingen te willen zien op de verschillende prestatiegebieden (waaronder betrouwbaarheid, beschikbaarheid, storingsgevoeligheid, veiligheid en duurzaamheid). Tevens geeft een aantal stakeholders aan de operationalisering te missen ten aanzien van de te gebruiken instrumenten binnen PGO (zoals o.a. met betrekking tot de rol voor configuratiedata en sturingsdata, en de kennisdeling over faalmechanismen).	PGO	ProRail vindt het beheerplan niet passend voor concretisering van de werkwijzen binnen de PGO marktbenadering. De betrokken stakeholders worden op de reguliere overleggen geïnformeerd.	n.v.t.
	Daarnaast wordt gevraagd hoe binnen de onderhoudsgebieden waar (nu) nog OPC-contracten lopen, kan worden geprofiteerd van de geleerde lessen binnen de PGO contractvormen.		ProRail ziet de 'kanteling' van de inputsturing in de oude OPC-contracten naar een sturing op kwaliteit en preventief onderhoud in de PGO-onderhoudsgebieden als een verbetering in de gehele keten. Leereffecten zullen daar waar dit past binnen OPC vanzelf manifest worden binnen de oudere contractgebieden. Een volledige aanpassing van OPC op de lessen/verbeteringen binnen PGO is niet realistisch gezien de verschillende aard van de contracten.	n.v.t.
	Ook is er de zorg over de maakbaarheid van het onderhoud als gevolg van het tegemoet komen van wensen van de vervoerders. Er wordt gepleit voor het eerder betrekken van de aannemer bij de gesprekken over hinderoptimalisatie.		We zijn het met u eens dat de maakbaarheid van het onderhoudsrooster een serieus punt is. Juist daarom zijn wij in 2015 dialoogsessies met alle betrokken partijen (aannemers, vervoerders en belangenorganisaties) aangegaan over de problemen en afwegingen die we tegen komen bij het maken van het onderhoudsrooster. Deze sessies hebben geleid tot een set aan verbetermaatregelen die we nu al toepassen, en in 2016 zullen continueren.	n.v.t.
	Een aantal stakeholders vraagt om extra aandacht voor PGO in het beheerplan 2016 vanwege het in de openbaarheid komen van de resultaten van het onderzoek dat PWC heeft uitgevoerd naar de aanbesteding van de 4 pilot onderhoudscontracten.		ProRail is zich er van bewust dat de actualiteit op dit moment leidt tot een behoefte aan verduidelijking. De betrokken stakeholders worden op de reguliere overleggen geïnformeerd.	n.v.t.
	Er zijn vragen gesteld of ProRail voldoende inzicht heeft in de staat van de infrastructuur.		ProRail investeert continu om inzicht te houden in de staat van de infrastructuur. Enerzijds door in toenemende mate gebruik te maken van monitoringssystemen op haar infraobjecten en de informatie uit deze monitoringssystemen te gebruiken om storingen vroegtijdig te voorspellen en te herstellen. Anderzijds voor de ontsluiting van o.a. de data uit de monitoringssystemen door in 2015 en 2016 te investeren in het informatieportaal van het programma SpoorData. Via dit portaal zal iedereen die werkzaam is in de spoorsector toegang verkrijgen tot de voor hem relevante gebruiksklare en gecombineerde configuratiedata over de infrastructuur (wat het is, wat het kan en waar het ligt) en sturingsdata (conditie, storingen, prestatie en onderhoud).	ja

