



Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Beheerconcessie 2015-2025

Inhoud

| | |
|---|-----------|
| 1. Algemeen | 5 |
| Artikel 1: Definities | 5 |
| Artikel 2: Reikwijdte | 6 |
| 2. Prestatiegebieden en transparantie | 7 |
| Artikel 3: Voortdurende verbetering | 7 |
| Artikel 4: Prestatiegebieden | 7 |
| Artikel 5: Efficiency | 8 |
| Artikel 6: Integrale afweging tussen prestatiegebieden | 8 |
| Artikel 7: Transparantie over presteren | 9 |
| 3. Samenwerking en overleg | 10 |
| Artikel 8: Samenwerking met gerechtigden en andere partijen | 10 |
| Artikel 9: Samenwerking met de reizigersvervoerders | 10 |
| Artikel 10: Samenwerking met de goederenvervoersector | 11 |
| Artikel 11: Samenwerking met de internationale spoorweginfrastructuurbeheerders | 11 |
| Artikel 12: Samenwerking met decentrale overheden | 12 |
| Artikel 13: Samenwerking met Directoraat Generaal Rijkswaterstaat | 12 |
| Artikel 14: Landsdelige en landelijke OV & Spoortafels | 13 |
| Artikel 15: Investeringscommissie | 13 |
| 4. Jaarlijkse beheerplancycclus | 14 |
| Artikel 16: Procedure totstandkoming beheerplan | 14 |
| Artikel 17: Aanvraag subsidie | 16 |
| Artikel 18: Inhoud beheerplan: invulling prestatiegebieden | 16 |
| Artikel 19: Inhoud beheerplan: indicatoren | 17 |
| Artikel 20: Inhoud beheerplan: programma's en maatregelen | 17 |
| 5. Verantwoording | 19 |
| Artikel 21: Informatieverstrekking | 19 |
| Artikel 22: Verantwoordingsrapportages | 19 |
| 6. Beheer van de concessie | 20 |
| Artikel 23: Beheerprotocol | 20 |
| Artikel 24: Kwaliteitsmanagementsysteem | 20 |
| Artikel 25: Sanctionering | 20 |
| Artikel 26: Midterm review 2019 | 21 |
| Artikel 27: Audits, evaluaties en benchmarks | 22 |

| | |
|--|-----------|
| 7. Specifieke eisen ten aanzien van het beheer | 23 |
| Artikel 28: Professionalisering taken ProRail | 23 |
| Artikel 29: Totstandkoming en uitvoering rijksbeleid | 23 |
| Artikel 30: Beleidstoets beheer | 24 |
| Artikel 31: Aanpassing operationele criteria/plannormen | 24 |
| Artikel 32: Betrouwbaarheid | 24 |
| Artikel 33: Goederenvervoer | 25 |
| Artikel 34: Richtlijn omgevingslawaaï | 25 |
| Artikel 35: HSL | 25 |
| Artikel 36: Staat van de infrastructuur | 25 |
| Artikel 37: Veiligheidscultuur | 26 |
| 8. Overige bepalingen | 27 |
| Artikel 38: Werken voor derden; werken die gerelateerd zijn aan het beheer van de hoofdspoorweg- infrastructuur | 27 |
| Artikel 39: Werken voor derden; medewerking aan aanleg van spoorweginfrastructuur door derden | 28 |
| Artikel 40: Kosten en tarieven voor werken voor derden bedoeld in de artikelen 38 en 39 | 28 |
| Artikel 41: Werken voor derden niet gerelateerd aan het beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur | 28 |
| Artikel 42: Aansprakelijkheid en gerechtelijke procedures | 29 |
| Artikel 43: Intellectuele eigendomsrechten | 29 |
| Artikel 44: Gekwalificeerde personen | 29 |
| Artikel 45: Inning en afdracht HSL-heffing | 29 |
| Artikel 46: Experimenten | 30 |
| Artikel 47: Looptijd en overgangsbepaling | 30 |
| Bijlage 1. Prestatie- en informatie-indicatoren | 32 |
| Bijlage 2, behorende bij artikel 20, eerste lid | 35 |
| Bijlage 3, behorende bij artikel 22, eerste lid, onderdeel A | 40 |
| Bijlage 4, behorende bij artikel 22, eerste lid, onderdeel B | 41 |
| Algemene toelichting op de beheerconcessie 2015 - 2025 | 42 |
| Artikelsgewijze toelichting op de beheerconcessie 2015 - 2025 | 50 |

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU;

Gelet op artikel 16, eerste lid, van de Spoorwegwet;

Gelet op het beleidsvoornemen 'Beheerconcessie 2015' van februari 2013¹;

Gelet op de beraadslagingen met de Tweede Kamer der Staten-Generaal;

Gehoord de gerechtigden, bedoeld in artikel 57 van de Spoorwegwet, de Overlegorganen Infrastructuur en Milieu, het bestuurlijk koepeloverleg decentrale overheden en de consumentenorganisaties vertegenwoordigd in het Landelijk Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer;

Gelet op de overeenstemming die de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu en ProRail B.V. hebben bereikt over deze concessie en de daaraan verbonden voorschriften, en gelet dus op de bereidheid van ProRail B.V. om deze concessie te aanvaarden;

Overwegende dat:

- a. de voor het beheer geldende wet- en regelgeving en de spoorbeleidsdoelen en –ambities van het ministerie van Infrastructuur en Milieu, zoals onder meer verwoord in de Lange Termijn Spooragenda deel 1² en deel 2³, leidend zijn in het denken en handelen van ProRail;
- b. de Lange Termijn Spooragenda als hoofddoelstelling heeft de kwaliteit van het spoor als vervoerproduct te verbeteren, zodat reizigers en verladers de trein in toenemende mate als een aantrekkelijke vervoersoptie zien en gebruiken;
- c. ProRail binnen de aan haar beschikbaar gestelde financiële middelen, werkt aan de optimalisatie van het spoorstelsel waarin de aantrekkelijkheid van het product voor de reizigers en verladers, de kwaliteit van het spoorstelsel en de capaciteit van het spoorstelsel in balans moeten zijn;
- d. het beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur gebaseerd is op inhoudelijke integrale afwegingen waarin ten minste de in deze concessie bedoelde prestatiegebieden worden betrokken;
- e. de kwaliteit van het beheer mede bepalend is voor de kwaliteit van het vervoer van reizigers en lading over het spoor;
- f. het beheer van en het vervoer over de hoofdspoorweginfrastructuur van invloed is op de omgeving van het spoor;
- g. ProRail binnen de bestaande wettelijke kaders van de Spoorwegwet wordt gepositioneerd als de publieke uitvoeringsorganisatie van de concessieverlener voor het beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur;
- h. het beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur grotendeels wordt gefinancierd uit publieke middelen en deze middelen op een verantwoorde, effectieve en efficiënte wijze moeten worden besteed;
- i. het beheer van en het vervoer over de hoofdspoorweginfrastructuur in grote mate van elkaar afhankelijk zijn;
- j. voor een goede kwaliteit van het spoor als vervoerproduct, ProRail samenwerkt met de vervoerders, verladers, overheden, havenbedrijven, luchthaven Schiphol, reizigers en consumentenorganisaties;
- k. ProRail over een monopoliepositie beschikt met betrekking tot werkzaamheden aan de hoofdspoorweginfrastructuur en ProRail in dat verband oog heeft voor de wensen die derden hebben met betrekking tot de hoofdspoorweginfrastructuur;

1 Kamerstukken II 2013-2014, 29 984, nr. 387

2 Kamerstukken II 2012-2013, 29 984, nr. 384

3 Kamerstukken II 2012-2013, 29 984, nr. 474

- l. ProRail op grond van artikel 16, eerste lid, van de Spoorwegwet, onder meer zorg draagt voor een eerlijke, niet-discriminerende en transparante verdeling van de capaciteit van de hoofdspoorweginfrastructuur;
- m. de vervoerders, overheden, reizigers, consumentenorganisaties, verladers, havenbedrijven en de luchthaven Schiphol een belangrijke bijdrage (kunnen) leveren aan het verbeteren van de kwaliteit van het beheer en dat daarom de beheerder op een adequate wijze omgaat met ideeën, adviezen, informatie en klachten van deze partijen;
- n. ProRail, wanneer sectorbreed plannen zijn vastgesteld, zorg draagt voor realisatie van haar deel van deze plannen en zich medeverantwoordelijk voelt voor realisatie van het totaal;
- o. ProRail vanwege haar wettelijke taken, juridische relaties en publieke functie transparant en aanspreekbaar is richting de concessieverlener, andere bij het spoor betrokken partijen en de maatschappij.

BESLUIT:

Aan ProRail B.V., statutair gevestigd te Utrecht en ingeschreven in het handelsregister van de Kamer van Koophandel in Utrecht onder nummer 30124359, de volgende concessie te verlenen:

1. Algemeen

Artikel 1: Definities

In deze concessie wordt verstaan onder:

Beleidsprioriteitenbrief:

Brief als bedoeld in artikel 16, tweede lid;

Bij het spoor betrokken partijen:

Spoorvervoerders, verladers, decentrale overheden, havenbedrijven en luchthaven Schiphol;

Bodemwaarde:

Waarde voor het jaarlijks minimaal te realiseren prestatieniveau op een prestatie-indicator;

Concessieverlener:

Concessieverlener als bedoeld in artikel 16, eerste lid, van de Spoorwegwet;

Consumentenorganisaties:

Consumentenorganisaties vertegenwoordigd in het Landelijk Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer (LOC OV) of in een door de concessieverlener aan te wijzen opvolger daarvan;

(Online) dashboard:

Een via het internet toegankelijk actueel overzicht van prestaties voor informatie- en prestatie-indicatoren;

Gerechtigde:

Gerechtigde als bedoeld in artikel 57 van de Spoorwegwet;

Goederenvervoerder:

Aanbieder van goederenvervoer per spoor;

Hoofdspoorweginfrastructuur:

Hoofdspoorweginfrastructuur als bedoeld in artikel 1 van de Spoorwegwet;

Hoofdrailnet:

Spoorvervoerdiensten die als zodanig zijn aangewezen bij het Besluit hoofdrailnet;

Informatie-indicator:

Maatstaf voor een niet bindende prestatie waarover ProRail rapporteert;

Maatregel:

Activiteit die ingezet wordt voor een specifiek doel, onderwerp of gebied;

Prestatie-indicator:

Maatstaf voor een bindende prestatie met een bodemwaarde en streefwaarde;

Programma:

Samenhangend pakket van maatregelen dat gericht is op een specifiek doel, onderwerp of gebied;

Reizigersvervoerder:

Aanbieder van personenvervoer per spoor;

Streefwaarde:

Waarde voor een te realiseren prestatieniveau op een prestatie-indicator in 2019 en 2024;

Prestatie- en informatie-indicatoren:

Prestatie- en informatie-indicatoren zoals bedoeld in bijlage 1 onverminderd het overige in de concessie hierover bepaalde;

ProRail:

ProRail B.V., gevestigd te Utrecht;

Transfervoorzieningen:

Voor reizigers bestemde perrons, tunnels, trappen, liften, hellingbanen, loopbruggen en looproutes;

Vigerende beleidskader:

Actuele spoorbeleid van de concessieverlener, zoals in elk geval opgenomen in de Lange Termijn Spooragenda deel 1 en deel 2;

Weergave:

Grafische of schematische weergave van de belangrijkste systeemelementen en locaties;

Spoorvervoerder:

Goederen- of reizigersvervoerder;

Vervoerder op het hoofdrailnet:

De vervoerder aan wie de concessie ten behoeve van het vervoer op het hoofdrailnet is gegund;

Wet:

Spoorwegwet.

Artikel 2: Reikwijdte

1. Aan ProRail wordt een concessie verleend voor het beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur, bestaande uit en behorend bij de als zodanig bij het Besluit aanwijzing hoofdspoorwegen, bedoeld in de artikelen 2 en 124 van de wet, aangewezen hoofdspoorwegen met uitzondering van hoofdspoorweginfrastructuur voor zover voor het beheer daarvan een afzonderlijke concessie geldt.
2. Het in het eerste lid bedoelde beheer heeft betrekking op de volgende werkzaamheden:
 - a. het onderhoud van de hoofdspoorweginfrastructuur;
 - b. de voorbereiding en uitvoering van de uitbreiding van de hoofdspoorweginfrastructuur;
 - c. de eerlijke, niet-discriminerende en transparante verdeling van de capaciteit van de hoofdspoorweginfrastructuur;
 - d. het leiden van het verkeer over de hoofdspoorweginfrastructuur.

2. Prestatiegebieden en transparantie

Artikel 3: Voortdurende verbetering

ProRail draagt binnen de beleidsmatige, wettelijke en financiële kaders zorg voor voortdurende verbeteringen in de wijze waarop ze haar taken uitvoert, ten behoeve van het beheer, als bedoeld in artikel 2.

Artikel 4: Prestatiegebieden

1. ProRail geeft bij de uitvoering van de in artikel 2 bedoelde werkzaamheden, binnen de wettelijke kaders en de voor ProRail beschikbare financiële middelen, en met inachtneming van artikel 3, invulling aan de prestatiegebieden, bedoeld in het tweede lid.
2. De prestatiegebieden, bedoeld in het eerste lid, zijn:
 - a. een aantrekkelijk product voor de reizigersvervoerders en de reizigers:
 - i. prestatiegebied goede deur-tot-deur reis, waaronder in ieder geval het verbeteren van de reis op het spoor en de efficiënte aansluiting op het vervoer met andere modaliteiten wordt begrepen;
 - ii. prestatiegebied reisgemak, waaronder in ieder geval het borgen van de toegankelijkheid van transfervoorzieningen van stations voor personen met een auditieve, visuele of motorische beperking, het verhogen van het comfort van de reiziger en de reinheid van de transfervoorziening wordt begrepen;
 - iii. prestatiegebied reisinformatie, inhoudende dat reizigersvervoerders goed geïnformeerd worden en reizigers op stations en in treinen goed worden geïnformeerd, ook bij verstoringen, zodat reizigers regie over hun eigen reis (kunnen) houden;
 - b. een aantrekkelijk product voor de goederenvervoerders en de verladers:
 - i. prestatiegebied doorlooptijd van goederen, waaronder in ieder geval het verbeteren van de reisomstandigheden, de snelle en soepele afhandeling van tijdkritische treinpaden, de beschikbaarheid van efficiënte doorgaande internationale treinpaden en het beperken van niet geplande stops wordt begrepen;
 - ii. prestatiegebied aansluiting, waaronder in ieder geval de aansluiting van spoor en weg voor het aanbieden en ontvangen van lading, het afstemmen van maritieme- en inlandterminalprocessen voor het spoorvervoer, het verminderen van de relevante administratieve lasten en het verbeteren van de informatie ten behoeve van de verlader wordt begrepen;
 - iii. prestatiegebied informatie-uitwisseling, waaronder in ieder geval de informatie-uitwisseling met goederenvervoerders en verladers, de zorg voor een betrouwbare planning, de informatie-uitwisselingen met en de aansluiting op het nationaal logistiek informatieplatform en op Europese informatiesystemen wordt begrepen;
 - c. de kwaliteit van beheer van en vervoer over de hoofdspoorweginfrastructuur:
 - i. prestatiegebied betrouwbaarheid, waaronder in ieder geval de betrouwbaarheid van de hoofdspoorweginfrastructuur en het leiden van het verkeer, de beschikbaarheid, de storingsgevoeligheid en het aantal grote verstoringen en de duur daarvan, wordt begrepen;

- ii. prestatiegebied veiligheid, waaronder in ieder geval de zorg voor het verbeteren van de fysieke veiligheid, de zorg voor de sociale veiligheid van de transfervoorzieningen, de security en de (groepsrisico's bij) externe veiligheid van het vervoer van gevaarlijke stoffen en de zorg voor het verbeteren van de spoorwegveiligheid, waaronder de veiligheid van passagiers, werknemers van spoorwegondernemingen en gecontracteerde derden, overweggebruikers, onbevoegden op spoorwegterreinen en overige personen wordt begrepen;
 - iii. prestatiegebied duurzaamheid, waaronder in ieder geval de lokale milieueffecten en de uitstoot van broeikasgassen als gevolg van de uitvoering van de concessie en het vervoer over de hoofdspoorweg, een efficiënt gebruik van verantwoord gewonnen grondstoffen, de ruimtelijke kwaliteit en het behoud van biodiversiteit op de terreinen van ProRail wordt begrepen.
 - d. de capaciteit van de hoofdspoorweginfrastructuur, waaronder in ieder geval wordt verstaan:
 - i. de benutting van de hoofdspoorweginfrastructuur;
 - ii. (het uitbreiden van) de capaciteit voor het reizigersvervoer;
 - iii. (het uitbreiden van) de capaciteit voor het goederenvervoer.
3. De in het tweede lid bedoelde invulling van de prestatiegebieden beperkt zich tot de in artikel 2 bedoelde werkzaamheden. Daar waar de prestatiegebieden betrekking hebben op een gedeelde verantwoordelijkheid met derden, worden wederzijdse verantwoordelijkheden ingezet ten behoeve van een gezamenlijk resultaat van prestatieverbetering voor de reiziger en verlader.
4. Indien ProRail met betrekking tot de geldende wet- en regelgeving en de voor ProRail beschikbare financiële middelen problemen ervaart bij de invulling van de in het tweede lid bedoelde prestatiegebieden informeert zij de concessieverlener hierover en dient zij bij de concessieverlener een voorstel in voor een alternatieve efficiëntere dan wel effectievere uitvoering van het beheer ter invulling van de prestatiegebieden.

Artikel 5: Efficiency

ProRail dient te zorgen voor een efficiënte besteding van de haar ter beschikking gestelde financiële middelen.

Artikel 6: Integrale afweging tussen prestatiegebieden

1. ProRail dient bij beslissingen inzake de uitvoering van de in artikel 2 bedoelde werkzaamheden een inhoudelijke integrale afweging te maken. ProRail is transparant en navolgbaar in de afwegingen die zij maakt binnen en tussen de in artikel 4 bedoelde prestatiegebieden. ProRail geeft zowel de concessieverlener als de bij de beslissing betrokken partijen op verzoek inzicht in haar afwegingen. In de afweging betreft ProRail voor zover naar het oordeel van ProRail relevant voor die beslissing, in elk geval:
- a. de in artikel 3 bedoelde voortdurende verbetering;
 - b. de in artikel 4 bedoelde prestatiegebieden;
 - c. de in artikel 5 bedoelde efficiënte besteding van de haar ter beschikking gestelde middelen;
 - d. de in artikel 28 bedoelde professionalisering van taken van ProRail;
 - e. de voor het beheer geldende nationale en Europese regelgeving;
 - f. het voor het beheer toepasselijke overheidsbeleid;
 - g. de belangen, voor zover bij ProRail bekend, van de in artikel 8 bedoelde partijen;
 - h. technologische ontwikkelingen en mogelijkheden voor innovaties;
 - i. de lange termijn effecten van het beheer, voor zover bij ProRail bekend;
 - j. de life-cycle kosten.

2. Ten behoeve van de in het eerste lid genoemde inhoudelijke integrale afweging bij beslissingen hanteert ProRail onder meer het afwegingskader, zoals dat in overleg met ProRail nader wordt ontwikkeld en vastgesteld door de concessieverlener in het kader van de uitvoeringsagenda van de Lange Termijn Spooragenda deel 2.