Nr.	(geclusterde) Reacties van stakeholders	Onderwerp	Reactie ProRail	Verwerkt in BHP?
5	Er is behoefte bij een aantal stakeholders om een nadere uitwerking van knooppunten op corridor niveau. Nu spreken de plannen slechts algemene ambities uit voor heel Nederland. Er wordt wel aandacht besteed aan de A2-corridor, maar er zou bij het formuleren van doelstellingen voor meer betrouwbaarheid een prominente rol moet worden ingebouwd voor andere corridors.	Beter en Meer	De A2-corridor is aangewezen in het kader van Beter en Meer. Dit is de eerste corridor waarin het voornemen is een verhoging van treinfrequentie te realiseren van 4 Intercity's per uur naar 6 Intercity's per uur. Het aanwijzen van de volgende corridors, en het vrijmaken van de middelen hiervoor, die voor deze aanpak in aanmerking komen, vindt plaats in nauwe samenhang met de herijking programma's en projecten die in het najaar van 2015 door het ministerie van IenM wordt uitgevoerd. Naast de aanpak met beter en meer op de A2, werken we met de regionale vervoerders binnen de concessieteams intensief samen aan het verbeteren van de prestaties.	ja
	Voor het programma Be- en Bijsturing van de Toekomst (BBT) kwamen verschillende verbetersuggesties vanuit de aannemerij.		De maatregelen van Be- en Bijsturing voor de Toekomst (BBT) zijn generiek en worden toegepast voor alle vervoerders, zoals ook in het voortraject is afgesproken met alle vervoerders. ProRail bedankt de indieners voor de suggesties en gaat graag met hen hierover in gesprek.	n.v.t.
6	Veel stakeholders zijn positief over het omgevingsmanagement van ProRail en hun betrokkenheid bij het opstellen en uitvoeren van de plannen van ProRail. De dialoog is verbeterd, maar er is nog meer verbetering mogelijk in de betrokkenheid van de stakeholders waarvan onderstaand een weergave;	Betrokkenheid stakeholders		
	1. beter evenwicht tussen de Randstad en de regio's. Met name de regionale vervoerders constateerden dat in de hoofdlijnen veel aandacht is voor NS betreffende prestatie- indicatoren en focus op operationele verbetering en alertheid.		1. ProRail is het eens met haar stakeholders dat in het document hoofdlijnen belangrijke acties met de regionale vervoerder niet voldoende zijn meegenomen. Dit wordt in het beheerplan meegenomen.	ja
	2. meer aandacht voor het Operationeel Spoorconcept Goederenvervoer (OSCG) en het Verbeterprogramma.		2. Hier is uitgebreid aandacht voor in het beheerplan 2016.	ja
	3. van provincies bij afweging van Niet Actief Beveiligde Overwegen (NABO)-projecten.		3. In het kader van een gebiedsgerichte aanpak wil ProRail graag met de regionale overheden nagaan welke veiligheidsmaatregelen (opheffen, beveiligen of andere maatregelen) mogelijk zijn. In eerste instantie zullen de betreffende wegbeheerders (meestal gemeenten) worden benaderd. Indien de provincies een ondersteunende rol willen vervullen (qua bijvoorbeeld beschikbaar stellen van budget) gaat ProRail graag met de provincies in gesprek.	ja
	4. meer betrokkenheid van regionale vervoerders bij de ontwikkeling van de indicator "klanthinder".		4. Bij de ontwikkeling van de indicator hebben we, in overleg met regionale vervoerders besloten de ontwikkeling eerst met NS en met de consumentenorganisaties vertegenwoordigd in het Locov op te pakken en op een later moment verder uit te bouwen met de regionale vervoerders. De indicator klanthinder wordt onderdeel van het online dashboard waarvan een eerste versie in 2015 op de website van ProRail live ging. ProRail zal de sectorpartijen die daar behoefte aan hebben, betrekken bij de verdere doorontwikkeling van het dashboard. Nagegaan wordt of, en hoe, deze methodiek verder in de sector kan worden toegepast.	nee ja
	5. meer betrokkenheid van concessieverleners bij wijzigingsplannen (o.a. aanpassing infrastructuur), ongeacht of deze wel op niet op het hoofdnet zijn voorzien.		5. Het is nu zo geregeld dat ProRail de belangrijke zaken met de concessieverleners bespreekt en dat alle operationele zaken met uw vervoerder worden gesproken.	n.v.t.
	6. meer contact met de infrabeheerders van de buurlanden België en Duitsland en lokale infrabeheerders t.a.v. doorgaande goederenpaden, operationele afstemming (bijv. bijsturing), etc.		6. ProRail stemt in alle plan- en uitvoeringsfases af met aanpalende infrastructuurmanagers (nationaal en internationaal) de internationale corridors en terminals. Dit om te komen tot een efficiënt, kwalitatief en kwantitatief (inter)nationaal productaanbod zonder oponthoud aan grenzen van het beheergebied van ProRail, met afgestemde buitendienststellingen en bijbehorende doorgaande dienstregelingen.	ja
	7. meer oog voor het belang van ingenieursbureaus binnen aanbestedingen en contractvorming en dan voornamelijk het middellange termijn vooruitzicht op uit te besteden werk en uit te voeren projecten.		7. Waar mogelijk zullen we zeker het gesprek aan gaan. Samenwerking zien wij als randvoorwaardelijk om verbeteringen en vernieuwingen structureel door te voeren.	n.v.t.
	8. meer rekening houden met de stakeholders gemeenten en andere regionale overheden bij ontwikkeling prestatie-indicatoren.		8. De tevredenheid van de decentrale overheden komt tot uiting in de informatie indicator 'klantoordeel decentrale overheden'.	ja