Artikel 7: Transparantie over presteren

1. ProRail draagt bij de uitvoering van de concessie zorg voor transparantie over die uitvoering. Daartoe verstrekt ProRail, op verzoek van bij het spoor betrokken partijen, voor zover de wettelijke kaders en de bedrijfsvertrouwelijkheid van de gegevens zich hier niet tegen verzetten, die informatie die relevant is voor de activiteiten of voorgenomen activiteiten van de betrokken partij bij het spoor, waarbij de uitzonderingsgronden van de Wet openbaarheid van bestuur van overeenkomstige toepassing zijn.
2. ProRail reageert bij de uitvoering van deze concessie op adequate wijze op vragen, klachten, adviezen en ideeën van bij het spoor betrokken partijen, reizigers en omwonenden. Daartoe richt zij in ieder geval een (klachten)loket in.
3. ProRail ontwikkelt in overleg met de concessieverlener een online dashboard dat uiterlijk in 2016 voor de concessieverlener toegankelijk is. In het dashboard geeft ProRail in ieder geval weer, waar mogelijk gedifferentieerd:
 - a. de informatie-indicatoren, zoals opgenomen in bijlage 1 zoals mogelijk gewijzigd als gevolg van het besluit van de concessieverlener over het beheerplan, bedoeld in artikel 16, vijftiende lid, en de ontwikkeling van met deze indicatoren samenhangende waarden;
 - b. de prestatie-indicatoren, zoals opgenomen in bijlage 1 zoals mogelijk gewijzigd als gevolg van het besluit van de concessieverlener over het beheerplan, bedoeld in artikel 16, vijftiende lid, met inbegrip van bodemwaarden en streefwaarden en de ontwikkeling van met deze indicatoren samenhangende waarden.
4. Toevoegingen of wijzigingen van de informatie-indicatoren van het in het derde lid bedoelde dashboard worden:
 - a. jaarlijks bij het beheerplan, waarmee op grond van artikel 16, vijftiende lid, is ingestemd, door ProRail en de concessieverlener overeengekomen voor het komende kalenderjaar;
 - b. indien daar gedurende het kalenderjaar aanleiding toe is en voor zover dit realiseerbaar is, op ad hoc basis gedurende het kalenderjaar door de concessieverlener in overleg met ProRail bepaald.
5. In overleg met de concessieverlener maakt ProRail de in het derde lid bedoelde onderdelen, voor zover het geen privacygevoelige of bedrijfsvertrouwelijke gegevens betreft, openbaar voor bij het spoor betrokken partijen, waaronder in ieder geval de reizigers en decentrale overheden.

3. Samenwerking en overleg

Artikel 8: Samenwerking met gerechtigden en andere partijen

1. ProRail werkt samen met ten minste de gerechtigden, bedoeld in artikel 57 van de wet, alsmede de Nederlandse gemeenten, de provincies, de stadsregio's, de consumentenorganisaties, de verladers, de havenbedrijven, de luchthaven Schiphol, infrastructuurbeheerders (internationaal) en het directoraat-generaal Rijkswaterstaat van het ministerie van Infrastructuur en Milieu ten behoeve van:
 - a. een goede uitvoering van het beheer;
 - b. verbetering van de prestaties voor de reizigers en verladers in lijn met de invulling van de in artikel 4 bedoelde prestatiegebieden;
 - c. de afstemming met één of meer van de genoemde partijen, waar naar het oordeel van ProRail de uitvoering van de concessie de activiteiten of voorgenomen activiteiten op of langs het spoor van die partij kan beïnvloeden.
2. ProRail organiseert het overleg met de in het eerste lid bedoelde partijen mede ter verbetering van de onderlinge samenwerking, en neemt in aanvulling daarop ten minste deel aan, dan wel is lid van de volgende overlegverbanden:
 - a. de in artikel 14 genoemde door de concessieverlener ingerichte landsdelige en landelijke OV & Spoortafels;
 - b. het Landelijk Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer;
 - c. de Goederentafel, bedoeld in het vigerende beleidskader.
3. ProRail laat telkens in het eerstvolgende op te stellen en door de concessieverlener goed te keuren beheerplan zien op welke wijze de uitkomsten van de in het tweede lid genoemde overlegverbanden hun weerslag vinden, voor zover die uitkomsten de uitvoering van deze concessie en de verantwoordelijkheid van ProRail betreffen.

Artikel 9: Samenwerking met de reizigersvervoerders

1. Onverminderd het bepaalde in deze concessie en onverlet latend de verantwoordelijkheid van ProRail op grond van artikel 16, eerste lid, van de wet, werkt ProRail in het belang van een goede dienstverlening aan de reiziger in de keten, en verbetering van de kwaliteit van het spoor, bij de uitvoering van deze concessie samen met de (regionale) reizigersvervoerders en voor zover relevant het stads- en streekvervoer. Daarbij worden wederzijdse verantwoordelijkheden ingezet ten behoeve van een gezamenlijk resultaat van prestatieverbetering voor de reiziger.
2. De in het eerste lid bedoelde samenwerking heeft in ieder geval betrekking op:
 - a. de invulling van de in artikel 4 genoemde prestatiegebieden, voor zover sprake is van een gedeelde verantwoordelijkheid;
 - b. de uitwerking van de gedeelde spoorambities, zoals deze door ProRail en de (regionale) reizigersvervoerders en voor zover relevant het stads- en streekvervoer, in samenwerking met de concessieverlener, zijn ontwikkeld en uitgewerkt in de Verbeteraanpak van de Lange Termijn Spooragenda deel 2;
 - c. de programma's en maatregelen opgenomen in bijlage 2 zoals mogelijk gewijzigd als gevolg van de jaarlijkse besluiten als bedoeld in artikel 16, vijftiende lid, voor zover sprake is van een gedeelde verantwoordelijkheid van ProRail en de vervoerder op het hoofdrailnet;

- d. de vraagstukken rond investeringen, met inbegrip van de daarvoor benodigde onderzoeken en te stellen prioriteiten;
 - e. de stations;
 - f. het aanleveren van reisinformatie;
 - g. het streven naar een gezamenlijke ontwikkel- en innovatieagenda.
3. ProRail beschikt in overleg met de concessieverlener over een escalatieladder gericht op het voorkomen van impasses met de (regionale) reizigersvervoerders en het stads- en streekvervoer, en houdt dit in overleg met de concessieverlener actueel.

Artikel 10: Samenwerking met de goederenvervoersector

1. Onverminderd het bepaalde in deze concessie en onverlet latend de verantwoordelijkheid van ProRail op grond van artikel 16, eerste lid, van de wet, werkt ProRail in het belang van de verbetering van de kwaliteit van het spoor voor de spoorvervoerders en verladers, bij de uitvoering van deze concessie samen met de goederenvervoersector. Daarbij worden wederzijdse verantwoordelijkheden ingezet ten behoeve van een gezamenlijk resultaat van prestatieverbetering voor de spoorvervoerders en verladers.
2. De in het eerste lid bedoelde samenwerking heeft in ieder geval betrekking op:
 - a. de invulling van de in artikel 4 genoemde prestatiegebieden, voor zover sprake is van een gedeelde verantwoordelijkheid;
 - b. de programma's en maatregelen opgenomen in bijlage 2 zoals mogelijk gewijzigd als gevolg van de jaarlijkse besluiten als bedoeld in artikel 16, vijftiende lid, voor zover sprake is van een gedeelde verantwoordelijkheid van ProRail en de goederenvervoerders;
 - c. de vraagstukken rond investeringen, met inbegrip van de daarvoor benodigde onderzoeken en te stellen prioriteiten;
 - d. de stations;
 - e. het aanleveren van reisinformatie;
 - f. het streven naar een gezamenlijke ontwikkel- en innovatieagenda.

Artikel 11: Samenwerking met de internationale spoorweginfrastructuurbeheerders

1. Onverminderd het bepaalde in deze concessie en onverlet latend de verantwoordelijkheid van ProRail op grond van artikel 16, eerste lid, van de wet, werkt ProRail in het belang van een goede dienstverlening aan reizigers in de keten en de verbetering van de kwaliteit van het spoor voor de spoorvervoerders en verladers, bij de uitvoering van deze concessie samen met internationale spoorweginfrastructuurbeheerders. Daarbij worden wederzijdse verantwoordelijkheden ingezet ten behoeve van een gezamenlijk resultaat van prestatieverbetering voor de reizigers, de spoorvervoerders en de verladers.
2. De in het eerste lid bedoelde samenwerking heeft in ieder geval betrekking op:
 - a. de invulling van de in artikel 4 genoemde prestatiegebieden, voor zover sprake is van een gedeelde verantwoordelijkheid;
 - b. de uitwerking van de spoorambities, zoals deze door ProRail en de (regionale) reizigersvervoerders en het stads- en streekvervoer, in samenwerking met de concessieverlener, zijn ontwikkeld en uitgewerkt in de Verbeteraanpak van de Lange Termijn Spooragenda deel 2;

- c. de programma's en maatregelen opgenomen in bijlage 2 zoals mogelijk gewijzigd als gevolg van de jaarlijkse besluiten als bedoeld in artikel 16, vijftiende lid, voor zover relevant in relatie tot een buitenlandse infrastructuurbeheerder;
- d. de vraagstukken rond investeringen, met inbegrip van de daarvoor benodigde onderzoeken en te stellen prioriteiten;
- e. het opstellen en uitvoeren van de implementatieplannen van de spoorgoederencorridors;
- f. het aanleveren van reisinformatie.

Artikel 12: Samenwerking met decentrale overheden

Onverminderd het bepaalde in deze concessie en onverlet latend de verantwoordelijkheid van ProRail op grond van artikel 16, eerste lid, van de wet, werkt ProRail in het belang van een goede dienstverlening aan reizigers in de keten en de verbetering van de kwaliteit van het spoor voor de spoorvervoerders en verladers, bij de uitvoering van deze concessie samen met decentrale overheden. Daarbij worden wederzijdse verantwoordelijkheden ingezet ten behoeve van een gezamenlijk resultaat van prestatieverbetering voor de reizigers, de spoorvervoerders en verladers. Deze samenwerking heeft in ieder geval betrekking op:

- a. de werkwijze ten aanzien van het inplannen van beheer en onderhoud;
- b. de uitkomsten en consequenties van de capaciteitsverdeling, binnen de voorwaarden die daartoe zijn gesteld;
- c. de in artikel 38 bedoelde werken voor derden;
- d. stations, inclusief fietsenstallingen;
- e. omgevingsvergunningen voor emplacementen;
- f. de programma's en maatregelen opgenomen in bijlage 2 en waar mogelijk gewijzigd als gevolg van de jaarlijkse besluiten als bedoeld in artikel 16, vijftiende lid.

Artikel 13: Samenwerking met Directoraat Generaal Rijkswaterstaat

ProRail werkt samen met Rijkswaterstaat, met als doel verdere professionalisering van de taakuitvoering en waar mogelijk grotere efficiency te realiseren, in ieder geval ten aanzien van:

- a. de marktbenadering;
- b. de samenwerking in projecten;
- c. de arbeidsmarktstrategie;
- d. het assetmanagement;
- e. de tunneltechnologie en IT;
- f. de communicatie betreffende gezamenlijke projecten (aanrakingswerken);
- g. het onderhoud en de vervanging van de infrastructuur;
- h. de voorbereiding en uitvoering van de uitbreiding van de infrastructuur;
- i. de verkeersleiding en het verkeersmanagement;
- j. het gezamenlijk aanbesteden en uitvoeren van gezamenlijke projecten;
- k. het gezamenlijke omgevingsmanagement van deze projecten;
- l. de kennisuitwisseling;
- m. de afstemming van buitendienststellingen op het spoor met die op de weg en de communicatie daarover richting de reiziger en de verlader.

Artikel 14: Landsdelige en landelijke OV & Spoortafels

1. Teneinde in het belang van de reizigers een betrouwbare deur-tot-reis te bieden, de ontwikkeling van het vervoer op het hoofdrailnet af te stemmen met het stadsgewestelijk en streekgewestelijk openbaar vervoer en de ruimtelijke ontwikkeling, alsmede ter uitvoering van artikel 16, voert ProRail overleg met de decentrale overheden, de (regionale) reizigersvervoerders, het stads- en streekvervoer, de consumentenorganisaties en de concessieverlener, binnen de door concessieverlener aangewezen landsdelige en landelijke OV & Spoortafels als bedoeld in bijlage D van de Lange Termijn Spooragenda deel 2.
2. Het overleg, bedoeld in het eerste lid, heeft ten minste, maar niet uitsluitend betrekking op:
 - a. het beheerplan;
 - b. werkafspraken over onder meer operationele spoorzaken;
 - c. aanzienlijke werken voor derden als bedoeld in artikel 38;
 - d. de consequenties van het beheer voor de dienstregeling op korte termijn;
 - e. het onderhoudsrooster;
 - f. de samenhang en de integratie van het vervoer op het hoofdrailnet en het overig openbaar vervoer;
 - g. initiatieven voor nieuwe stations.
3. ProRail geeft mede ten behoeve van het overleg, bedoeld in het eerste lid, gedifferentieerd inzicht in haar prestaties.
4. Het overleg, bedoeld in dit artikel, vindt plaats overeenkomstig de daartoe opgestelde en door partijen akkoord bevonden Terms of Reference als bedoeld in bijlage D van de Lange Termijn Spooragenda deel 2.
5. ProRail verleent medewerking aan het opstellen van een samenwerkingsprotocol dat tot doel heeft de wijze van samenwerking met de bij het eerste lid bedoelde overleg betrokken partijen vast te leggen en geeft daar uitvoering aan wanneer hier overeenstemming over is bereikt. De eerste verantwoordelijkheid voor het opstellen van dit samenwerkingsprotocol ligt bij ProRail en de vervoerder op het hoofdrailnet gezamenlijk.

Artikel 15: Investeringscommissie

1. Voorstellen die ProRail ter realisatie van de doelen uit het vigerende beleidskader of op verzoek van de concessieverlener ontwikkelt voor (nieuwe) infrastructuur gerelateerd aan de hoofdspoorweginfrastructuur, ontwikkelt ProRail gezamenlijk met de relevante spoorvervoerders en relevante decentrale overheden. De voorstellen worden ontwikkeld binnen de daartoe door de concessieverlener aangereikte kaders.
2. Een overeenkomstig het eerste lid tot stand gekomen en door de betrokken partijen goedgekeurd investeringsvoorstel, kan de concessieverlener voorleggen aan een onafhankelijke investeringscommissie, die hem van advies voorziet over het voorstel.
3. De concessieverlener neemt mede op basis van het advies van de investeringscommissie een besluit. De beslissing is bindend voor ProRail.

4. Jaarlijkse beheerplancyclus

Artikel 16: Procedure totstandkoming beheerplan

1. ProRail stelt jaarlijks met inachtneming van de bepalingen van dit hoofdstuk een beheerplan op. Het plan wordt telkens voor de duur van het eerstvolgende kalenderjaar opgesteld.
2. ProRail ontvangt jaarlijks voor 1 april van de concessieverlener de beleidsprioriteitenbrief. De beleidsprioriteitenbrief kan onder meer betrekking hebben op:
 - a. de beleidsprioriteiten van de concessieverlener, mede gebaseerd op de prestaties die de concessieverlener noodzakelijk acht voor het realiseren van de spoordoelen en -ambities;
 - b. de invulling van de prestatiegebieden voor (delen van) de hoofdspoorweginfrastructuur rekening houdend met het vervoer dat daarvan gebruik maakt;
 - c. de informatie-indicatoren die in de tijd kunnen afwijken van de indicatoren van bijlage 1;
 - d. de prestatie-indicatoren en bodem- en streefwaarden die in de tijd kunnen afwijken van de indicatoren en waarden van bijlage 1;
 - e. de programma's, mijlpalen en tussenproducten die in de tijd kunnen afwijken van de programma's, mijlpalen en tussenproducten van bijlage 2;
 - f. de verbetermaatregelen op specifieke trajecten en momenten indien naar het oordeel van de concessieverlener sprake is van onevenredig lage prestaties;
 - g. de in artikel 25, vierde lid, genoemde verhoging (met maximaal 100 procent) van het geldsombedrag per prestatie-indicator per eenheid van afwijking.
3. De beleidsprioriteitenbrief kan betrekking hebben op onderwerpen die ProRail alleen of in samenwerking met andere partijen dient te realiseren.
4. Onder de in het tweede lid, onderdeel b, bedoelde delen van de hoofdspoorweginfrastructuur en het vervoer worden in ieder geval verstaan:
 - a. het reizigersvervoer over het hoofdrailnet;
 - b. het reizigersvervoer over de regionale spoorlijnen;
 - c. specifieke door de concessieverlener aan te wijzen delen van de hoofdspoorweginfrastructuur;
 - d. het spoorgoederenvervoer;
 - e. specifieke door de concessieverlener aan te wijzen delen van het vervoer over de hoofdspoorweginfrastructuur.
5. ProRail stelt op basis van de beleidsprioriteitenbrief de hoofdlijnen van het ontwerpbeheerplan op. ProRail kan onderbouwd afwijken van de prestatie-indicatoren en bijbehorende bodemwaarden zoals opgenomen in de beleidsprioriteitenbrief. ProRail dient daartoe de inhoudelijke integrale afweging, bedoeld in artikel 6, weer te geven in de hoofdlijnen van het ontwerpbeheerplan.
6. ProRail vraagt jaarlijks voor 1 juni de in artikel 57 van de wet bedoelde gerechtigden advies over de hoofdlijnen van het ontwerpbeheerplan, overeenkomstig het bepaalde in artikel 17b van de wet.
7. Onverminderd het bepaalde in het zesde lid, biedt ProRail ten minste vertegenwoordigers van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten, het Interprovinciaal Overleg, Stadsregio's kader Verkeer en Vervoer, de consumentenorganisaties, de verladers, de havenbedrijven, infrastructuurbeheerders (internationaal) en de luchthaven Schiphol gelegenheid om jaarlijks voor 1 juni hun zienswijze te geven over de in artikel 16, vijfde lid, bedoelde hoofdlijnen van het ontwerpbeheerplan. Het bepaalde in artikel 17b, tweede, derde en vierde lid, van de wet is van overeenkomstige toepassing.