Nr.	(geclusterde) Reacties van stakeholders	Onderwerp	Reactie ProRail	Verwerkt in BHP?
7	Een van de stakeholders stelt voor een extra trap in te voeren tot 120 ton om het gebruik van lichte voertuigen en het rijden op maat, om infra en milieu te beschermen, te waarderen. Tevens stellen enkele stakeholders dat de nu voorgestelde differentiatie in verhoging van de gebruiksvergoeding tussen Hoofdrailnet en regionale lijnen onacceptabel is. Tenslotte gaat men er van uit dat er een passende vergoeding toegewezen wordt bij trein vervangend vervoer voor alle uitgevallen reizigersritten.	Gebruiks-vergoeding	Over deze punten heeft de ACM (Autoriteit Consument & Markt) in het kader van de klacht van de ACM een besluit genomen. ProRail zal het besluit van de ACM onverkort uitvoeren. Ten aanzien van de compensatie van buskosten bij buitendienststellingen ten behoeve van onderhoudswerkzaamheden heeft ProRail in een brief van 2 sept. 2014 aangegeven dat wij binnen ons beheerbudget geen ruimte hebben voor méér compensatie dan de huidige toegepaste methodiek.	n.v.t.

6.8 Bijlage “aansluiting met begroting IenM”

Aansluiting tabel Beheerplan 2016 met Begroting 2016 IF (beheer, onderhoud, vervanging en rente)	**Beheerplan 2016 ProRail**		**Begrotingsstaat 2016 Infrafonds**		
	BE-stelsel	kasstelsel	kasstelsel (incl. BTW)		
	excl. BTW	incl. BTW	art. 13 Spoor		ProRail
Beheer en calamiteitenorganisatie	174	211	173	201	173
Grootschalig onderhoud	129	156	132	160	132
Kleinschalig onderhoud	286	346	261	313	291
Onderhoud transfer	76	92	76	92	76
Onderhoud Betuweroute			37	45	
Verkenning en innovatie	13	16	13	16	13
Correctie planstudies	–10	–11	3	4	3
Uitbesteed werk	**668**	**810**	**695**	**830**	**688**
Bruto apparaatskosten	409	443	373	451	380
Correctie planstudies en ERTMS	–12	–13			
Doorbelast naar investeringen	–100	–100	–116	–140	–116
Netto apparaatskosten	**297**	**330**	**257**	**311**	**264**
Doorbelaste kosten aan derden	–20	–25	–35	–35	–35
Gebruiksvergoeding vervoerders	–339	–339	–335	–335	–335
Doorbelaste kosten	**–359**	**–364**	**–370**	**–370**	**–370**
Netto afschrijvingskosten	129				
Financiele baten en lasten	14	14	14	17	14
Exploitatiedeel subsidie BOV + Rente	**749**				
Bovenbouwvernieuwingen	86	104	164	198	164
Overige vervangingen	170	205	266	322	266
Vervangingsinvesteringen	**255**	**309**	**430**	**520**	**430**
Gefinancierd via afschrijvingen	–129				
Investeringsdeel subsidie BOV	**126**				
Af te dragen BTW (ontvangen van IenM)		255	282		282
Af te dragen BTW (ontvangen van derden)		5			
Terug te vorderen BTW (betaald aan leveranciers e.d.)		–229			
Af te dragen BTW (saldo)		**31**	**282**		**282**
Totaal subsidie BOV + rente	**875**	**1.130**	**1.308**	**1.308**	**1.308**

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

ProRail B.V.
T.a.v. dhr. P. Buck
Postbus 2038
3500 GA Utrecht

Ministerie van Infrastructuur en Milieu
Plesmanweg 1-6
Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Contactpersoon

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk

IenM/BSK-2015/60534

Bijlage(n)
-

Datum 30 maart 2015
Betreft Beleidsprioriteitenbrief 2016

Geachte heer Buck,

In het tweede deel van de Lange Termijn Spooragenda (LTSA 2) is de aanpak geschetst om de prestaties op het spoor en de aansluiting daarvan op het regionaal en lokaal OV te verbeteren. Kern hiervan is dat de concessieverlener intensiever zal sturen op de prestatieverbetering en de samenwerking in de sector. In de nieuwe beheerconcessie 2015-2025 is dit nader uitgewerkt. Eén van de instrumenten voor deze intensievere sturing is de beleidsprioriteitenbrief. Hiermee wordt jaarlijks door IenM aangegeven waar ProRail in het komende jaar extra aandacht aan moet besteden bij het uitvoeren van haar concessietaken. ProRail werkt in haar beheerplan voor 2016 vervolgens uit op welke wijze zij deze prioriteiten concreet invult.