8. ProRail biedt de in artikel 8, tweede lid, genoemde landsdelige en landelijke OV & Spoortafels en de in artikel 8, tweede lid, genoemde goederentafel gelegenheid advies te geven over de in artikel 16, vijfde lid, bedoelde hoofdlijnen van het ontwerpbeheerplan. Het bepaalde in artikel 17b, tweede, derde en vierde lid, van de wet is van overeenkomstige toepassing.
9. ProRail geeft de in artikel 8, eerste lid, bedoelde partijen, en de in artikel 8, tweede lid, bedoelde overlegverbanden, een termijn van minimaal vier weken om de in het zesde, zevende en achtste lid, bedoelde advies dan wel zienswijze uit te brengen.
10. Indien ProRail op basis van de in het zesde, zevende en achtste lid, bedoelde adviezen dan wel zienswijzen van mening is dat afwijken van de hoofdlijnen van het ontwerpbeheerplan noodzakelijk is, dan verwerkt zij dit in de hoofdlijnen van het ontwerpbeheerplan. ProRail deelt de partijen gemotiveerd mee in hoeverre van de adviezen of de zienswijzen wordt afgeweken, en geeft voordat zij gevolg geeft aan haar beslissing om (deels) van het advies en de zienswijzen af te wijken, eerst aan partijen de gelegenheid tot nader overleg. ProRail geeft in het beheerplan een deugdelijke motivering van de door haar gemaakte keuzes inzake de adviezen en de zienswijzen en de in dit lid bedoelde eventuele afwijking.
11. ProRail stuurt jaarlijks voor 1 september aan de concessieverlener de in het vijfde lid bedoelde hoofdlijnen van het ontwerpbeheerplan. Die hoofdlijnen van het ontwerpbeheerplan dienen mede ter inhoudelijke onderbouwing van de in artikel 17, eerste lid, bedoelde conceptsubsidieaanvraag.
12. ProRail stuurt jaarlijks voor 1 oktober een ontwerpbeheerplan aan de concessieverlener.
13. ProRail treedt jaarlijks voor de eerste week van november in overleg met de concessieverlener over het ontwerpbeheerplan. In dat overleg kan de concessieverlener in aanvulling op of ter navolging van de beleidsprioriteitenbrief, aanwijzingen geven over de in artikel 18 genoemde inhoud van het beheerplan, voor zover dit naar het oordeel van de concessieverlener noodzakelijk is ten behoeve van de in artikel 2 bedoelde werkzaamheden, de in artikel 3 bedoelde doelstelling van voortdurende verbetering, de invulling van de in artikel 4 bedoelde prestatiegebieden, of de in artikel 5 bedoelde efficiency.
14. ProRail legt jaarlijks voor 15 november het beheerplan, dat in voorkomende gevallen in overeenstemming met de in het dertiende lid bedoelde aanwijzingen is opgesteld, en tegelijk met de definitieve subsidieaanvraag, bedoeld in artikel 17, eerste lid, ter instemming aan de concessieverlener voor.
15. Het beheerplan behoeft de instemming van de concessieverlener. De concessieverlener neemt het besluit omtrent de instemming gelijktijdig met het besluit tot verlening van de subsidie, bedoeld in paragraaf 4 van het Besluit Infrastructuurfonds.
16. De concessieverlener kan aan het instemmingsbesluit voorwaarden verbinden in verband met onder meer (toevoeging van) aanvullende prestatie-indicatoren, bodemwaarden, streefwaarden, maatregelen of programma's voor de gehele hoofdspoorweginfrastructuur of voor onderdelen daarvan.
17. ProRail voert deze concessie uit, met inachtneming van het meest recente beheerplan waarmee de concessieverlener heeft ingestemd en de eventueel daaraan verbonden in het zestiende lid bedoelde voorwaarden, onverminderd de elders in de concessie opgenomen verplichtingen.
18. ProRail maakt het beheerplan openbaar na ontvangst van de instemming, bedoeld in het vijftiende lid.

Artikel 17: Aanvraag subsidie

1. ProRail dient op grond van paragraaf 4 van het Besluit Infrastructuurfonds jaarlijks een aanvraag in voor een subsidie ten behoeve van de uitvoering van de werkzaamheden, bedoeld in artikel 2, voor het eerstvolgende kalenderjaar. De aanvraag bestaat uit:
 - a. een jaarlijks voor 1 september in te dienen conceptsubsidieaanvraag;
 - b. een jaarlijks voor 15 november in te dienen definitieve subsidieaanvraag.
2. Ten behoeve van de uitbreiding van de hoofdspoorweginfrastructuur, bedoeld in artikel 2, tweede lid, onderdeel b, kan ProRail op grond van paragraaf 2 van het Besluit Infrastructuurfonds een aanvraag doen voor een aanvullende subsidie. Onverminderd het bepaalde in het Besluit Infrastructuurfonds voldoet de aanvraag aan het MIRT-spelregelkader⁴.

Artikel 18: Inhoud beheerplan: invulling prestatiegebieden

1. Het ontwerpbeheerplan en het beheerplan bevatten voor de in artikel 4 genoemde prestatiegebieden een beschrijving van de wijze waarop ProRail invulling geeft aan deze prestatiegebieden. Daarbij geeft ProRail per prestatiegebied een omschrijving van de resultaten voor het eerstvolgende kalenderjaar waaraan zij zich verbindt, waaronder:
 - a. de prestatie-indicatoren, inclusief voorgenomen bodemwaarden en de wijze waarop ProRail naar de streefwaarden als bedoeld in artikel 19 eerste lid, toegroeit;
 - b. de geprognoseerde ontwikkeling van de waarden voor de komende vier jaar;
 - c. een beschrijving van de wijze waarop ProRail de bodemwaarden en streefwaarden, bedoeld in de onderdelen a en b realiseert, waarbij de bodemwaarden en streefwaarden jaarlijks progressie moeten laten zien en zich ontwikkelen naar de streefwaarden voor 2019 respectievelijk 2024, en de bodemwaarden niet lager zijn dan de bodemwaarden in 2015, als zodanig opgenomen in bijlage 1.
 - d. de concretisering van de voorgenomen programma's met inbegrip van bijbehorende (tussen) producten en mijlpalen;
 - e. de concretisering van de voorgenomen maatregelen inclusief bijbehorende (tussen)producten en mijlpalen;
 - f. de samenwerking met gerechtigden, bedoeld in artikel 57 van de wet, en de afspraken op hoofdlijnen die met de bij het spoor betrokken partijen zijn of worden gemaakt ter ondersteuning van de uitvoering van het beheerplan;
 - g. het voorgenomen, in artikel 2, eerste lid, onderdeel a, bedoelde, onderhoud en de voorgenomen vervanging, de in artikel 2, eerste lid, onderdeel b, bedoelde voorgenomen uitbreidingen en de in artikel 5 van de wet bedoelde aanleg alsmede een visuele weergave van het in dit onderdeel bedoelde;
 - h. een beschrijving van de belangrijkste incidenten van het voorgaande jaar en de beoogde afhandeling daarvan in de eerstvolgende subsidieperiode;
 - i. een beschrijving van de, ook na de eerstvolgende subsidieperiode, te verwachten lange termijnontwikkelingen ten aanzien van de hoofdspoorweginfrastructuur waarbij in ieder geval ook een doorkijk van ten minste 4 jaar wordt gegeven van de uitvoering van de in artikel 20 bedoelde programma's en maatregelen;
 - j. de resultaten van de op grond van artikel 27 uitgevoerde benchmarks, audits en evaluaties, inclusief de maatregelen die ProRail neemt naar aanleiding hiervan;

4 Kamerstukken II 31 700A 2008–2009, nr. 41

- k. de te bereiken resultaten ten aanzien van de in artikel 28 genoemde professionalisering van taken en de in artikel 13 genoemde samenwerking met Rijkswaterstaat;
 - l. de hoeveelheid verzoeken om werken voor derden die ten tijde van het opstellen van het ontwerpbeheerplan in behandeling zijn, de hoeveelheid werken voor derden die ten tijde van het opstellen van het ontwerpbeheerplan in uitvoering zijn en het aantal werken voor derden die in het voorgaande jaar zijn afgerond;
 - m. de motivering van de beslissingen in het beheerplan inzake de uitvoering van de in artikel 2 bedoelde werkzaamheden, met inachtneming van artikel 6.
2. Met inachtneming van het bepaalde in artikel 16, eerste lid, van de wet ontwikkelt ProRail, daar waar ProRail samen met de vervoerder op het hoofdrailnet eenzelfde prestatiegebied heeft, een gezamenlijk programma of maatregel uitvoert, of een andere gezamenlijke verplichting heeft, in samenwerking met die vervoerder een gezamenlijk planonderdeel dat zowel in het ontwerpbeheerplan en als in het beheerplan wordt opgenomen. In dit onderdeel worden de mijlpalen, afspraken met de vervoerder op het hoofdrailnet en de verantwoordelijkhedenverdeling weergegeven die ProRail met de vervoerder op het hoofdrailnet heeft gemaakt om invulling te geven aan de prestatieverbetering.
3. Het ontwerpbeheerplan en het beheerplan gaan vergezeld van een sluitende financiële dekking van de kosten van het beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur in de eerstvolgende subsidieperiode, zoals beschreven in artikel 17.

Artikel 19: Inhoud beheerplan: indicatoren

1. Ter nadere invulling van het gestelde in artikel 3, bepaalt de concessieverlener in overleg met ProRail uiterlijk op 1 januari 2016 en uiterlijk op 1 januari 2020 de streefwaarden voor 2019 respectievelijk 2024 voor de op dat moment geldende prestatie-indicatoren. Daar waar sprake is van gelijklopende prestatie-indicatoren voor ProRail en de vervoerder op het hoofdrailnet, zullen de bodemwaarden en streefwaarden voor ProRail en de vervoerder op het hoofdrailnet gelijk zijn.
2. ProRail dient de concessieverlener een beschrijving te geven van de meetsystemen die ProRail hanteert ter bepaling van de gerealiseerde prestaties met betrekking tot de informatie- en prestatie-indicatoren en de in artikel 20 bedoelde programma's en maatregelen. ProRail voert jaarlijkse audits uit op de meetsystemen. De concessieverlener geeft bij aanvang van de concessie en bij tussentijdse wijzigingen van de meetsystemen akkoord op deze beschrijving en de daaraan eventueel ten grondslag liggende wijziging van de meetsystemen, voordat ProRail tot aanpassing van het meetsysteem overgaat. De concessieverlener kan op grond van artikel 27 een onafhankelijke derde een audit laten uitvoeren naar de meting van de prestaties, waaraan ProRail haar medewerking verleent.
3. ProRail werkt mee aan onafhankelijke metingen van de klantordelen in opdracht van de concessieverlener. Hierbij wordt aansluiting gezocht bij de meting van de klantordelen in het overige openbaar vervoer.

Artikel 20: Inhoud beheerplan: programma's en maatregelen

1. ProRail voert, waar relevant in nauwe samenwerking met de concessieverlener en de in artikel 8, eerste lid, genoemde partijen, de maatregelen en programma's uit, genoemd in bijlage 2, zoals mogelijk gewijzigd als gevolg van de jaarlijkse besluiten als bedoeld in artikel 16, vijftiende lid, met in achtneming van het daarbij gestelde.

2. ProRail beschrijft, in overleg met de concessieverlener, voor nieuwe programma's samen met de relevante bij het spoor betrokken partijen in een plan van aanpak eenduidig de opzet van het nieuwe programma dan wel maatregel, de te verrichten activiteiten, de (tussen)resultaten, de mijlpalen, de verantwoordelijkheden van elke partij in het programma, de gemaakte afspraken over samenwerking tussen partijen, alsmede de planning.
3. ProRail legt het in het tweede lid bedoelde plan van aanpak voor nieuwe programma's dan wel maatregelen ter goedkeuring aan de concessieverlener voor. ProRail vangt met de uitvoering van het programma dan wel maatregel eerst aan nadat goedkeuring is verkregen. Sturing en voortgangsbewaking van het nieuwe programma dan wel maatregel vindt plaats via de in hoofdstuk 4 opgenomen jaarlijkse cyclus.
4. Indien een programma of maatregel naar het oordeel van de concessieverlener, geen uitstel duldt, voert ProRail dit programma of deze maatregel vooruitlopend op het nieuwe beheerplan uit, onverminderd het gestelde in het tweede en derde lid. Indien ProRail (onderdelen van) het nieuwe programma niet overneemt of daarvan afwijkt, maakt ProRail dit schriftelijk en gemotiveerd kenbaar aan de concessieverlener.
5. Indien er sprake is van een gedeelde verantwoordelijkheid met derden, als bedoeld in artikel 4, derde lid, ten aanzien van in het eerste lid bedoelde maatregelen en programma's, geeft ProRail in het beheerplan aan welke verantwoordelijkheden zij heeft in de maatregel of het programma en geeft zij informatie over de afspraken die met andere partijen zijn of worden gemaakt om gezamenlijk tot realisatie van het programma of de maatregel te komen. Mocht ProRail ten aanzien van in het eerste lid bedoelde maatregelen en programma's niet tot afspraken komen met andere partijen, dan kan ProRail escaleren via de landsdelige en landelijke OV en Spoortafels, of deze omstandigheid in het beheerplan opnemen, zodanig dat de concessieverlener daar in het vervolgtraject op een gepaste wijze mee kan omgaan.

5. Verantwoording

Artikel 21: Informatieverstrekking

1. In geval van ontwikkelingen, met inbegrip van incidenten, die naar het oordeel van ProRail aanmerkelijke gevolgen kunnen hebben voor de uitvoering van het beheer overeenkomstig deze concessie, of aanmerkelijke politieke of bestuurlijke gevolgen kunnen hebben voor de concessieverlener, meldt ProRail deze zo spoedig mogelijk aan de concessieverlener.
2. ProRail informeert de concessieverlener in ieder geval elke drie jaar, vanaf 2015 over:
 - a. de toekomstige ontwikkeling van het beheer, waaronder aspecten van innovatie;
 - b. de staat van de infrastructuur, inclusief een weergave daarvan, en de verwachte ontwikkeling daarvan.

Artikel 22: Verantwoordingsrapportages

1. Over de uitvoering van het beheerplan rapporteert ProRail jaarlijks aan de concessieverlener:
 - a. uiterlijk 31 augustus in een halfjaarrapportage overeenkomstig bijlage 3;
 - b. uiterlijk 1 maart na afloop van elk kalenderjaar in een jaarrapportage overeenkomstig bijlage 4.
2. ProRail informeert voor 31 augustus van het lopende jaar en binnen twee maanden na afloop van de jaarlijkse beheerperiode, de partijen, bedoeld in artikel 16, zesde en zevende lid, over de uitvoering van het in artikel 16 bedoelde beheerplan. De informatie bevat ten minste een overzicht van de gerealiseerde prestaties en een vermelding van de behaalde waarden ten aanzien van de prestatie-indicatoren van het voorafgaande halfjaar.
3. Gelijktijdig met de in artikel 16, veertiende lid, bedoelde voorlegging van het beheerplan, zendt ProRail aan de concessieverlener een opsomming van de projecten die zich kwalificeren als een vernieuwing of verbetering in de zin van artikel 9 van de wet.
4. ProRail rapporteert de concessieverlener jaarlijks over de uitbreiding van de capaciteit van de hoofdspoorweginfrastructuur, waaronder in elk geval wordt begrepen het vermelden van de grotere infrastructuurprojecten en de uitvoering van de daarvoor relevante programma's.

6. Beheer van de concessie

Artikel 23: Beheerprotocol

1. Ten aanzien van het beheer van de concessie zal door de concessieverlener samen met ProRail een beheerprotocol worden opgesteld, waarin in ieder geval de volgende onderwerpen worden behandeld:
 - a. specifieke afspraken over de benodigde informatie ten behoeve van het concessiebeheer;
 - b. de wijze en frequentie van overleg en afstemming tussen ProRail en de concessieverlener;
 - c. concretisering en nadere afspraken ten aanzien van escalatie, het dagelijkse concessiebeheer en de gewenste houding en gedrag van partijen;
 - d. specifieke afspraken ten aanzien van beleidsmonitoring en het aanleveren van informatie hieromtrent door ProRail aan de concessieverlener;
 - e. de wijze van verantwoording.
2. ProRail is gehouden aan het beheerprotocol en verleent medewerking aan de totstandkoming en actualisatie van het beheerprotocol.

Artikel 24: Kwaliteitsmanagementsysteem

1. ProRail beschikt over een adequaat kwaliteitsmanagementsysteem dat is gericht op de verbetering van de uitvoering van het beheer. ProRail past dit bij de uitvoering van de concessie toe en houdt dit actueel.
2. ProRail is ten behoeve van de in artikel 2 bedoelde werkzaamheden:
 - a. bekend met het verband tussen de eigen operationele doelen, de eigen activiteiten en de resultaten;
 - b. bekend met de interactie-effecten tussen de eigen doelen en activiteiten, en die van de spoorvervoerders en de omgeving;
 - c. bekend met de langetermijneffecten van de wijze van bedrijfsvoering;
 - d. in staat om haar bedrijfsvoering te richten naar de onder a tot en met c bedoelde kennis.

Artikel 25: Sanctionering

1. Indien ProRail in enig kalenderjaar tekortschiet in de op grond van het instemmingsbesluit, bedoeld in artikel 16, vijftiende lid, voor ProRail geldende bodemwaarden van de prestatie-indicatoren, is ProRail een geldsom aan de concessieverlener verschuldigd. Behoudens in geval voor het tekortschieten naar het oordeel van de concessieverlener een rechtvaardigingsgrond bestond. ProRail levert aan de concessieverlener de informatie, die de rechtvaardigingsgrond kan aantonen.
2. De hoogte van de geldsom, bedoeld in het eerste lid, bedraagt € 75.000 per afwijking zoals in onderstaande tabel aangegeven onder de in het beheerplan aangegeven bodemwaarde doch ten hoogste € 2,75 miljoen per jaar over alle prestatie-indicatoren uit het betreffende beheerplan. De genoemde bedragen worden niet geïndexeerd.

| Bodemwaarden | Afwijking | geldsombedrag per eenheid van afwijking |
|--|-----------|---|
| Absoluut cijfer zonder decimalen achter de komma (bv. 10) | 1 | € 75.000 |
| Absoluut cijfer met één decimaal achter de komma (bv. 10,0) | 0,1 | € 75.000 |
| Procentueel cijfer zonder decimalen achter de komma (bv. 10%) | 1% | € 75.000 |
| Procentueel cijfer met één decimaal achter de komma (bv. 10,0 %) | 0,1% | € 75.000 |

3. De geldsom, bedoeld in het tweede lid, bedraagt € 75.000 per niet gehaalde bodemwaarde bij een eerste maal tekortschieten. De geldsom bedraagt € 100.000 bij een tweede maal tekortschieten en € 125.000 bij een derde of volgende keer tekortschieten op de betreffende bodemwaarde. Dit bedrag wordt niet geïndexeerd.
4. In de in artikel 16, tweede lid, bedoelde beleidsprioriteitenbrief kan de concessieverlener, in afwijking van het bepaalde in het tweede en derde lid, voor een of meer van de komende beheerperioden, bepalen dat het geldsombedrag per eenheid van afwijking voor maximaal twee prestatie-indicatoren afwijkend worden vastgesteld. Op deze prestatie-indicator(en) mag ProRail in het voorgaande kalenderjaar geen geldsom verschuldigd zijn geweest als gevolg van het tekortschieten van de voor ProRail geldende bodemwaarde(n). De in het tweede lid bedoelde bedragen mogen maximaal 100 procent worden verhoogd.
5. Het eerste tot en met het vierde lid geldt onverminderd de mogelijkheid van toepassing van artikel 76, eerste lid, van de wet (bestuursdwang en last onder dwangsom), welke mogelijkheid eveneens geldt ten aanzien van de overige in de concessie opgenomen verplichtingen, waaronder programma's en maatregelen. Artikel 17, derde en vierde lid, van de wet zijn onverkort van toepassing.
6. De concessieverlener zendt uiterlijk drie maanden na ontvangst van de jaarrapportage het geldsombesluit, bedoeld in het eerste lid, dan wel het besluit tot het opleggen van een last onder dwangsom, bedoeld in het vierde lid, aan ProRail toe.
7. De concessieverlener kan bepalen dat ProRail de geldsom eerst verschuldigd is nadat haar in een besluit een eventuele herstelperiode is gegund. De geldsom is verschuldigd als de betreffende prestatie-indicatoren na afloop van deze herstelperiode niet alsnog op of boven de in het in het eerste lid bedoelde beheerplan opgenomen bodemwaarde is gebracht. Deze eventuele herstelperiode bestaat in beginsel uit het kalenderjaar volgend op het kalenderjaar bedoeld in het eerste lid.

Artikel 26: Midterm review 2019

1. Onverminderd het bepaalde in artikel 27, eerste lid, verleent ProRail haar medewerking bij het uitvoeren van een midterm review in 2019. In de midterm review wordt de doelmatigheid van de uitvoering van de concessie beoordeeld met de gerealiseerde resultaten, aan de hand van onder meer de parameters, bedoeld in artikel 18, eerste lid.
2. In de midterm review worden in ieder geval de volgende onderwerpen betrokken:
 - a. de realisatie van de meest actuele waarden 2019, zoals vastgesteld overeenkomstig artikel 19, eerste lid, en de ontwikkeling van de waarden in de afgelopen vijf jaar;
 - b. de realisatie van de mijlpalen en (tussen)producten van de maatregelen en programma's zoals vastgesteld overeenkomstig artikel 18, eerste lid;
 - c. de realisatie van de professionalisering van taken door ProRail, zoals bedoeld in artikel 28.

3. Op basis van de resultaten van de midterm review wordt bezien of aanpassingen in het sturingsregime van de concessieverlener wenselijk zijn voor het resterende deel van de concessieperiode. Dit kan doorwerken in de jaarlijkse beleidsprioriteitenbrief en het beheerplan.

Artikel 27: Audits, evaluaties en benchmarks

1. ProRail is op verzoek van de concessieverlener gehouden om, overeenkomstig het in dat verzoek bepaalde:
 - a. een audit uit te voeren naar de uitvoering van onderdelen van deze concessie;
 - b. een benchmark uit te voeren naar de uitvoering van onderdelen van deze concessie;
 - c. een evaluatie uit te voeren naar de uitvoering van onderdelen van deze concessie;
 - d. medewerking te verlenen aan een evaluatie in 2016 specifiek gericht op de samenwerking die plaatsvindt in het kader van deze concessie, tussen ProRail en de spoorvervoerders, decentrale overheden, consumentenorganisaties;
 - e. medewerking te verlenen aan een evaluatie in 2016 specifiek gericht op de betrokkenheid van de decentrale overheden bij werken voor derden, zowel bij de voorbereiding naar de aanbesteding, de aanbesteding zelf en de uitvoering van de werken.
 - f. medewerking te verlenen aan de uit te voeren audits, benchmarks of evaluaties naar de uitvoering van deze concessie of onderdelen daarvan,

De concessieverlener bepaalt in overleg met ProRail de omvang, aard en reikwijdte van de audits, benchmarks respectievelijk evaluaties.

2. Onverminderd het eerste lid, werkt ProRail ten minste elke vier jaar, voor het eerst in 2015, mee aan een in opdracht van de concessieverlener uit te voeren internationale benchmark, waarin een vergelijking wordt gemaakt betreffende ten minste:
 - a. de verhouding tussen de kosten en de organisatie van het beheer van de spoorweginfrastructuur en de geleverde prestaties;
 - b. de prestatiegebieden, bedoeld in artikel 4;
 - c. een analyse van beschikbare historische gegevens over de prestatiegebieden, bedoeld in artikel 4;
 - d. de productiviteitsontwikkeling;

in ten minste een vijftal vergelijkbare landen en/of gebieden.

3. Indien de resultaten van een audit, benchmark of evaluatie, bedoeld in het eerste lid, dan wel de midterm review, bedoeld in artikel 26, naar het oordeel van de concessieverlener nopen tot wijziging van de concessie, verleent ProRail daaraan medewerking.

7. Specifieke eisen ten aanzien van het beheer

Artikel 28: Professionalisering taken ProRail

1. Onverminderd de invulling van de in artikel 4 bedoelde prestatiegebieden, en de in artikel 3 genoemde doelstelling van voortdurende verbetering, draagt ProRail zorg voor verbeteringen in de wijze waarop zij haar taken uitvoert, in met name de volgende werkzaamheden.
 - a. Beheer en onderhoud, bestaande uit met name de volgende onderdelen:
 - i. het onderhoud van de infrastructuur met effectievere contractering, onder meer door het in bijlage 2 opgenomen verbeterprogramma PGO (prestatiegericht onderhoud);
 - ii. het beslag van werkzaamheden op de capaciteit ten behoeve van de spoorvervoerders beperken en voorts het voorkomen van uitloop van werkzaamheden;
 - iii. het voorkomen van verstoringen waarbij onder andere de kwaliteit van de assets wordt meegenomen in de afweging;
 - iv. het oplossen van verstoringen met minimale impact voor reizigers en verladers;
 - v. het betrekken van stakeholders bij het invullen en plannen van buitendienststellingen.
 - b. Capaciteitsverdeling, bestaande uit met name de volgende onderdelen:
 - i. de taak van de capaciteitsverdeling onafhankelijk positioneren binnen ProRail, waarbij de voor beheer en onderhoud benodigde capaciteit niet-discriminatoir wordt afgewogen tegen de voor het vervoer (reizigers en goederen) benodigde capaciteit;
 - ii. de benutting van het netwerk verbeteren, onder meer via de netverklaring, toegangsovereenkomst en de gebruiksvergoeding.
 - c. Verkeersleiding, bestaande uit met name de volgende onderdelen:
 - i. de eenduidige commandostructuur bij verstoringen;
 - ii. de cultuurverandering naar planmatig werken in plaats van ad hoc ingrijpen;
 - iii. het isoleren van verstoringen en voorkomen van olievlekwerking, overeenkomstig het in bijlage 2 opgenomen programma Be-/bijsturing van de toekomst.
2. ProRail zal bij het invulling geven aan de in het eerste lid en de in artikel 2 bedoelde werkzaamheden, rekening houden met de belangen van de omgeving en de omwonenden.
3. Waar de onderdelen, bedoeld in het eerste lid, niet vervat zijn in een van de programma's van bijlage 2, geeft ProRail in het beheerplan aan op welke wijze zij invulling geeft aan de in het eerste lid bedoelde opgaven.

Artikel 29: Totstandkoming en uitvoering rijksbeleid

1. Op verzoek van de concessieverlener verleent ProRail medewerking aan de totstandkoming van rijksbeleid en voor het spoor relevante regelgeving.
2. ProRail voert het rijksbeleid uit of draagt bij aan de uitvoering daarvan, voor zover het rijksbeleid de uitvoering van de concessie raakt, tenzij naar het oordeel van ProRail:
 - a. uitvoering van de concessie als geheel of het beheer in het bijzonder onder de uitvoering lijdt;
 - b. geldende wet- en regelgeving de uitvoering van het beleid in de weg staat;
 - c. ProRail onvoldoende financiële middelen heeft voor de uitvoering van het beleid.

3. In geval sprake is van één of meer van de in het tweede lid, onderdelen a, b of c, bedoelde situaties treedt ProRail in overleg met de concessieverlener.
4. De in het eerste lid bedoelde medewerking en de in het tweede lid bedoelde bijdrage aan de uitvoering van het rijksbeleid kan mede bestaan uit het doen van uitvoeringstoetsen, het verlenen van advies, het verstrekken van informatie, het doen van studies en het ondersteunen van de concessieverlener in gesprekken met derden.
5. Bij verzoeken, bedoeld in dit artikel, geeft de concessieverlener aan op welke wijze en binnen welke termijn aan het verzoek dient te worden voldaan.

Artikel 30: Beleidstoets beheer

1. Onverminderd de in artikel 29 bedoelde uitvoering van het rijksbeleid en onverminderd de programma's die in het beheerplan zijn opgenomen, treedt ProRail in de initiatieffase van programma's die zij in het kader van het beheer voornemens is uit te voeren, in overleg met de concessieverlener indien de programma's naar het oordeel van ProRail en de concessieverlener:
 - a. aanmerkelijke gevolgen kunnen hebben voor het beheer;
 - b. aanmerkelijke financiële gevolgen kunnen hebben voor ProRail;
 - c. aanmerkelijke bestuurlijke of politieke gevolgen voor de concessieverlener kunnen hebben;
 - d. aanmerkelijke gevolgen heeft voor de reizigers, spoorvervoerders en de verladers.
2. In de in het eerste lid bedoelde situaties vangt ProRail niet eerder aan met de uitvoering van het programma dan nadat de concessieverlener daartoe akkoord heeft gegeven.

Artikel 31: Aanpassing operationele criteria/plannormen

Wijzigingen in operationele criteria dan wel plannormen van ProRail die, naar het oordeel van ProRail, een significante invloed hebben op de beschikbare capaciteit en kwaliteit van het spoor, dan wel op de aantrekkelijkheid van het product voor de reiziger en de verlader, worden voor goedkeuring voorgelegd aan de concessieverlener. Onderdeel van deze voordracht is dat ProRail, gebruik makend van het afwegingskader van artikel 6, tweede lid, de afweging tot wijziging aan de concessieverlener inzichtelijk maakt. Hierbij dient ProRail de consequenties voor de spoorvervoerders, verladers en de reizigers kwalitatief aan te geven.

Artikel 32: Betrouwbaarheid

1. Om invulling te geven aan het prestatiegebied betrouwbaarheid en de verdere verbetering van de gemiddelde reizigerspunctualiteit, en de reizigerspunctualiteit op bepaalde corridors waar deze lager is dan de streefwaarden, werkt ProRail op operationeel niveau intensief samen met de reizigersvervoerders.
2. ProRail ontwikkelt samen met de vervoerder op het hoofdrailnet een dashboard waarmee de concessieverlener gericht op de realisatie van de Geïntegreerde aanpak, zoals opgenomen in bijlage 2, kan sturen.

Artikel 33: Goederenvervoer

1. ProRail draagt zorg voor de verbetering van de kwaliteit van de geleverde goederenpaden, zodat het Nederlandse spoorvervoer een aantrekkelijke modaliteit is in een (synchromodaal) internationaal logistiek transportsysteem, zodanig ook dat daarmee groei van de goederenstromen duurzaam geacommodeerd worden.
2. ProRail is verplicht om samen met de concessieverlener en de spoorgoederenvervoersector een set informatie-indicatoren te ontwikkelen, waarmee de realisatie van de ambities van het vigerende beleidskader gemonitord kunnen worden. De indicatoren hebben in elk geval betrekking op een effectief gebruik van capaciteit, de aansluiting van goederenpaden in Nederland op paden in het buitenland en de kwaliteit van de paden (bijvoorbeeld punctualiteit en niet-geplande stops).
3. ProRail draagt zorg voor één loket voor goederenvervoerders ten behoeve van capaciteitsaanvragen, capaciteitsverdeling en vragen over gebruiksvergoeding.

Artikel 34: Richtlijn omgevingslawaai

1. ProRail zendt de concessieverlener vóór 30 april 2018 en vervolgens ten minste elke vijf jaar vóór 30 april een ontwerp van een geluidsbelastingkaart als bedoeld in artikel 7 van richtlijn 2002/49/EG (geïmplementeerd in de wet Milieubeheer) van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai, PbEG L 189, met betrekking tot de geluidsbelasting vanwege hoofdspoorwegen.
2. Op verzoek van de concessieverlener verleent ProRail voor hoofdspoorwegen een bijdrage aan een actieplan als bedoeld in artikel 11.11 van de Wet Milieubeheer.
3. ProRail meldt voor 1 maart 2015, en vervolgens elke 5 jaar voor 1 maart, aan de concessieverlener op welke delen van hoofdspoorwegen naar verwachting jaarlijks meer dan 30.000 maal een trein zal passeren.

Artikel 35: HSL

ProRail en de vervoerder op het hoofdrailnet hebben een gedeelde verantwoordelijkheid om de prestaties ten aanzien van de betrouwbaarheid op de HSL-corridor te verbeteren, met inachtneming van rechten en verplichtingen van derden. ProRail stelt samen met de vervoerder op het hoofdrailnet en de concessieverlener een gezamenlijke aanpak op, inclusief bijbehorende informatie-indicatoren.

Artikel 36: Staat van de infrastructuur

ProRail is verplicht om goed zicht te hebben op de actuele staat van de infrastructuur. Tevens is ProRail verplicht om de uitkomsten van rapportages door de Inspectie Leefomgeving en Transport zoals die door de concessieverlener worden onderschreven, te betrekken bij de uitvoering van de in artikel 2 bedoelde werkzaamheden. Dit betreft de rapportages ten aanzien van de kwaliteit en de beheersing van het onderhoud van de infrastructuur, waaronder het vijfjaarlijkse onderzoek van de Inspectie Leefomgeving en Transport naar “de fysieke staat van de railinfrastructuur” welke voor het eerst in 2014 is gehouden.

Artikel 37: Veiligheidscultuur

1. ProRail geeft invulling aan de verplichtingen in deze concessie binnen het kader van de geldende wet- en regelgeving ten aanzien van spoorwegveiligheid en geeft invulling aan het programma STS Verbeterplan als opgenomen in bijlage 2.
2. Aanvullend op de geldende wet- en regelgeving kan de concessieverlener vanuit de systeemverantwoordelijkheid voor spoorwegveiligheid tijdelijke sectorbrede programma's of maatregelen vaststellen. De concessieverlener en ProRail stellen in gezamenlijk overleg vast welke programma's of maatregelen voor ProRail van toepassing zijn.
3. In het jaarlijks op te stellen beheerplan neemt ProRail een beschrijving op van de wijze waarop ProRail invulling geeft aan de programma's of maatregelen gericht op de veiligheidscultuur die op haar van toepassing zijn.
4. Bij aanvang van deze concessie is de veiligheidscultuur een thema dat voor meerdere jaren voor ProRail van toepassing is. Specifieke aandachtspunten van de concessieverlener daarbij zijn de verdere groei naar een lerende organisatie met een bedrijfscultuur gericht op preventie en leren uit ervaring.
5. ProRail stemt haar inspanningen in het kader van dit artikel af met de spoorvervoerders.

8. Overige bepalingen

Artikel 38: Werken voor derden; werken die gerelateerd zijn aan het beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur

1. Dit artikel is van toepassing op verzoeken van derden betreffende werkzaamheden die niet kunnen worden uitgevoerd zonder activiteiten als bedoeld in artikel 22, eerste lid, van de wet, en daarmee gerelateerd zijn aan het beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur.
2. ProRail stelt een procedure op voor werken voor derden die de integrale werkwijze betreffende werken voor derden omvat en maakt deze openbaar. In deze procedure is ProRail, transparant over de door haar gehanteerde tarieven, en betreft ProRail in ieder geval het bepaalde in artikel 7, tweede lid, met betrekking tot klachten. ProRail baseert zich voor wat betreft deze procedure mede op de door Rijkswaterstaat gehanteerde werkwijze.
3. ProRail richt een loket in voor de in het eerste lid bedoelde werken, ten behoeve van:
 - a. het verschaffen van informatie over de in het tweede lid bedoelde integrale procedure voor werken voor derden;
 - b. het verschaffen van informatie die de derden nodig hebben in het kader van werken voor derden, waaronder in ieder geval informatie over de door ProRail gehanteerde tarieven;
 - c. de ontvangst van alle relevante verzoeken van derden voor derden werken, die gerelateerd zijn aan het beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur.
4. ProRail is gehouden op verzoek de werkzaamheden voor derden uit te voeren, tenzij:
 - a. de werkzaamheden naar het oordeel van ProRail een aanmerkelijke uitbreiding of wijziging van de hoofdspoorweginfrastructuur of aantakking of kruising van spoorweginfrastructuur aan de hoofdspoorweginfrastructuur inhouden, of
 - b. naar het oordeel van ProRail sprake is van een werk waar het beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur onder lijdt.
5. In geval van een situatie waarin sprake is van het vierde lid, onderdelen a en b, of in geval van een situatie waarin slechts sprake is van een situatie bedoeld in het vierde lid, onderdeel a, is ProRail eerst gehouden tot uitvoering van de werkzaamheden in geval dit volgt uit het bepaalde in het zevende lid.
6. Onverminderd het bepaalde in artikel 6, vijfde lid, van de wet, legt ProRail, in geval van situaties, bedoeld in het vijfde lid, het verzoek om werken voor derden na overleg met de betrokken derde, ter advisering voor aan de in artikel 14 bedoelde landsdelige en landelijke OV & Spoortafels.
7. ProRail is gehouden tot uitvoering van de werkzaamheden in geval de concessieverlener daartoe, mede op basis van het advies, bedoeld in het zesde lid, beslist.
8. In geval van een situatie waarin sprake is van het vierde lid, onderdeel b, waarbij er geen sprake is van onderdeel a, staat het ter beoordeling aan ProRail om de verzochte werkzaamheden uit te voeren. Ten behoeve van dit oordeel kan ProRail het verzoek na overleg met de betrokken derde, ter advisering voorleggen aan het in de in artikel 14 bedoelde landsdelige en landelijke OV & Spoortafels.
9. ProRail werkt bij de uitvoering van de werken voor derden samen met de derde en betreft de derde bij de besluitvorming in het kader van de aanbesteding en de uitvoering van de werken voor derden.

Artikel 39: Werken voor derden; medewerking aan aanleg van spoorweginfrastructuur door derden

1. ProRail verleent op verzoek van de concessieverlener medewerking aan een derde die spoorweginfrastructuur aanlegt die aantakt aan de bestaande hoofdspoorweginfrastructuur of deze kruist, voor zover het beheer niet lijdt onder deze medewerking.
2. Indien het beheer lijdt onder de in het eerste lid bedoelde medewerking, dan meldt ProRail dit, voorzien van een onderbouwing, zo spoedig mogelijk aan de concessieverlener.
3. ProRail en de concessieverlener dragen zorg voor een goede afstemming met het oog op het in beheer nemen van de spoorweginfrastructuur door ProRail.
4. De concessieverlener doet het in het eerste lid bedoelde verzoek zo spoedig mogelijk nadat de derde belast is met deze aanleg doch uiterlijk drie jaar voor de beoogde datum van indienststelling van de spoorweginfrastructuur die door de derde wordt aangelegd.

Artikel 40: Kosten en tarieven voor werken voor derden bedoeld in de artikelen 38 en 39

1. De derde draagt alle kosten en risico's verbonden aan het uitvoeren van de door hem opgedragen werkzaamheden. De door een derde te dragen kosten bestaan in ieder geval uit de kosten van aanleg, uitbreiding, onderhoud en vervanging, aantakken aan of kruisen van de (hoofd) spoorweginfrastructuur, de voorbereiding hiervan, en de apparaatskosten van ProRail. De door ProRail te hanteren tarieven dekken de kosten. ProRail meldt jaarlijks aan de minister de door haar te hanteren tarieven.
2. ProRail draagt er zorg voor dat de werkzaamheden voor derden op een zodanige wijze geadministreerd worden dat de baten en lasten van deze werkzaamheden boekhoudkundig gescheiden zijn van de overige activiteiten van ProRail.

Artikel 41: Werken voor derden niet gerelateerd aan het beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur

1. Op verzoek van een derde kan ProRail werkzaamheden uitvoeren die niet gerelateerd zijn aan het beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur.
2. ProRail maakt van de ontvangst van de in het eerste lid bedoelde verzoek zo spoedig mogelijk melding bij de concessieverlener, indien er naar het oordeel van ProRail sprake van kan zijn dat:
 - a. het beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur kan lijden onder deze werkzaamheden;
 - b. de werkzaamheden financiële gevolgen kunnen hebben voor ProRail;
 - c. de werkzaamheden aanmerkelijke bestuurlijke of politieke gevolgen voor de concessieverlener kunnen hebben.

ProRail voorziet deze melding van een onderbouwing.