Beleidsprioriteiten 2015
In mijn brief van 16 juli 2014 (kenmerk IenM/BSK-2014/120341) zijn de prioriteiten voor 2015 benoemd. ProRail is gevraagd om in 2015 extra aandacht te besteden aan een betrouwbare operatie en aan de kwaliteit en beschikbaarheid van de infrastructuur. U heeft daarop in het beheerplan 2015 gemeld hoe u invulling geeft aan deze beleidsprioriteiten. Hierover rapporteert u op reguliere basis.

Beleidsprioriteiten 2016
Op basis van de prestaties tot nu toe, de door ProRail in gang gezette maatregelen en naar aanleiding van gesprekken hierover aan de OV en Spoortafels en in het LOCOV is besloten om de beleidsprioriteiten voor 2015, te weten uitwerking van de thema's (1) betrouwbare operatie en (2) kwaliteit en beschikbaarheid van infrastructuur, te continueren in 2016. ProRail wordt daarnaast gevraagd extra aandacht te besteden aan het goederenvervoer. Een goede uitwerking van deze prioriteiten vergt een meerjarige aanpak. Waar dat van toepassing is geeft u in het beheerplan dan ook een meerjarige doorkijk op de invulling van de beleidsprioriteiten. Dit betekent voor het beheerplan 2016 het volgende:

- ProRail laat in het beheerplan zien welke concrete stappen in 2016 en de komende jaren gezet worden om invulling te geven aan de onderstaande beleidsprioriteiten en welke zichtbare resultaten in 2016 zullen worden geboekt, in aanvulling op de resultaten die in 2015 verwacht worden.

- ProRail legt in het beheerplan zoveel mogelijk de relatie tussen ambities, prestaties, maatregelen en programma's uit de concessie.
- Voor de onderdelen van onderstaande prioriteiten die betrekking hebben op gezamenlijke prestaties en programma's met NS dragen NS en ProRail gezamenlijk zorg voor een op elkaar afgestemde aanpak in het vervoerplan en beheerplan.

Hieronder worden de beleidsprioriteiten voor 2016 nader uitgewerkt.

1. Betrouwbare operatie

Een belangrijke pijler van de Lange Termijn Spooragenda is het structureel verhogen van de betrouwbaarheid van het spoor voor de reiziger en de verlader. Dit is verder uitgewerkt in de concessies die begin 2015 aan NS en ProRail zijn gegund. Met Beter en Meer hebben ProRail en NS een gezamenlijk programma met jaarlijks nieuwe mijlpalen waarmee zij deze verbetering stap voor stap realiseren.

In het beheerplan 2016 geeft ProRail weer welke verbetering van de betrouwbaarheid zij realiseert in 2016 en de daarop volgende jaren, samen met de vervoerders. U doet in de hoofdlijnen van het ontwerpbeheerplan 2016 een voorstel voor de nieuwe prestatie-indicatoren uit de concessie, die betrekking hebben op betrouwbaarheid, zodat stakeholders hierover geconsulteerd kunnen worden. Hierbij gaat het om de indicatoren 1. reizigerspunctualiteit (met NS), 2. klanthinder als gevolg van storingen aan de infrastructuur en 3. aandachtstrajecten (met NS). Deze indicatoren dienen in 2016 operationeel te zijn, wat betekent dat ProRail op deze indicatoren stuurt, ze meet en hierover rapporteert.

ProRail onderbouwt in het beheerplan met specifieke maatregelen hoe de betrouwbaarheid wordt verbeterd. Daarbij heeft ProRail in het bijzonder aandacht voor de A2 corridor waarvoor de ambitie is om per 2017 hoogfrequent te rijden. In 2015 wordt beoordeeld of de betrouwbaarheid op dat traject daarvoor afdoende is.

Naast de meerjarige aanpak om de betrouwbaarheid te verhogen in Beter en Meer zet ProRail zich samen met vervoerders in om de impact van verstoringen voor de reiziger te beperken. Dit levert al op de korte termijn winst op. In geval van een verstoring biedt ProRail samen met de vervoerder de reiziger handelingsperspectief door het snel oplossen van de oorzaak van de verstoring, het snel aanpassen van het plan, het bieden van goede informatie en het betrouwbaar uitvoeren van de gecommuniceerde aanpassingen. Tegen de achtergrond van de incidenten begin 2015 onderzoeken NS en ProRail gezamenlijk of en hoe de treindienst na een verstoring sneller kan worden opgestart. ProRail rapporteert, conform de beheerconcessie, in het beheerplan over de grote incidenten uit het afgelopen jaar, de lessen die zij hieruit trekt en de eventuele aanvullende maatregelen die in 2016 worden genomen naar aanleiding van de incidenten.

2. Verbetering kwaliteit en beschikbaarheid infrastructuur

De basis voor een betere betrouwbaarheid is gelegen in een hoge kwaliteit en beschikbaarheid van de infrastructuur. Hierbij vraagt IenM in het bijzonder aandacht voor het voorkomen van storingen door onderhoud en voor het verbeteren van de beschikbaarheid van de infrastructuur door in samenspraak

met alle stakeholders de impact van buitendienststellingen zo veel mogelijk te beperken. Dit vraagt van ProRail dat zij samenwerkt en zowel transparant als innovatief handelt, waarmee zij kan laten zien hoe zij handen en voeten geeft aan de gewenste verbetering in cultuur, houding en gedrag.

ProRail werkt in 2016 aan de verdere uitrol van het Prestatie Gericht Onderhoud (PGO). Hierbij staat het verbeteren van de kwaliteit van de infrastructuur centraal, door aannemers te stimuleren efficiënt en innovatief te handelen. ProRail draagt er op deze manier zorg voor dat de prestatieafspraken uit de concessie hun weerslag vinden in de manier waarop het onderhoud aan het spoor wordt uitgevoerd. In het beheerplan 2016 geeft u aan hoe de doorvertaling van prestatieafspraken uit de concessie naar onderhoudsafspraken vorm krijgt en welke resultaten worden verwacht in 2016 met het PGO-verbeterprogramma.

Op de OV- en Spoortafels in het voorjaar van 2015 heeft ProRail een concept aanpak gepresenteerd voor het in nauwere samenspraak met decentrale overheden, andere infrastructuurbeheerders en andere stakeholders (zoals vervoerders, bij het spoor betrokken partijen en partijen in de regio die worden geraakt door de buitendienststellingen) plannen van buitendienststellingen. ProRail past deze werkwijze in 2016 toe. Hierbij consulteert ProRail in een vroeg stadium stakeholders over de inrichting van buitendienststellingen, de daarbij gemaakte afwegingen en de mogelijkheden om de gevolgen van buitendienststellingen te beperken. In het beheerplan worden deze werkwijze en de grote buitendienststellingen voor 2016 opgenomen.

3. Goederenvervoer

De integratie van de taken van Keyrail en de verplichting uit de beheerconcessie om te zorgen voor een aantrekkelijk product voor de spoorgoederenvervoerders en de verladers, vragen in 2016 om extra aandacht van ProRail. Het spoorgoederenvervoer staat in 2016 onder druk vanwege de aanleg van het derde spoor tussen Emmerich en Oberhausen en de daaruit volgende capaciteitsbeperkingen op de Betuweroute.

De nieuwe (informatie) indicatoren voor het spoorgoederenvervoer zijn in 2016 operationeel, zodat beter gestuurd kan worden op de kwaliteitsverbetering voor de sector. Daarnaast vraag ik u om in 2016 extra aandacht te besteden aan de inrichting van de samenwerking met de spoorgoederensector, de integratie van de taken van Keyrail in uw organisatie en de implementatie van maatregelen om de gevolgen van de capaciteitsbeperkingen ten gevolge van werkzaamheden aan het derde spoor te mitigeren. Bij dit laatste vraag ik in het bijzonder aandacht voor de communicatie met de omgeving over het extra goederenvervoer op onder andere de Brabantroute.