3. In geval van een in het tweede lid bedoelde melding, gaat ProRail niet over tot het uitvoeren van de verzochte werkzaamheden, dan nadat de concessieverlener met deze werkzaamheden heeft ingestemd. De concessieverlener kan aan die instemming voorwaarden verbinden met het oog op het beperken van de in het eerste lid bedoelde gevolgen.
4. De derde draagt alle kosten en risico's verbonden aan het uitvoeren van de door hem opgedragen werkzaamheden.

Artikel 42: Aansprakelijkheid en gerechtelijke procedures

1. ProRail spant zich in om haar aansprakelijkheid jegens derden en de gevolgen daarvan optimaal te beperken. Daartoe:
 - a. voert zij deze concessie zorgvuldig uit;
 - b. neemt zij in overeenkomsten met derden de nodige bedingen op;
 - c. sluit zij indien dienstig de nodige verzekeringen en
 - d. voert zij daar waar dienstig verweer tegen vorderingen.
2. ProRail informeert de concessieverlener zo spoedig mogelijk indien het ProRail bekend is dat een derde voornemens is een gerechtelijke procedure samenhangend met het beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur te beginnen tegen de ProRail of de Staat. Tevens informeert ProRail de concessieverlener over voornemens omtrent aan te spannen procedures tegen derden.

Artikel 43: Intellectuele eigendomsrechten

Op verzoek van de concessieverlener verleent ProRail voor elk bij haar berustend intellectueel eigendomsrecht aan de Staat om niet een licentie.

Artikel 44: Gekwalificeerde personen

ProRail is gehouden de werkzaamheden ter uitvoering van deze concessie slechts te laten verrichten door voldoende gekwalificeerde personen.

Artikel 45: Inning en afdracht HSL-heffing

1. ProRail int de HSL-heffing, bedoeld in artikel 1, onderdeel h, van het besluit HSL-heffing van de gebruikers van het hogesnelheidsnet, bedoeld in artikel 1, onderdeel f, van het besluit HSL-heffing.
2. ProRail draagt de ontvangen HSL-heffing binnen 30 dagen af aan de Staat.

Artikel 46: Experimenten

1. Op schriftelijk verzoek van ProRail kan de concessieverlener ontheffing verlenen van voorschriften uit deze concessie indien ProRail een experiment wenst uit te voeren al dan niet samen met een of meer spoorvervoerders, ten aanzien van het beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur.
2. Dit experiment heeft als doel om per saldo tot een verbetering van de in artikel 2 bedoelde werkzaamheden te komen.
3. Een verzoek tot ontheffing als bedoeld in het eerste lid gaat in ieder geval vergezeld van:
 - a. een concrete beschrijving en doelstelling van het experiment en de te behalen resultaten;
 - b. de concessievoorschriften waarvan ProRail ontheffing vraagt;
 - c. de begindatum en de duur van het experiment;
 - d. de criteria op basis waarvan en het moment waarop ProRail beoordeelt of het experiment hetzij wordt beëindigd dan wel wordt verlengd.
4. Een ontheffing wordt verleend voor de duur van het experiment, met een maximum van drie jaar, behoudens de mogelijk van verlenging.
5. ProRail zendt de concessieverlener tijdig voor het einde van de duur van het experiment een verslag over de doeltreffendheid en de effecten van het experiment in de praktijk, alsmede haar beslissing om de uitkomsten of de resultaten van het experiment geheel of gedeeltelijk regulier onderdeel te laten worden van de in de artikel 2 bedoelde werkzaamheden.

Artikel 47: Looptijd en overgangsbepaling

1. De aan deze concessie voorafgaande concessie alsmede daarop gebaseerde besluiten blijven van kracht voor zover dat voor een goede uitvoering en afwikkeling van die concessie noodzakelijk is.
2. Dit besluit treedt in werking met ingang van 1 januari 2015 en vervalt met ingang van 1 januari 2025.

DEN HAAG, 15 december 2014

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

Wilma J. Mansveld

Bezwaar

Op grond van de Algemene wet bestuursrecht kunt u tegen dit besluit binnen zes weken na de dag waarop dit is bekendgemaakt een bezwaarschrift indienen. Het bezwaarschrift moet worden gericht aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, ter attentie van Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken, sector Algemeen Bestuurlijk-Juridische Zaken, postbus 20901, 2500 EX Den Haag. Het bezwaarschrift dient te zijn ondertekend en ten minste het volgende te bevatten:

- a. naam en adres van de indiener;
- b. de dagtekening;
- c. een omschrijving van het besluit waartegen het bezwaarschrift zich richt (datum en nummer of kenmerk);
- d. een opgave van de redenen waarom men zich met het besluit niet kan verenigen.

Bijlage 1. Prestatie- en informatie-indicatoren

In het beheerplan worden, mede ter invulling van artikel 30 en bijlage V van richtlijn 2012/34 en in verband met de in artikel 4 bedoelde prestatiegebieden en de in artikel 5 bedoelde efficiency informatie- en prestatie-indicatoren opgenomen die (mede) bijdragen aan de ambities en doelen uit de Lange Termijn Spooragenda.

De indicatoren zijn aan verandering onderhevig en kunnen als gevolg van het doorlopen van de jaarlijkse beheerplancyclus en periodieke evaluaties worden gewijzigd.

Onderstaand is een overzicht opgenomen van de set met indicatoren, waarbij is aangegeven welke indicatoren nog ontwikkeld moeten worden (zie voetnoten onderaan de tabel). Het betreft de informatie-indicatoren (zonder bodem- en streefwaarde) en de prestatie-indicatoren (met bodem- en streefwaarde).

| Prestatie-gebied | Informatie-indicator | Prestatie-indicator | Bodem-waarde 2015 ⁽²⁾ | Streef-waarde 2019 ⁽²⁾ |
|------------------|--|---|----------------------------------|-----------------------------------|
| Algemeen | Aantal treinkilometers | Klantoordeel reizigers-vervoerders ⁽¹⁾ | 6 | 7 |
| | Aangevraagde treinpaden | | | |
| | Te beheren areaal | Klantoordeel goederen-vervoerders ⁽¹⁾ | 6 | 6 |
| | LCC-kosten per treinkilometer | | | |
| | Klantoordeel decentrale overheden ⁽⁴⁾ | | | |
| | Klantoordeel verladers ⁽⁴⁾ | | | |
| | Klantoordeel reizigers ⁽⁴⁾ | | | |
| Veiligheid | Aantal aanrijdingen overweggebruikers | | | |
| | Aantal botsingen trein-trein | | | |
| | Aantal ontsporingen | | | |
| | Aantal STS-passages | | | |
| | Aantal STS-passages gevaarpunt bereikt | | | |
| | Aantal arbeids-veiligheidsincidenten | | | |
| | Aantal milieu-overtredingen (geconstateerd door bevoegd gezag) | | | |

| Prestatie-gebied | Informatie-indicator | Prestatie-indicator | Bodem-waarde 2015 ⁽²⁾ | Streef-waarde 2019 ⁽²⁾ |
|---|--|---|----------------------------------|-----------------------------------|
| Betrouwbaarheid | Aantal treinen goederenvervoer op tijd aan de grens met het hoofdspoor | Punctualiteit <3 min reizigers-verkeer totaal ⁽⁶⁾ | 87,0% | 90,0% |
| | | Reizigers-punctualiteit <5 min HRN (gezamenlijke KPI met NS) ⁽⁶⁾ | 90,0% | 92,3% |
| | De gevraagde dienst-regeling versus de gerealiseerde dienstregeling (goederenvervoer) ⁽⁴⁾ | Punctualiteit regionale series (<3 min) ⁽⁶⁾ | 93,0% | 94,0% |
| | | Punctualiteit < 3 min HSL-producten en ICE ⁽⁶⁾ | 79,5% | 82,0% |
| | Aantal goederenpaden die aansluiten op het internationale net | Punctualiteit goederenverkeer ⁽⁷⁾ | 80,0% | 82,0% |
| | | Geleverde treinpaden | 97,5% | 98,2% |
| | Geleverde treinpaden goederenvervoer conform planning ⁽⁴⁾ | Aandachtstrajecten (gezamenlijke KPI met NS) | 93,7% | 95,6% |
| | | Aantal beïnvloedbare TAO's (techniek en processen) ⁽⁵⁾ | 5900 | 5200 |
| | Responstijden aanvragen goederenpaden binnen overeengekomen normtijd | Klanthinder als gevolg van storingen infra ⁽⁴⁾ | PM | PM |
| | Aantal overbelast-verklaringen | | | |
| | Aantal TAO's derden | | | |
| | Aantal TAO's weer | | | |
| | Uitgevallen treinen | | | |
| | Gerealiseerde aansluitingen op knooppunten ⁽⁴⁾ | | | |
| Gemiddelde hersteltijd TAO's ⁽⁵⁾ | | | | |
| Duurzaamheid | CO ₂ -voetafdruk | | | |

- (1) Meting van het klantoordeel is gebaseerd op de huidige meetmethodes waarbij zowel objectieve als subjectieve waardering tot uiting wordt gebracht
- (2) Per prestatie-indicator is aangegeven in hoeveel decimalen de indicator wordt gemeten, zowel qua bodem-/streefwaarde als in de realisatie (in het beheerplan)
- (3) Het aantal TAO's is exclusief het voorheen Keyrail gebied
- (4) Nieuw nog te ontwikkelen indicator
- (5) Deze informatie-indicator wordt prestatie-indicator op het moment dat voldoende historische data voor deze nieuwe indicator beschikbaar is
- (6) Tijdelijke indicator. Deze prestatie-indicator wordt informatie-indicator op het moment dat de prestatie-indicatoren voor reizigerspunctualiteit in het kader van "Beter en Meer" beschikbaar zijn.
- (7) Indicator door te ontwikkelen in overleg met de goederensector

De belangrijkste ontwikkelingen in de indicatoren zijn:

- Indicatoren over aankomstpunctualiteit voor het reizigersvervoer worden vervangen door reizigerspunctualiteit. Daarbij wordt aangesloten bij “Beter en Meer”.
- Klantoordelen van decentrale overheden, verladers en reizigers moeten nog worden ontwikkeld.
- Een aantal nieuwe indicatoren voor het goederenvervoer moet nog worden ontwikkeld. In artikel 33 is de verplichting voor ProRail opgenomen om samen met de spoorgoederenvervoersector een set met informatie-indicatoren te ontwikkelen. Deze zijn nog niet in deze bijlage opgenomen.
- Een prestatie-indicator voor klanthinder als gevolg van storingen infra moet nog worden ontwikkeld
- Een informatie-indicator voor gerealiseerde aansluitingen op knooppunten moet nog worden ontwikkeld.

Voor de prestatie-indicatoren wordt een bodemwaarde en een streefwaarde bepaald. ProRail wordt jaarlijks beoordeeld op de bodemwaarden van de prestatie-indicatoren en in 2019 en 2024 op de streefwaarden. ProRail wordt niet beoordeeld op de informatie-indicatoren.

De bovenstaande informatie- en prestatie-indicatoren zijn vertrekpunt voor het minimum aan indicatoren dat in het online dashboard (ter versterking van de informatiepositie van de concessieverlener) zal worden opgenomen.

Enkele van de in de tabel genoemde indicatoren zijn reeds gedifferentieerd weergegeven (bijvoorbeeld punctualiteit uitgesplitst naar goederenvervoer, hoofdrailnet, regionale spoorlijnen). Voor andere indicatoren geldt dat deze differentiatie nog in een later stadium kan worden toegevoegd.

Bijlage 2, behorende bij artikel 20, eerste lid

1. Het winterweerprogramma⁵

ProRail dient samen met de vervoerder op het hoofdrailnet het programma winterweer zoals vastgesteld in 2012 uit te voeren.

De winterambitie voor de langere termijn is om toe te werken naar een situatie waarin onder (vrijwel) alle omstandigheden betrouwbaar vervoer en goede reisinformatie aan de reiziger wordt gegeven. Uiterlijk in 2017 wordt geëvalueerd of deze ambitie gerealiseerd is en het programma daarmee is afgerond.

Om bovenstaande lange termijn-ambitie te realiseren is in het winterweerprogramma een verbeteraanpak nodig waarin het samenspel van infrastructuur, materieel, personeel, het logistieke plan en de be- en bijsturing geoptimaliseerd wordt, gezien vanuit het perspectief van de reiziger. Deze verbeteraanpak zal mede gerealiseerd worden in het kader van de Lange Termijn Spooragenda.

2. Railmap ERTMS

Om gefaseerde invoering van ERTMS vanaf 2016 op een kostenefficiënte wijze mogelijk te maken overeenkomstig de door de concessieverlener vastgestelde Voorkeursbeslissing ERTMS en Railmap ERTMS 3.0, rust ProRail conform de afspraken daarover de betreffende delen van de hoofdspoorweginfrastructuur tijdig uit met ERTMS.

De concrete invulling van deze richtinggevende keuze wordt vastgelegd in door de concessieverlener en ProRail te maken afspraken.

3. Het STS verbeterprogramma⁶

Naar aanleiding van de treimbotsingen in Barendrecht en Amsterdam Singelgracht heeft de spoorsector medio 2012 in overleg met het ministerie van Infrastructuur en Milieu afgesproken een groot aantal maatregelen te nemen om dit soort ongevallen in de toekomst zoveel mogelijk te voorkomen en de veiligheid op het spoor te verbeteren. Doel van het programma is het verminderen van de kans op ongevallen na een roodseinpassage. Vermindering van het aantal roodseinnaderingen en van het aantal STS-passages draagt daar aan bij.

In het STS-Verbeterprogramma werken veel partijen samen: NS, regionale spoorvervoerders verenigd in de FMN, spooraannemers, DB Schenker en overige goederenvervoerders verenigd in KNV, ProRail en Keyrail, en daarnaast ook de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILenT) en het ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM).

5 Kamerstukken II 29 984 2012-2013, nr. 306, met inbegrip van actualisaties

6 Kamerstukken II 29 893 2012-2013, nr. 133

Het Verbeterprogramma voorziet in structurele maatregelen met een doorlooptijd van soms enkele jaren. De meeste maatregelen uit het STS-Verbeterplan worden gerealiseerd in de jaren 2014-2018. Een aantal maatregelen heeft een langere doorlooptijd. Naast de sector brede maatregelen, besteedt elke vervoerder ook binnen de eigen organisatie expliciet aandacht aan het terugdringen van het aantal STS-passages.

4. Programma be- en bijsturing van de toekomst⁷

ProRail zal samen met de spoorvervoerders de be- en bijsturing verbeteren. Hiertoe is het ontwerp 'Be- en bijsturing van de Toekomst' opgesteld. ProRail zal de implementatie van dit ontwerp in nauwe samenwerking met de spoorvervoerders uitvoeren.

Doel van dit programma is het voorkomen van 'zwarte dagen', het bij verstoringen de treinen zo snel mogelijk weer te laten rijden, het verkleinen van de kans dat verstoringen elders tot uitval of vertragingen leiden en reizigers actuele en betrouwbare reisinformatie geven.

In dit programma zijn de volgende maatregelen opgenomen:

- a. Continu toetsen van de uitvoerbaarheid van plannen, met als doelstelling een goed uitvoerbaar plan;
- b. Logistieke 'hekken', zodat verstoringen in bepaalde gebieden zo min mogelijk effect op andere gebieden hebben;
- c. Vooraf gedefinieerde maatregelen om na een verstoring sneller te kunnen opstarten;
- d. Een eenduidige besluitvorming- en commandostructuur tussen ProRail en spoorvervoerders;

Een aangescherpte manier van werken volgens drie principes:

- i. Meer dan voorheen wordt vooraf de maakbaarheid van de plannen getoetst en na besluitvorming uitvoeren wat is afgesproken;
- ii. Medewerkers hebben een duidelijkere rol- en taakverdeling, houden zich aan procedures en streven pro-actief naar verbetering;
- iii. Structureel geborgde leerloops om verbeteringen door te voeren.

Gedurende de uitvoering van het programma wordt de effectiviteit van de voorziene maatregelen gemonitord en worden deze waar nodig aangevuld en bijgesteld.

5. Geïntegreerde aanpak

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 spoorstelsel, 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 Geïntegreerde aanpak rust op drie belangrijke pijlers: PHS, ERTMS en de operationele aanpak uit Beter en Meer. Die zijn hierin het meest bepalend. Om tot meer samenhang in de drie pijlers voor de geïntegreerde aanpak te komen is het volgende nodig:

1. NS en de infrastructuurbeheerder werken de operationele aanpak uit 'Beter en Meer'⁸ concreet uit.⁹

⁷ Kamerstuk II 29 984 2013-2014, nr. 474

⁸ Zie bijlage F van de Lange Termijn Spooragenda deel 2.

⁹ Deze aanpak schetst 1) welke maatregelen op welk moment noodzakelijk zijn om "Beter en Meer" te realiseren en 2) in welke mate invulling wordt gegeven aan de aansluitingen op het regionaal en lokaal netwerk en 3) welke investeringskosten hiermee gemoeid zijn en hoe deze zijn onderbouwd.

2. NS, de infrastructuurbeheerder en lenM voeren het synergieonderzoek PHS/ERTMS uit.
3. NS, de infrastructuurbeheerder en lenM voeren samen met de decentrale overheden een onderzoek uit naar de bediening van spitsreizigers in de Randstad.
4. NS, de infrastructuurbeheerder en lenM voeren samen met de decentrale overheden en stad- en streekvervoerders een onderzoek uit naar de OV-knooppunten in het spoornetwerk.

Door middel van de jaarlijkse beheerplancyclus worden de activiteiten, mijlpalen en tussenproducten van de Geïntegreerde aanpak uitgewerkt, zodat de concessieverlener op de realisatie hiervan gericht kan sturen. Het eerste ijkmoment voor het beoordelen van de gerealiseerde verbetering van de betrouwbaarheid ligt in 2017, waarna vervolgens besloten kan worden tot het realiseren van hogere frequenties.

6. Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS)

PHS (incl. OV SAAL) heeft tot doel hoogfrequent spoorvervoer op de drukste trajecten mogelijk te maken en het groeiende goederenvervoer te faciliteren. De uitvoering van PHS (incl. OV SAAL) is opgenomen in het investeringsprogramma van lenM; het betreft uitvoering van maatregelen over de periode 2013-2028.

ProRail voert in opdracht van lenM de benodigde studies en procedures uit ten behoeve van het uitwerken van de diverse maatregelen die in PHS en OV SAAL zijn opgenomen. Hiervoor gelden de spelregels t.a.v. bewaking van tijd, scope en budget die met lenM zijn afgesproken in het vastgestelde plan van aanpak PHS en over OV SAAL.

Ook zal ProRail op basis van genomen (project)besluiten de uitvoering van projecten tijdig ter hand nemen (zoals DSSU dat reeds in uitvoering is; ook de korte termijnmaatregelen OV SAAL zijn in uitvoering).

ProRail en lenM zijn (samen met de vervoerder op het Hoofdrailnet en KNV) met elkaar in periodiek overleg over PHS (incl. OV SAAL) en de afstemming tussen PHS en andere relevante onderwerpen. Zo zal gezien de LTSA-2 en de voorkeursbeslissing van het kabinet over ERTMS samen gewerkt worden aan een Geïntegreerde aanpak. De concessieverlener en ProRail (en de spoorvervoerders) brengen in onderling overleg zonnodig aanpassingen aan op de planning van PHS en OV-SAAL op basis van de Geïntegreerde aanpak en de herijking van projecten en programma's die in de LTSA-2 zijn opgenomen.

ProRail voert de afgesproken werkzaamheden uit, tenzij in onderling overleg wijzigingen zijn afgesproken en vastgesteld in het DO PHS. ProRail betreft de spoorvervoerders bij de uitwerking van de plannen, zoals afgesproken in het plan van aanpak PHS.

7. Het landelijk verbeterprogramma overwegen¹⁰

Sinds 2012 geeft ProRail onder regie van lenM uitvoering aan het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO). Het LVO heeft als doel "het verbeteren van veilige doorstroming van trein- en wegverkeer op overwegen door uitvoering van slimme en kosteneffectieve maatregelen, zodat het aantal incidenten verder vermindert".

¹⁰ Kamerstukken II 2012-2013, 29 893, nr. 148

Dit doel wordt bereikt door een gezamenlijke aanpak met betrokken decentrale overheden, waarbij cofinanciering een uitgangspunt is. In 2014 zijn de eerste bestuurlijke afspraken over aan te pakken overwegen en maatregelen gemaakt. De uitvoering van andere projecten en programma's, waaronder de laatste fase van het Programma Verbeteren Veiligheid overwegen (PVVO), overwegmaatregelen in het kader van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) en de overwegmaatregelen in het kader van het project OV SAAL worden binnen het LVO met het ministerie van IenM afgestemd.

8. Het programma toegankelijkheid met het Actualisatierapport 2010 Toegankelijkheid Spoor¹¹

Met het programma wordt een maatregelenpakket uitgevoerd om het treinvervoer per 2030 toegankelijk te maken het reizen van mensen met een functiebeperking. Sinds 2006 worden 368 bestaande stations (stand 2006) op onderdelen aangepast. Voor stationsaanpassingen is de volgende planning bepaald:

- a. 2015: de pakketten 'kleine maatregelen' en 'bouw 40 toiletten' zijn gereed;
- b. 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.
- c. 2030: totale programma gereed.

Nieuwe stations worden volgens de nieuwste normen van toegankelijkheid opgeleverd. Om de vijf jaar wordt in een Actualisatieprogramma het programma op punten bijgesteld of aangescherpt. Het eerstvolgende plan zal verschijnen in 2015.

Het totale programma wordt als MIRT-aanlegproject door ProRail uitgevoerd.

ProRail spant zich in om vanuit haar verantwoordelijkheid de toegankelijkheid in de OV-keten te verbeteren, dit gebeurt zowel zelfstandig als samen met decentrale overheden, vervoerders en de consumentenorganisaties. ProRail dient vanuit haar verantwoordelijkheid reizigers met een beperking tegemoet te komen door het uitvoeren van flankerende maatregelen. Deze worden nader uitgewerkt in het Actualisatierapport 2015, zoals bijvoorbeeld halte-informatie (m.b.t. toegankelijkheid) ten behoeve van reisinformatiemiddelen, studie naar hoe (bijvoorbeeld met aanvullende middelen) de *wayfinding* van reizigers met een visuele beperking verder kan worden verbeterd op de grotere stations en toegankelijkheid in tijdelijke situaties (bijvoorbeeld verbouwingen).

9. Het programma fietsparkeren bij stations¹²

In 2011 heeft de concessieverlener de Kamer geïnformeerd over het Actieplan 'Fietsparkeren bij Stations' (TK, vergaderjaar 2010-2011, 32404, nr. 53). IenM ondersteunt decentrale overheden hier financieel in door tot 2020 onder bepaalde voorwaarden de bouw van extra fietsparkeerplaatsen te co-financieren. De kosten voor exploitatie en handhaving zijn voor rekening van exploitanten en decentrale overheden.

De belangrijkste mijlpalen van het programma zijn:

- a. tot december 2014: start pilots
- b. tot zomer 2015: uitvoering pilots
- c. tweede helft 2015: evaluatie actieprogramma 'Fietsparkeren bij Stations'

¹¹ Kamerstukken II 2012-2013, 25 847, nr. 97

¹² Kamerstukken II 2012-2013, 32 404, nr. 53 en nr. 317

- d. 2020: einde van de tijdelijke Rijksinvesteringsbijdrage, einde van het tijdelijke actieprogramma 'Fietsparkeren bij Stations'

De regie ligt bij de decentrale overheden. ProRail werkt mee om samen met andere partijen te zorgen voor voldoende fietsparkeerplekken en te zorgen voor optimale benutting van de capaciteit.

10. Verbeterprogramma prestatiegericht onderhoud aan het spoor (PGO)

De doelstelling van het prestatiegericht onderhoud is de kwaliteit van het spooronderhoud te verhogen door meer te sturen op resultaat (bijv. storingsreductie, punctualiteit, veiligheid en duurzaamheid van de infrastructuur) en zo ruimte te bieden aan aannemers om eigen expertise en innoverend vermogen in te zetten.

ProRail rapporteert aan de concessieverlener over de voortgang van verbeteracties betreffende PGO die worden uitgevoerd op basis van het convenant PGO 3.0 met de aannemers en de bevindingen van de ILT uit haar onderzoek naar PGO van december 2013, waaronder het verbeteren van het zicht op de staat van de spoorinfrastructuur en het vaststellen van onmiddellijke actiewaarden in relatie tot de veilige berijdbaarheid van de railinfrastructuur. ProRail rapporteert ten minste voorafgaand aan elke volgende stap in de uitrol van PGO-contracten, zodat deze uitrol gecontroleerd plaatsvindt.

11. Aanvalsplan spoorgoederenvervoer

Het aanvalsplan spoorgoederenvervoer is opgesteld door de spoorgoederensector met als ambitie: "Voor de verladers vormt het Nederlandse spoorvervoer een aantrekkelijke modaliteit in een (synchromodaal) internationaal logistiek transportsysteem. Het spoorgoederenvervoer kan de voorziene groei van de goederenstromen duurzaam accommoderen met een kwalitatief goed treinproduct". Het aanvalsplan wordt nader uitgewerkt in een uitvoeringsagenda.

12. Het programma werkzaamheden derde spoor Duitsland

Opstellen van een omleidingsplan voor de periode dat de capaciteit op de Betuweroute beperkt is door de aanleg van het derde spoor in Duitsland in de periode 2015-2022. Hierbij dient de fysieke en wettelijke capaciteit (geluid en basisnet vervoer gevaarlijke stoffen) te worden geborgd.

De onderwerpen van deze bijlage kunnen via het jaarlijks vast te stellen beheerplan worden geactualiseerd.

Bijlage 3, behorende bij artikel 22, eerste lid, onderdeel A

ProRail draagt er zorg voor dat de rapportage, bedoeld in artikel 22, eerste lid onderdeel a, in elk geval de volgende elementen bevat.

- a. De in het voorafgaande half jaar gerealiseerde uitvoering van het beheerplan met daarin een beschrijving van de belangrijkste activiteiten, de incidenten die op het spoor hebben plaatsgevonden, de risico's die zich hebben voorgedaan en de belangrijkste zorgpunten die naar voren zijn gekomen.
- b. Een beschrijving van de maatregelen en programma's ter beheersing van de risico's en zorgpunten als hiervoor bedoeld.
- c. De in het half jaar voorafgaande aan de rapportage, behaalde waarde voor de in het voor dat jaar geldende beheerplan opgenomen prestatie-indicatoren.
- d. De verwachte realisatie van de uitvoering van het beheerplan over het daaropvolgende halfjaar.
- e. In geval van afwijkingen van gemiddelde bodemwaarden, een nadere toelichting hierop.
- f. In geval de geprognoseerde jaarprestatie lager is dan de geldende bodemwaarde, een beschrijving van de voorgenomen maatregelen teneinde te voldoen aan de geldende bodemwaarde.
- g. In voorkomende gevallen een vermelding van de reden dat de uitvoering van de hierboven genoemde maatregelen nog niet of met vertraging zijn uitgevoerd.
- h. Een overzicht van de uitgaven en opbrengsten in relatie tot de sluitende financiële dekking, bedoeld in artikel 18, derde lid.

Bijlage 4, behorende bij artikel 22, eerste lid, onderdeel B

ProRail draagt er zorg voor dat de rapportage, bedoeld in artikel 22, eerste lid, onderdeel b, in elk geval de volgende elementen bevat.

- a. Een terugblik op het afgelopen jaar met daarin een beschrijving van de belangrijkste activiteiten, de incidenten die op het spoor hebben plaatsgevonden, de risico's die zich hebben voorgedaan en de belangrijkste zorgpunten die naar voren zijn gekomen.
- b. Een beschrijving van de maatregelen en programma's ter beheersing van de risico's en zorgpunten als hiervoor bedoeld.
- c. Een overzicht van de gerealiseerde prestaties afgezet tegen de afgesproken bodemwaarden, zoals bedoeld in artikel 18, waarbij tevens de behaalde waarden van het voorafgaande half jaar zijn opgenomen.
- d. In voorkomende gevallen een toelichting op afwijkingen ten opzichte van genoemde waarden en een beschrijving van eventuele risico's als gevolg van die afwijkingen.
- e. Een toelichting betreffende het niet uitvoeren van de in artikel 20 bedoelde maatregelen, een beschrijving van de mogelijke risico's als gevolg van het niet uitvoeren en een beschrijving van de maatregelen die worden genomen om deze risico's te ondervangen.
- f. Een overzicht van de uitgaven en opbrengsten in relatie tot de sluitende financiële dekking, bedoeld in artikel 18, derde lid.

Algemene toelichting op de beheerconcessie 2015 - 2025

1. Inleiding

Ingevolge artikel 5 van de Spoorwegwet (hierna: de wet) draagt de minister van Infrastructuur en Milieu (hierna: de concessieverlener) de zorg voor de aanleg en het beheer met de daarbij behorende werkzaamheden, van de hoofdspoorweginfrastructuur. Op grond van artikel 16, eerste lid, van de wet dient de concessieverlener één of meer concessies te verlenen voor het beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur. Met deze concessie wordt uitvoering gegeven aan deze verplichting.

De in de wet bedoelde beheerconcessie wordt hiermee verleend aan ProRail. Aan deze concessie zijn verschillende voorschriften verbonden, die ProRail in acht moet nemen bij de uitvoering van de concessie. De concessie treedt op 1 januari 2015 in werking en wordt verleend voor de duur van 10 jaar.

2. Reikwijdte

Deze concessie heeft betrekking op het beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur. Onder het beheer wordt verstaan het onderhoud en de vervanging van de hoofdspoorweginfrastructuur, de voorbereiding en uitvoering van de uitbreiding van de hoofdspoorweginfrastructuur, de eerlijke, niet discriminerende en transparante verdeling van de capaciteit van de hoofdspoorweginfrastructuur, en het leiden van het verkeer over de hoofdspoorweginfrastructuur. Hoewel de beheerconcessie op bepaalde onderdelen doelvoorschriften bevat staat buiten twijfel dat de verantwoordelijkheid van ProRail niet verder reikt dan de verantwoordelijkheid op grond artikel 16, eerste lid, van de wet en de in artikel 2 bedoelde werkzaamheden. Dit is met name tot uitdrukking gebracht in artikel 4, derde lid, van deze concessie.

3. Totstandkoming

Bij het proces van totstandkoming van deze beheerconcessie zijn verschillende partijen op verschillende momenten betrokken. Het doorlopen proces is schematisch weergegeven in figuur 1.



Figuur 1: proces beheerconcessie

Bij aanvang van het proces zijn met de presentatie van het beleidsvoornemen¹³, overeenkomstig de daartoe geëigende procedure, de gerechtigden en belanghebbenden gevraagd ideeën, wensen en ervaringen met betrekking tot het beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur kenbaar te maken (informele consultatie). Het gaat om:

- a. de gerechtigden, bedoeld in artikel 57 van de wet,

¹³ Kamerstukken II 2012-2013, 29 984, nr. 387

- b. de reizigersorganisaties, vertegenwoordigd in het Landelijk Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer (Locov),
- c. de provincies, vertegenwoordigd in het Interprovinciaal Overleg (IPO),
- d. de gemeenten, vertegenwoordigd in de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG),
- e. de stadsregio's vertegenwoordigd in het Stadsregio kader Verkeer en Vervoer (SkVV), en
- f. de overige betrokkenen bij het spoor vertegenwoordigd in het Overleg Infrastructuur en Milieu (OIM).

Daarnaast is het beleidsvoornemen met de Tweede Kamer besproken. De gerechtigden zijn overeenkomstig artikel 18, derde lid, van de wet gehoord over de ontwerpbeheerconcessie. Tevens zijn de overige betrokkenen, zoals hierboven genoemd, gevraagd hun zienswijzen met betrekking tot de ontwerpbeheerconcessie kenbaar te maken. Hiernaast heeft er een algemeen overleg met de Tweede Kamer over de concept-ontwerpbeheerconcessie plaatsgevonden. Alle resultaten volgend uit de consultatie en uit de beraadslagingen in de Tweede Kamer zijn integraal afgewogen.

Op basis van deze integrale afweging is een aangepaste beheerconcessie ter besluitvorming voorgelegd aan het kabinet. Daarna heeft de formele voorhang bij de Eerste en Tweede Kamer plaatsgevonden. Na de behandeling in de Kamer(s) is de concessieverlener overgegaan tot gunning van de concessie, die op 1 januari 2015 in werking is getreden.

4. Juridische context

ProRail wordt inhoudelijk sterker gepositioneerd als een uitvoeringsinstantie die ten dienste staat van het algemeen belang. De voorliggende concessie benut daartoe de ruimte en mogelijkheden van de bestaande relevante wettelijke concessiekaders van de Spoorwegwet. ProRail blijft dus onverkort functioneren binnen de bestaande wettelijke kaders van de Spoorwegwet. In die wettelijke kaders wordt geen wijziging aangebracht, dus ook niet in de bestaande formele wettelijke bevoegdheden en verantwoordelijkheden van ProRail.

Deze beheerconcessie staat niet op zichzelf en moet worden gezien binnen de context van de relevante Europese en nationale juridische kaders.

Europese spoorregelgeving

Europese spoorregelgeving bepaalt het nationale kader in sterke mate. Van belang zijn onder meer de richtlijn tot instelling van één Europese Spoorwegruimte (nr. 2012/34/EU), de Interoperabiliteitsrichtlijn (nr. 2008/57/EG) en de Spoorwegveiligheidsrichtlijn (nr. 2004/49/EG). De richtlijn tot instelling van één Europese Spoorwegruimte (nr. 2012/34/EU) beoogt de gelijke toegang tot de infrastructuur te waarborgen. De richtlijn stelt eisen aan onder meer de onafhankelijke (juridische) positie van ProRail. De Interoperabiliteitsrichtlijn (nr. 2008/57/EG) ziet toe op het instellen van een interoperabel Europees spoorwegsysteem dat in staat is beter te concurreren met andere vervoerswijzen, in het bijzonder het wegvervoer. In de Spoorwegveiligheidsrichtlijn (nr. 2004/49/EG) zijn diverse verplichtingen opgenomen ten aanzien van de spoorwegveiligheid. Deze richtlijnen worden respectievelijk zijn geïmplementeerd in de Nederlandse regelgeving. De verschillende bijbehorende verordeningen hebben een rechtstreekse werking en vullen op die manier de Nederlandse wet- en regelgeving aan.

Nationale wet- en regelgeving

Het juridisch kader voor de uitvoering van de beheerconcessie wordt in de eerste plaats gevormd door de bij of krachtens de wet gestelde regels. De beheerconcessie wordt door de concessieverlener verleend op grond van artikel 16 van de wet. De artikelen 16 en 17 van deze wet geven de kaders voor de inhoud van de concessie en bieden de concessieverlener de mogelijkheid om binnen de grenzen van deze artikelen voorschriften in de concessie op te nemen, om onder meer te waarborgen dat de hoofdspoorweg-infrastructuur in goede staat verkeert en geschikt is voor het gebruik waarvoor zij bestemd is.

Naast het bovengenoemde wettelijke kader is bij de uitvoering van de concessie ook bijvoorbeeld het omgevingsrecht, waaronder milieu- en natuurbepalingen, randvoorwaardelijk voor de uitvoering van het beheer. Daarnaast dient ProRail als ieder ander bedrijf te voldoen aan de relevante regelgeving op het gebied van bijvoorbeeld aanbestedings- en mededingingsrecht.

5. Lange Termijn Spooragenda

De beheerconcessie vormt een belangrijk instrument om de beleidsdoelen van de concessieverlener te realiseren. In februari 2013 presenteerde de concessieverlener met het eerste deel van de Lange Termijn Spooragenda¹⁴ (LTSA-1) haar visie op het spoor en de bijbehorende ambities en doelen tot 2028. Deze doelen zijn in de beheerconcessie vertaald in concrete prestatiegebieden.

Op 28 maart 2014¹⁵ is het tweede deel van de Lange Termijn Spooragenda (LTS A-2) aan de Tweede Kamer aangeboden. In de LTSA-2 zijn de belangrijkste toekomstige opgaven voor het spoor vastgelegd en uitgewerkt in beleidsmatige en operationele keuzes. De concessieverlener biedt hiermee vanuit haar rollen als concessieverlener, subsidieverstrekker, wetgever en aandeelhouder duidelijkheid over de randvoorwaarden en de aanpak om de komende jaren de prestaties op het spoor te verbeteren. De LTSA-2 kondigt verscherpte sturing door de concessieverlener aan, welke in deze beheerconcessie nader is geconcretiseerd, evenals de in de LTSA-2 opgenomen opgaven voor de spoorsector.

Voor wat betreft het personenvervoer, is de beheerconcessie erop gericht de kwaliteit van het spoor te verbeteren voor de reiziger. Hierbij staat de reis van 'deur tot deur' centraal. Dit moet samengaan met de randvoorwaarde dat het spoor betrouwbaar en veilig is, zowel in spits- als daluren, van winter tot herfst en overal in Nederland.

Voor wat betreft het goederenvervoer is de beheerconcessie erop gericht voor verladers de achterlandverbindingen te versterken. Het spoorgoederenvervoer is van groot belang voor de Nederlandse economie en de internationale concurrentiepositie van Nederland. Om deze functie waar te blijven maken en toekomstige groei op te vangen, is een flexibele en betrouwbare inrichting van het spoor nodig, met een focus op de belangrijkste internationale goederencorridors, een betere benutting van de treinpaden en maximaal gebruik van de Betuweroute.