Samenwerking en transparantie als randvoorwaarden

Om bovenstaande prioriteiten te realiseren is het noodzakelijk dat ProRail transparant is en samenwerkt met IenM, vervoerders, decentrale overheden , consumentenorganisaties en andere bij het spoor betrokken partijen. Voor die samenwerking vormt het inzicht in prestaties en afwegingen een belangrijk vertrekpunt. Samenwerking houdt in dat ProRail proactief meedenkt en afstemt met stakeholders. Door haar open opstelling en proactieve houding levert ProRail een bijdrage aan het succesvol functioneren van de OV- en Spoortafels.

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Ons kenmerk
IenM/BSK-2015/60534

Tijdlijn voor beheerplan 2016
Uiteraard zult u het beheerplan 2016 volgens de nieuwe concessie voor consultatie aan stakeholders voorleggen. Daarbij zijn er nadere afspraken gemaakt aan de OV en Spoortafels over de consultatie van een beheerplan op hoofdlijnen in juni en indien wenselijk afstemming van een verder uitgewerkt beheerplan in het najaar.

In de concessie is niet benoemd wat onder "hoofdlijnen van het ontwerpbeheerplan", waarover u voor 1 juni de consultatie start, wordt verstaan. U werkt in de hoofdlijnen van het ontwerpbeheerplan nader uit hoe u invulling geeft aan de hierboven genoemde beleidsprioriteiten en besteedt daarbij in ieder geval aandacht aan:

- De prestatie-indicatoren en de progressie die u in 2016 verwacht richting de streefwaarden in 2019 (indien reeds vastgesteld).
- Een beschrijving van de maatregelen die ProRail neemt om de beleidsprioriteiten te realiseren, waarbij in ieder geval zo concreet als mogelijk de te bereiken (tussen)producten en mijlpalen van de relevante programma's en maatregelen uit de concessie worden benoemd.
- De wijze waarop u samenwerkt met de gerechtigden en de bij het spoor betrokken partijen bij de uitvoering van het beheerplan.

Mijn medewerkers treden graag met u in overleg om bovenstaande afspraken over de hoofdlijnen van het ontwerp beheerplan nader vast te leggen.

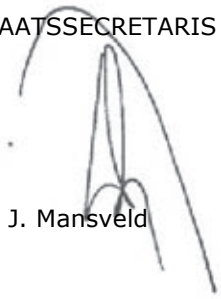
Financieel kader
De ontwerpbegroting 2016 die dient als kader voor de financiële middelen van ProRail in 2016 wordt u separaat toegestuurd. U wordt verzocht om uw subsidieaanvraag 2016 binnen de beschikbare middelen in te dienen en daarnaast de meerjarenreeksen tot en met 2028 te actualiseren. Hierbij is IenM zich ervan bewust dat u op de meerjarenreeksen na 2016 een aanzienlijke spanning hebt gemeld met de beschikbare middelen op de IenM begroting. Momenteel wordt in de doorlichting van de BOV-reeksen onderzocht hoe groot de omvang van het tekort is en met welke maatregelen dit kan worden teruggedrongen. Ik verzoek u om in uw subsidieaanvraag 2016 inzichtelijk te maken en te onderbouwen welke prestatieverbetering kan worden gerealiseerd binnen de beschikbare middelen en voor welke prestatieverbetering additionele middelen benodigd zijn. IenM kan dan op basis van de totale financieringsbehoefte op BOV, de effecten op de prestaties, en de in de herijking ingediende programma's en projecten, in het najaar beslissen over de besteding van de beschikbare investeringsruimte. IenM is zich ervan bewust dat ProRail bij de consultatie van de hoofdlijnen van het beheerplan bij de stakeholders in juni daarom nog een onzekerheid moet aangeven ten aanzien van de beschikbare middelen.

Tot slot
Ons gezamenlijke uitgangspunt is de kwaliteit van het spoor te verbeteren, zodat reizigers en verladers de trein in toenemende mate als een aantrekkelijke vervoersoptie zien en gebruiken. Ik vertrouw op een proactieve inzet en goede samenwerking om invulling te geven aan de afspraken uit de beheerconcessie en de in deze brief opgenomen prioriteiten voor 2016.

Mijn medewerkers zien de concepten van het beheerplan 2016 met belangstelling tegemoet.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,



Wilma J. Mansveld

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Ons kenmerk
IenM/BSK-2015/60534

Brochure Beheerplan 2016_cv.indd 3 11-11-15 14:48

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
December 2015
www.prorail.nl

ProRail

Brochure Beheerplan 2016_cv.indd 4 11-11-15 14:48