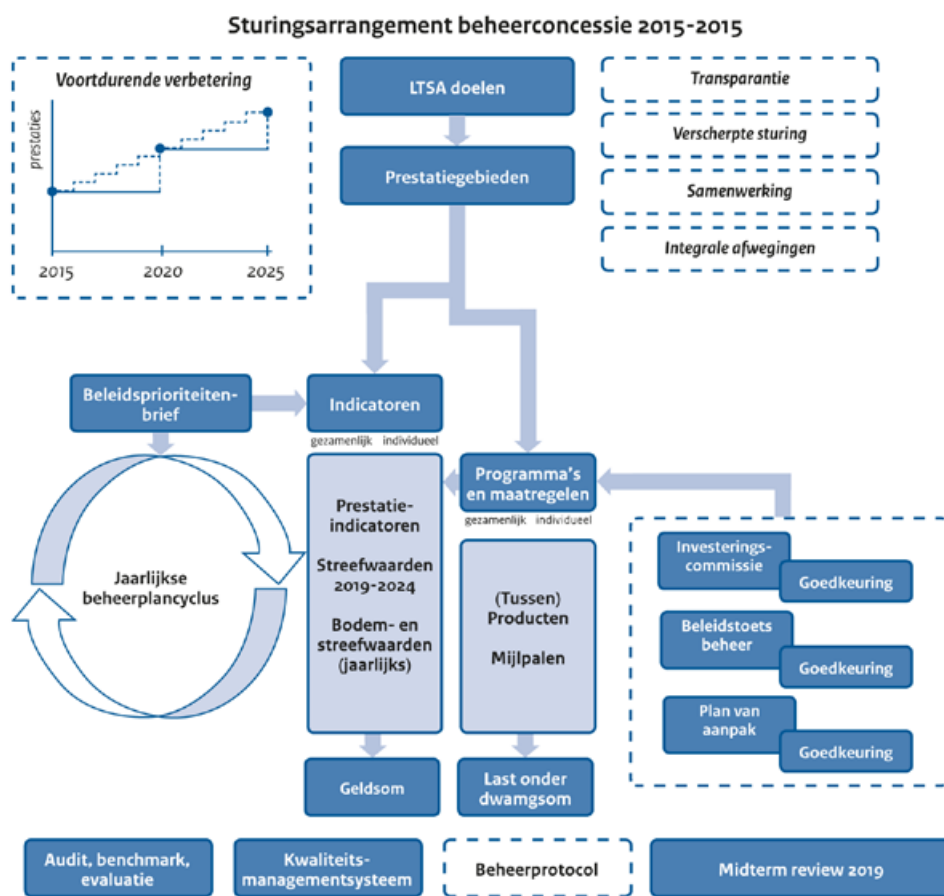
De Europese goederencorridors vormen een onderdeel van het Transeuropese Vervoersnetwerk (TEN-T). De implementatie van de Europese spoorgoederencorridors is door middel van een Europese Verordening geborgd. Deze Verordening heeft een rechtstreekse werking in Nederland en brengt verplichtingen voor ProRail met zich mee. ProRail dient de implementatie hiervan vorm te geven. Deze zijn daarom niet in de beheerconcessie opgenomen.

6. Sturingsarrangement van de concessie

Realisatie van de doelstellingen uit de LTSA-2 vraagt om een intensieve aansturing van ProRail, in het bijzonder om een adequate en constructieve samenwerking met de verschillende partijen in de spoorsector. In figuur 2 is het sturingsarrangement van de beheerconcessie schematisch weergegeven.

14 Kamerstukken II 2012-2013, 29 984, nr. 384

15 Kamerstukken II 2013-2014, 29 984, nr. 474



Figuur 2: sturingsarrangement beheerconcessie

6.1. Uitgangspunten sturing

De beheerconcessie bevat de instrumenten voor een intensieve sturing van ProRail, gericht op onder meer:

- een stevige regierol van de concessieverlener;
- gelijk richten en sturen van ProRail en de vervoerder op het hoofdrailnet;
- stimuleren van en verplichten tot samenwerking en overleg.

Regierol

Doel is om gedurende de concessieperiode verbeteringen van de prestaties van het beheer te realiseren, daarvoor is regie maar tegelijk ook flexibiliteit nodig. Via een jaarlijkse beleidsprioriteitenbrief wordt daar invulling aan gegeven. Hiermee wordt het mogelijk om ProRail specifieke prioriteiten mee te geven die ProRail – al dan niet samen met andere partijen in de spoorsector - nader uitwerkt en opneemt in het beheerplan. Met de beleidsprioriteitenbrief kan nadere richting en invulling worden gegeven met betrekking tot onder meer specifieke delen van de hoofdspoorweginfrastructuur (bijvoorbeeld als er sprake is van slechte prestaties), informatie- en prestatie-indicatoren, bodemwaarden en streefwaarden van prestatie-indicatoren, programma's en maatregelen.

Voorts is er flexibiliteit in de beheerconcessie ingebouwd om gedurende de duur van de concessie (10 jaar) de ambities, zoals geformuleerd in het vigerende beleidskader, aan te passen. De flexibiliteit zit onder meer in het centraal stellen van de jaarplancyclus in het beheer. Via de cyclus van beleidsprioriteitenbrief en beheerplan kan de opgave uit deze concessie nader geconcretiseerd worden en kunnen – indien noodzakelijk - verbeterprogramma's, maatregelen en prestatie-indicatoren worden

toegevoegd. Bovendien kunnen naar aanleiding van tussentijdse audits, evaluaties en benchmarks, en een integrale 'midterm review' (in 2019) ook wijzigingen in de concessie zelf worden doorgevoerd. In de midterm review wordt op basis van de realisatie van de streefwaarden 2019, de realisatie van de programma's en de specifieke professionaliseringsopgaven (zoals verwoord in de LTSA-2 en opgenomen in artikel 28 van de beheerconcessie) bezien, en door de concessieverlener beoordeeld of over kan worden gegaan tot aanpassingen van (de intensiteit van) het sturingsregime.

Gelijk richten en sturen van ProRail en de spoorvervoerders

Gezien de grote samenhang tussen het beheer van de infrastructuur en het gebruik ervan bij het verbeteren van de prestaties, is het noodzakelijk om ProRail en de spoorvervoerders (goederenvervoerders en reizigersvervoerders) waar mogelijk op dezelfde doelen te richten. Voor het hoofdrailnet heeft lenM hiertoe de mogelijkheid doordat lenM zowel de rol van de concessieverlener voor het hoofdrailnet als de hoofdspoorweginfrastructuur heeft. Hiermee worden ProRail en de vervoerder op het hoofdrailnet, via de concessies waar mogelijk op dezelfde doelen gericht. Uiteraard met behoud van de positie en wettelijke verplichtingen die beide partijen hebben in de spoorsector. Deze gelijkgerichtheid komt onder meer tot uitdrukking in gelijklopende prestatiegebieden in de beide concessies en gezamenlijke indicatoren en programma's. Essentieel is dat beide organisaties daar waar hun prestaties elkaar raken en een onderlinge afhankelijkheid bestaat, gezamenlijk optrekken. Dit communiceren zij in het jaarlijkse vervoer- en beheerplan, die dan ook gelijklopend en complementair zijn op deze onderdelen. Voor zover relevant zijn de gebieden waarop de organisaties transparant moeten zijn en worden beoordeeld gelijk. Ook krijgt ProRail dezelfde verbeterprogramma's opgelegd, wanneer de verantwoordelijkheden met de vervoerder op het hoofdrailnet dezelfde zijn en rapporteren ze daar gezamenlijk over. Tot slot hebben ze adviesrecht op elkaars vervoer- en beheerplan.

De gelijkgerichtheid met de andere spoorvervoerders moet vanwege het ontbreken van een directe aanstuuringsrelatie vanuit lenM geregeld worden door middel van samenwerkingsrelaties. De landsdelige en landelijke OV & Spoortafel en de goederentafel spelen daarbij een centrale rol.

Stimuleren van en verplichten tot samenwerking en overleg

Om de kwaliteit van het spoorproduct te optimaliseren en vanwege de samenhang tussen de kwaliteit van de infrastructuur en de kwaliteit van het vervoer, zijn diverse samenwerkingsbepalingen voor ProRail opgenomen. Deze bepalingen hebben betrekking op de samenwerking met alle reizigersvervoerders (vervoerder op het hoofdrailnet en de regionale reizigersvervoerders), de goederensector, de consumentenorganisaties, de decentrale overheden en de havenbedrijven.

Daarnaast wordt ProRail verplicht om deel te nemen aan de landsdelige en landelijke OV & Spoortafels en aan de goederentafel. De bestaande samenwerking tussen ProRail en Rijkswaterstaat wordt daarnaast geïntensiveerd. Hiertoe worden door de concessieverlener samenwerkingsbepalingen opgenomen in de SLA met Rijkswaterstaat, vergelijkbaar met die in de beheerconcessie.

6.2. Effectieve en scherpe sturing

De nieuwe sturing richt zich op een bredere basis dan alleen sturing op prestatie-indicatoren. In de sturing staan centraal:

- vergroten van transparantie;
- prestatiesturing;
- programma's en maatregelen;
- sanctionering.

Vergroten van transparantie

De basis van de nieuwe sturing is transparantie over de geleverde prestaties. ProRail is gehouden om op diverse onderdelen de voor de concessieverlener relevante informatie over haar presteren te verschaffen

aan de concessieverlener. Daarnaast maakt ProRail aan de concessieverlener, de decentrale overheden, de reizigers en andere bij het spoor betrokken partijen informatie- en prestatie-indicatoren gemakkelijk toegankelijk via een online dashboard, voor zover mogelijk gelet op wettelijke kaders en bedrijfsvertrouwelijkheid. Daar waar relevant en technisch mogelijk biedt ProRail hierin gedifferentieerd inzicht, zodat niet alleen landelijke cijfers beschikbaar zijn, maar ook bijvoorbeeld uitkomsten per traject. Dit geeft de concessieverlener de mogelijkheid om beter te bezien waar verbeteringen nodig zijn. Daarnaast stelt het de reizigers(organisaties) en decentrale overheden beter in staat om hun rol te vervullen. ProRail dient navolgbaar te zijn, bijvoorbeeld in de afwegingen die zij maakt en de onderbouwing van hoe zij omgaat met de wensen van andere partijen.

Prestatiesturing

De transparantie over de geleverde prestaties vormt de basis voor de prestatiesturing. De concessie bevat daartoe een gerichte set prestatie- en informatie-indicatoren, die ervoor zorgen dat de prestaties van ProRail zijn gericht op het realiseren van de doelen van de Lange Termijn Spooragenda. Deze indicatoren kunnen via de beleidsprioriteitenbrief en via de jaarlijkse beheerplancyclus worden herzien om aan te sluiten bij actuele ontwikkelingen. Bij de prestatiesturing hoort beoordeling van de afgesproken waarden; wanneer deze niet gehaald worden kan een sanctie volgen (zie nader: Sanctionering).

Omdat voor de verschillende bij het spoor betrokken partijen een gemiddeld goede prestatie niet voldoet, wordt sturing op landelijk gemiddelde prestaties uitgebreid met sturing door middel van een aantal specifieke prestatie-indicatoren. Met deze specifieke indicatoren kan de concessieverlener sturen op afwijkingen van de gemiddelden (negatieve uitschieters). Dit betreft bijvoorbeeld een gedifferentieerde indicator betreffende de beoogde reizigerspunctualiteit.

Uitgangspunt is sturing op verbetering van de prestaties gedurende de concessieperiode. Daarbij wordt onderscheid gemaakt naar sturing gericht op het garanderen van een basisprestatieniveau (via bodemwaarden) en sturing gericht op het verbeteren van het prestatieniveau. Het bereiken van verbetering op het spoor kost tijd. Om die reden wordt per prestatie-indicator in de concessie een ambitieuze streefwaarde vastgesteld waar ProRail in een periode van 5 jaar naartoe groeit. De ambitie voor 2019 moet aansluiten bij de doelen van de Lange Termijn Spooragenda, de Geïntegreerde aanpak en de diverse verbeterprogramma's (zie bijlage 2). Hierbij geldt bovendien dat gemiddeld goed niet goed genoeg is. ProRail geeft in het jaarlijkse beheerplan een voorstel voor de stappen die zij jaar na jaar zal zetten om de streefwaarde voor 2019 te bereiken. De realisaties moeten tezamen over het geheel gezien progressie tonen richting de streefwaarde voor 2019. Als progressie uitblijft kan de concessieverlener extra prioriteiten stellen door middel van de beleidsprioriteitenbrief. Tijdens de midterm review van de concessie in 2019 zal worden bepaald wat de ambitie voor 2024 wordt.

Programma's en maatregelen

De concessieverlener stelt met de sturing de realisatie van de doelen van de Lange Termijn Spooragenda centraal. De concessie richt zich primair op de door ProRail te leveren prestaties. De concessie bevat een set (verbeter)programma's en maatregelen die zijn gericht op prestatieverbetering, en de realisatie van de doelen van de Lange Termijn Spooragenda. Door middel van programmasturing kan expliciet gestuurd worden op het oplossen van concrete problemen in het spoorstelsel. De programma's en maatregelen zijn onderdeel van de jaarlijkse cyclus, waardoor jaarlijks in het beheerplan concreet wordt gemaakt tot welke stappen en resultaten ProRail zich verbindt.

Voor een aantal programma's is een intensieve samenwerking met andere partijen noodzakelijk. In het jaarlijkse beheerplan geeft ProRail aan op welke wijze invulling is gegeven aan deze samenwerking en aan de bijbehorende verantwoordelijkheidsverdeling. Zolang de prestaties van ProRail niet achterblijven, richt de sturing van de concessieverlener zich niet op de manier waarop ProRail deze prestaties bereikt, met uitzondering van de bovengenoemde programma's en maatregelen. Indien de prestaties van ProRail

achterblijven of indien er een acute noodzaak is, kan de concessieverlener bepalen dat ProRail, binnen redelijke (financiële) kaders, een aanvullend verbeterprogramma moet uitvoeren. ProRail stelt voor een gevraagd programma het plan van aanpak op en legt deze aan de concessieverlener voor ter goedkeuring.

Sanctionering

Op het niet halen van een in het beheerplan jaarlijks vastgestelde bodemwaarde volgt een direct opeisbare geldsom, met mogelijk een hersteltermijn. De jaarlijkse maximale geldsom van deze direct opeisbare geldsom is 2,75 miljoen euro. De in te vorderen geldsom wordt bij het herhaaldelijk niet halen van een bodemwaarde verhoogd. Daarnaast wordt de geldsom door de concessieverlener directer ingezet ten behoeve van de reiziger, in lijn met de doelen van de LTSA-2. De concessieverlener zal daarover met de consumentenorganisaties (verenigd in het 'Landelijk Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer') het gesprek voeren. Daarnaast geldt het algemeen toepasbare instrument van de last onder bestuursdwang dan wel de last onder dwangsom. De hoogte hiervan wordt niet nader ingevuld, zodat de concessieverlener per situatie kan bepalen wat een juiste prikkel tot herstel geeft.

Tijdens de midterm review wordt beoordeeld of ProRail de ambities voor 2019 heeft gehaald.

7. Jaarlijkse beheerplancyclus

De jaarlijkse beheerplancyclus start met een beleidsprioriteitenbrief van de concessieverlener, waarin jaarlijks nadere prioriteiten en aandachtspunten worden beschreven die ProRail uitwerkt in het beheerplan. Daarmee wordt richting gegeven aan de jaarlijkse opgave van ProRail en de resultaten die ze in het betreffende jaar moet realiseren.

In het beheerplan verbindt ProRail zich aan de jaarlijks te realiseren resultaten om de kwaliteit van het spoorvervoer te verbeteren. De prestaties worden onder meer vastgelegd door middel van prestatie-indicatoren (met bodem- en streefwaarden, die de ambitie weergeven). Voorts worden de maatregelen / programma's (met mijlpalen en (tussen)tijdse producten) opgenomen die moeten bijdragen aan de prestatieverbetering. Met deze prestaties is ProRail gehouden om een voortdurende verbetering te laten zien gericht op de ambities die door de concessieverlener zijn vastgesteld voor 2019 respectievelijk 2024. In de jaarlijkse beheerplannen stippelt ProRail de weg daar naar toe uit.

Het beheerplan wordt niet alleen in samenspraak met de concessieverlener opgesteld. Op de hoofdlijnen van het beheerplan worden door ProRail advies en zienswijzen gevraagd van diverse bij het spoor betrokken partijen. ProRail kan gemotiveerd afwijken van de adviezen en zienswijzen, maar moet zowel de partijen als de concessieverlener hierover informeren.

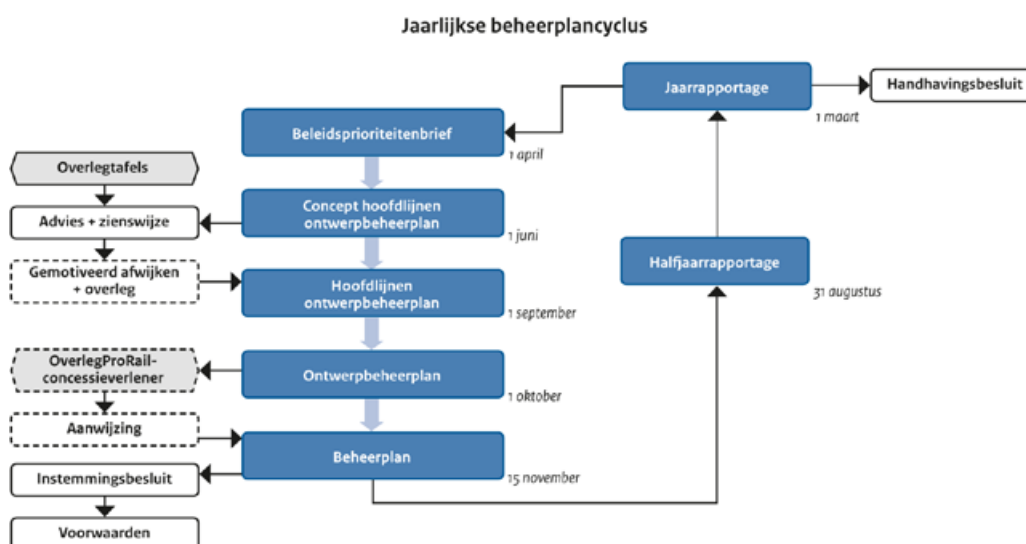
Op basis van het door ProRail opgestelde ontwerpbeheerplan, vindt er jaarlijks begin november overleg plaats tussen ProRail en de concessieverlener. De concessieverlener kan daarbij een aanwijzing geven op het ontwerpbeheerplan. ProRail neemt deze aanwijzing mee bij het opstellen van het beheerplan, dat tegelijk met de aanvraag voor de subsidie bij de concessieverlener wordt ingediend. De concessieverlener moet instemmen met het beheerplan, en kan aan deze instemming voorwaarden verbinden.

Met een halfjaarlijkse en jaarlijkse rapportage wordt verantwoording aan de concessieverlener afgelegd over de voortgang van de prestaties.

Aan de hand van een door de concessieverlener en ProRail gezamenlijk op te stellen beheerprotocol wordt het concessiebeheer geregeld. Het protocol regelt onder meer de wijze en frequentie van overleg tussen de concessieverlener en ProRail en de verantwoording over de concessie.

De beheerplancyclus wordt na een jaar geëvalueerd en zo nodig worden genoemde termijnen bijgesteld.

In figuur 3 is de jaarlijkse beheerplancyclus schematisch weergegeven.



Figuur 3: schematisch overzicht jaarlijkse beheerplancyclus

8. Financiering

Het beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur wordt uit twee bronnen gefinancierd: de gebruiksvergoeding, en subsidiëring op grond van het Besluit Infrastructuurfonds. De gebruiksvergoeding wordt gereguleerd op grond van artikel 62 van de wet. De subsidiëring van de uitvoering van de concessietaken vindt primair plaats op grond van paragraaf 4 van het Besluit infrastructuurfonds. De ontvangen gebruiksvergoeding wordt jaarlijks in mindering gebracht op deze subsidie.

Aanvullend op deze financiering kan ProRail op grond van paragraaf 2 van het Besluit infrastructuurfonds subsidies aanvragen voor de uitbreiding van de hoofdspoorweginfrastructuur.

Aangezien het beheerplan als onderbouwing dient voor de subsidie op grond van paragraaf 4 van het Besluit Infrastructuurfonds, wordt met de rapportage over de stand van zaken van de uitvoering van het beheerplan ook gerapporteerd over het gebruik van de subsidie. Over de besteding van de op grond van paragraaf 2 verkregen subsidies zal ProRail overeenkomstig de in de subsidiebeschikking opgenomen informatieverplichtingen dienen te rapporteren. Via het beheerplan en bijbehorende rapportages die volgen uit deze concessie, wordt geborgd dat een samenhangend beeld ontstaat van de uitvoering van de concessieactiviteiten.

Artikelsgewijze toelichting op de beheerconcessie 2015 - 2025

Artikel 1 (definities)

Naast de in artikel 1 opgenomen verkorte aanduidingen zijn ingevolge artikel 1 van de wet ook de in dat artikel opgenomen begripsomschrijvingen van toepassing op deze concessie.

De definitie van “bodemwaarde” kan zowel betrekking hebben op een minimale waarde die niet mag worden onderschreden, als op een maximale waarde die niet mag worden overschreden.

Onder “verlader” worden tevens begrepen terminals waar goederen op c.q. van een trein worden geladen.

Artikel 2 (reikwijdte)

Dit artikel bepaalt de omvang en reikwijdte van de concessie: de hoofdspoorweginfrastructuur en de in artikel 2, tweede lid, van de concessie bedoelde werkzaamheden.

Eerste lid

De concessie wordt in beginsel voor de hele hoofdspoorweginfrastructuur verleend. Het gaat dan om alle spoorweginfrastructuur, die op grond van het Besluit aanwijzing hoofdspoorweginfrastructuur als hoofdspoorweg is aangewezen. In geval een spoorlijn (nog) niet als zodanig is aangewezen, bijvoorbeeld omdat deze lijn recent is aangelegd of omdat de aanleg nog in voorbereiding is, valt deze niet onder deze concessie. Eerst nadat de aanwijzing op grond van voormeld Besluit heeft plaatsgevonden, is sprake van hoofdspoorweginfrastructuur en valt het beheer daarvan onder deze concessie. Uit de in de wet opgenomen begripsbepaling van spoorweginfrastructuur (die gelet op de in deze concessie opgenomen definitie van hoofdspoorweginfrastructuur doorwerkt in deze concessie) volgt vervolgens op welke elementen van de infrastructuur het beheer in concreto betrekking heeft.

Artikel 16 van de wet biedt de mogelijkheid om aan meerdere beheerders een concessie te verlenen. Bij de totstandkoming van deze concessie is van deze mogelijkheid geen gebruik gemaakt. Maar in geval de concessieverlener in de toekomst besluit om een andere beheerder een concessie voor onderdelen van de hoofdspoorweginfrastructuur te verlenen, dan volgt uit het eerste lid dat die onderdelen met die concessieverlening buiten deze concessie komen te vallen. Een aanpassing van deze beheerconcessie is daar in beginsel niet voor nodig.

Tweede lid

In het tweede lid zijn de werkzaamheden benoemd waarvoor deze concessie wordt verleend. In artikel 16, eerste lid, van de wet is bepaald wat de zorg voor het beheer in elk geval omvat:

- a. de kwaliteit, betrouwbaarheid en beschikbaarheid van de infrastructuur;
- b. een eerlijke, niet-discriminerende en transparante verdeling van de capaciteit van de infrastructuur;
- c. het leiden van het verkeer over de infrastructuur.

In artikel 16, tweede lid, van de wet is voorts bepaald dat de concessie een beschrijving bevat van de werkzaamheden waarvoor de concessie wordt verleend.

Met de formulering van artikel 2, tweede lid, wordt beoogd meer duidelijkheid te creëren over deze werkzaamheden. De zorg voor kwaliteit, betrouwbaarheid en beschikbaarheid van de infrastructuur ziet enerzijds op onderhoud en vervanging van de hoofdspoorweginfrastructuur en anderzijds op uitbreiding daarvan. Hieronder valt ook het verlenen van medewerking aan het afstoten van delen van de hoofdspoorweginfrastructuur. Van belang daarbij is de hierboven reeds genoemde definitie van spoorweginfrastructuur in de wet. Uit die begripsomschrijving volgt welke elementen tot de infrastructuur behoren. De genoemde taken onder a) zien aldus op onderhoud en vervanging van dergelijke infrastructurele elementen, voor zover die elementen behoren bij spoorwegen die als hoofdspoorwegen zijn aangewezen. Op vergelijkbare wijze omvat de onder b) genoemde taak de uitbreiding van hoofdspoorwegen met die elementen. Het kan dan gaan om een uitbreiding van het aantal wissels, seinen of perrons. Maar ook de uitbreiding met een opstelspoor of een spoorverdubbeling valt er onder. Van belang ook hier is dat het enkel gaat om een uitbreiding van de hoofdspoorweginfrastructuur. Voor de reikwijdte van de onder b) genoemde taak is derhalve de reikwijdte van het begrip spoorweginfrastructuur in de wet en de reikwijdte van het Besluit aanwijzing hoofdspoorweginfrastructuur van belang. Zodra een spoorlijn in dat Besluit is aangewezen en met tot de spoorweginfrastructuur behorende elementen wordt uitgebreid, is sprake van een onder b) bedoelde taak. Van belang in dit verband is dat de voor het beheer relevante wettelijke begrippen, waaronder het begrip kwaliteit, en de in de concessie bedoelde werkzaamheden ruim en actueel dienen te worden opgevat, en mede worden bepaald door artikel 4 van de concessie.

Artikel 3 (voortdurende verbetering)

Dit artikel ziet toe op de verplichting voor ProRail om ten aanzien van de in deze concessie gedefinieerde beheertaken te streven naar voortdurende verbetering. De verbeteringen dienen plaats te vinden binnen onder meer de gestelde beleidsmatige, wettelijke en financiële kaders en de overige in deze concessie opgenomen bepalingen. Elk jaar moet ten opzichte van het vorige jaar een verbetering zichtbaar zijn, deze hoeft echter niet altijd kwantitatief te zijn, maar kan ook kwalitatief zijn. Een en ander kan door ProRail worden vertaald in het jaarlijkse beheerplan.

Artikel 4 (prestatiegebieden)

Eerste lid

Artikel 2 bepaalt welke werkzaamheden met deze concessie bij ProRail worden gelegd. Artikel 4 bevat de prestatiegebieden waar ProRail zich bij de uitvoering van haar werkzaamheden op zal richten. Deze prestatiegebieden zijn deels afgeleid van de voor het beheer geldende wet- en regelgeving en de door de concessieverlener in het vigerende beleidskader geformuleerde spoorbeleidsdoelen en –ambities.

De prestatiegebieden volgen deels uit artikel 16 van de wet, eerste lid, onderdeel a, betreffende de zorg voor de kwaliteit, betrouwbaarheid en beschikbaarheid. Daarnaast bevat artikel 17 van de wet kaders voor deze prestatiegebieden, nu daarin is bepaald dat aan de concessie voorschriften worden verbonden, onder meer houdende prestatie-indicatoren, om te waarborgen dat de hoofdspoorweginfrastructuur in goede staat verkeerd en geschikt is voor het gebruik, en de hoofdspoorweginfrastructuur veilig en doelmatig bereden kan worden zonder overmatige slijtage aan spoorvoertuigen.

In artikel 30 en Bijlage V van de Richtlijn 2012/34 is voorts bepaald dat in de meerjarige beheerovereenkomst die de lidstaat (de concessieverlener) sluit met ProRail gebruikersgerichte prestatiedoelstellingen in de vorm van indicatoren en kwaliteitscriteria inzake elementen als de baanvaksnelheid, betrouwbaarheid, klanttevredenheid, netcapaciteit, beheer van activa, omvang van de activiteiten, veiligheidsniveaus en milieubescherming moeten worden opgenomen. De prestatiegebieden

sluiten aan bij deze gebruikersgerichte prestatiedoelstellingen. Daarbij is tevens aangesloten bij de nationale spoorbeleidsdoelen, zoals onder meer verwoord in de Lange Termijn Spooragenda.

Uitgangspunt voor deze concessie is dat ProRail met betrekking tot genoemde prestatiegebieden een verantwoordelijkheid en rol heeft, en in beginsel zelfstandig invulling kan geven aan de in artikel 4 gedefinieerde prestatiegebieden. De prestatiegebieden zijn tegelijkertijd dusdanig breed geformuleerd dat het voor ProRail in veel gevallen niet mogelijk zal zijn het hele prestatiegebied te bestrijken. Het is evident dat ProRail slechts een verantwoordelijkheid voor de invulling van de prestatiegebieden heeft voor zover het de delen betreft die vallen binnen de grenzen van de wettelijke beheertaken. Andere partijen op en rond het spoor waaronder spoorwegondernemingen, reizigers, verladers, decentrale overheden, etc. hebben hier ook een eigen verantwoordelijkheid en rol. De in deze concessie bedoelde prestatiegebieden voor ProRail hebben betrekking op de in artikel 2 bedoelde werkzaamheden van ProRail, maar beogen ProRail waar redelijkerwijs mogelijk tevens te stimuleren om op de raakvlakken van die werkzaamheden, met andere partijen, samenwerking te zoeken.

Tweede lid, onderdeel a

Het beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur heeft als primaire doel het waarborgen van veilig en ongestoord gebruik van de hoofdspoorweginfrastructuur ten behoeve van het vervoer van reizigers en lading (zie hieronder voor het vervoer van lading). Hiertoe dient ProRail een aantrekkelijk product te creëren voor spoorwegondernemingen die de reizigers over de hoofdspoorweginfrastructuur vervoeren. De spoorwegondernemingen hebben de meest directe relatie met de reiziger, en ProRail heeft de meest directe relatie met de spoorwegondernemingen. De in dit onderdeel genoemde prestatiegebieden (sub i, ii en iii) zijn daarom het primaire domein voor de spoorwegondernemingen. Deze verdeling betekent niet dat ProRail niet ook een rol kan hebben in het realiseren van een aantrekkelijk product voor de reiziger. ProRail kan in veel gevallen via het beheer hieraan invulling geven.

Het gaat in dit onderdeel om:

i. Een goede deur tot deur reistijd

Onder een goede deur tot deur reistijd wordt in ieder geval het verbeteren van de reistijd op het spoor en de efficiënte aansluiting op het vervoer met andere modaliteiten verstaan.

ProRail kan in de fysieke opzet van de hoofdspoorweginfrastructuur, de capaciteitsverdeling en de verkeersleiding, de reistijd op het spoor beïnvloeden. Bij afwegingen omtrent onderhoud, vervanging en uitbreiding van de hoofdspoorweginfrastructuur kan zij bijvoorbeeld de rijnsnelheid van treinen meenemen. Met betrekking tot het gedeelte van de transferruimte dat onderdeel is van de hoofdspoorweginfrastructuur kan zij rekening houden met de tijd die het kost om deze te passeren.

ProRail kan daarnaast de efficiënte aansluiting op het vervoer met andere modaliteiten direct en indirect beïnvloeden. Met betrekking tot het onderhoud, vervanging en uitbreiding van de hoofdspoorweginfrastructuur kan ProRail direct de efficiëntie van de transfer beïnvloeden. Indirect kan zij bijdragen aan de aansluiting van de transferruimtes aan hoofdspoorweginfrastructuur op de aansluitende ruimtes, bijvoorbeeld ruimtes in handen van decentrale overheden of ruimtes in handen van de vervoerder op het hoofd railnet. In het proces van capaciteitsverdeling en met het leiden van het verkeer kan ProRail indirect door gesprekken met spoorwegondernemingen en decentrale concessieverlenende overheden over de te verdelen capaciteit en direct bij het leiden van het verkeer, invloed uitoefenen op de aansluitingen op andere modaliteiten.

ii. *Reisgemak*

Onder reisgemak wordt in ieder geval verstaan het borgen van de toegankelijkheid van transfervoorzieningen van stations voor personen met een auditieve, visuele of motorische beperking, het comfort van de reiziger en de reinheid van de transferruimtes.

ProRail kan direct invloed uitoefenen op de toegankelijkheid van de transfervoorzieningen van transferruimtes die onderdeel uitmaken van de hoofdspoorweginfrastructuur. Zij zal bij onderhoud, vervanging en aanleg van de transfervoorzieningen rekening houden met de toegankelijkheid.

ProRail kan met de kwaliteit van de infrastructuur het comfort van de reis van de reiziger beïnvloeden. Het tegengaan van schudden van treinen en het effect van tunnels zijn hier voorbeelden. Ook in de transferruimte heeft ProRail de mogelijkheid het comfort voor de reiziger te beïnvloeden. Dit betreft bijvoorbeeld de inrichting van perrons, de uitrusting van trappen en liften en de mate van beschutting; deze beïnvloeden allemaal de comfortbeleving van de reiziger.

ProRail kan door onder meer door de inrichting van de transferruimtes en de mate en frequentie van de schoonmaak van de transferruimtes de reinheid beïnvloeden.

iii. *Reisinformatie*

ProRail heeft de zorg om spoorwegondernemingen zo spoedig mogelijk te voorzien van informatie met betrekking tot de treinloop. Als verkeersleider beschikt ProRail over deze informatie en is zij in de positie deze aan spoorwegondernemingen kenbaar te maken. De spoorwegondernemingen kunnen op hun beurt deze informatie gebruiken voor het bedienen van de reizigers.

Tweede lid, onderdeel b

Voor een aantrekkelijk product voor de goederenvervoerder en de verlader geldt wat rolverdeling betreft een zelfde redenering als voor een aantrekkelijk product voor de reizigersvervoerder en de reiziger. ProRail is primair verantwoordelijk voor een aantrekkelijk product voor de goederenvervoerder en de goederenvervoerder is primair verantwoordelijk voor een aantrekkelijk product voor de verlader. Maar ProRail heeft ook directe relaties met de verlader.

Het gaat in dit onderdeel om:

i. *Doorlooptijd van goederen*

ProRail kan op meerdere manieren de doorlooptijd van goederen beïnvloeden. Zij kan ten eerste bij onderhoud, vervanging en uitbreiding van hoofdspoorweginfrastructuur rekening houden met de specificaties voor het spoorgoederenvervoer. Bovendien kan zij bij de verdeling van de capaciteit en het leiden van het verkeer de doorlooptijd beïnvloeden. Bij de verdeling van de capaciteit wordt haar speelruimte daarbij bepaald door de regels in het Besluit capaciteitsverdeling.

ii. *Aansluiting*

Onder dit prestatiegebied behoren in ieder geval de aansluiting van spoor en weg voor het aanbieden en ontvangen van lading, het afstemmen van maritieme- en inlandterminalprocessen voor het spoorvervoer, het verminderen van de relevante administratieve lasten en het verbeteren van de informatie ten behoeve van de verlader. Onderdeel van de hoofdspoorweginfrastructuur en daarmee van de beheertaak van ProRail vormen ook laad- en losplaatsen voor het goederenvervoer. Door middel van het onderhoud, vervanging en uitbreiding van deze laad- en losplaatsen kan zij het aanbieden en ontvangen van lading per spoor beïnvloeden.

iii. *Informatie-uitwisseling*

ProRail heeft de verantwoordelijkheid om goederenvervoerders en verladers te voorzien van de informatie die zij nodig hebben voor het vervoer van goederen over de hoofdspoorweginfrastructuur. Voor wat betreft de Europese informatiesystemen kan er gedacht worden aan het Train Information System (TIS).

Tweede lid, onderdeel c

Artikel 16 van de wet gaat uit van de zorg voor de kwaliteit, betrouwbaarheid en de beschikbaarheid van de hoofdspoorweginfrastructuur.

In deze concessie worden onder kwaliteit met name drie prestatiegebieden onderscheiden. Het gaat hier om betrouwbaarheid, veiligheid en duurzaamheid:

i. *Betrouwbaarheid*

Hieronder wordt tevens verstaan de vermindering van de storingsgevoeligheid en het verminderen van het aantal grote verstoringen en de duur daarvan en de beschikbaarheid;

De zorg voor de betrouwbaarheid wordt in de wet nader ingevuld in de artikelen 16 en 17 van de wet waarin wordt gesproken over een storingsvrije en in goede staat verkerende infrastructuur. In lijn daarmee wordt in deze concessie hieronder verstaan dat deze haar functies altijd onder alle omstandigheden gedurende de looptijd van de concessie foutloos kan verrichten. Dit geldt tevens voor de capaciteitsverdeling, de verkeersleiding en de verkeerleidingsystemen. Wat uiteindelijk wordt geborgd is dat de reiziger, verlader en spoorwegondernemingen er vanuit uit kunnen gaan dat de storingsgevoeligheid vermindert, dat het aantal (grote) verstoringen afneemt, dat het effect van de eventuele verstoring op de gehele treindienst wordt beperkt, en dat de duur van deze verstoringen wordt beperkt.

Artikel 16 van de wet gaat tevens uit van de zorg voor de beschikbaarheid van de hoofdspoorweginfrastructuur. De zorg voor de betrouwbare uitvoering van de hoofdspoorweginfrastructuur wordt daarom aangevuld met de zorg voor de beschikbaarheid.

Onder beschikbaarheid wordt in deze concessie verstaan dat er binnen de beschikbare capaciteit, hoofdspoorweginfrastructuur beschikbaar is voor de capaciteitsaanvragen die spoorwegondernemingen indienen. De beschikbare capaciteit wordt beïnvloed door onderhoud, vervanging en uitbreiding van de hoofdspoorweginfrastructuur, de capaciteitsverdeling en de verkeersleiding. ProRail kan door middel van onderhoud, vervanging en uitbreiding van de hoofdspoorweginfrastructuur, maar ook door middel van de capaciteitsverdeling en het leiden van het verkeer de beschikbaarheid beïnvloeden. Immers hoofdspoorweginfrastructuur die voor andere doeleinden wordt gebruikt of buiten dienst is gesteld voor onderhoud is niet meer beschikbaar voor vervoer door spoorwegondernemingen.

ii. *Veiligheid*

Onder de zorg voor het verbeteren van de veiligheid wordt in deze concessie de zorg voor de fysieke veiligheid, de spoorwegveiligheid - waaronder de veiligheid van gebruikers van het spoor (de gerechtigden als bedoeld in artikel 57 van de Spoorwegwet), passagiers, eigen personeel en gecontracteerde derden, werknemers van spoorwegondernemingen en gecontracteerde derden, overweggebruikers, onbevoegden op spoorwegterreinen en anderen wordt verstaan - alsmede de zorg voor de sociale veiligheid van de transferruimtes, de zorg voor de security en de zorg voor de externe veiligheid van het vervoer van gevaarlijke stoffen verstaan. De zorg voor de veiligheid beoogt in combinatie met de overige bepalingen in deze concessie de veiligheidscultuur bij ProRail te verbeteren.

ProRail kan met de inrichting van de transferruimte zowel het gevoel van sociale veiligheid vergroten als sociaal onveilige situaties tegengaan. De zorg voor voldoende verlichting, het creëren van ruimte voor winkels en andere voorzieningen en het ophangen van videobewaking zijn voorbeelden van de manier waarop ProRail de sociale veiligheid kan verbeteren. Bij het ontwerpen van transervoorzieningen van stations kan ProRail rekening houden met het aspect sociale veiligheid, onder andere door de positionering van winkels.

ProRail kan bij de uitvoering van haar beheertaken zorg dragen voor de security. Zij kan bij de inrichting van de hoofdspoorweginfrastructuur rekening houden met security en zij kan in de dagelijkse praktijk maatregelen nemen die de security vergroten. Onder security wordt in deze concessie verstaan het weerstand bieden tegen opzettelijke verstoring. Dit kan ontstaan door menselijk handelen waarbij er diverse gradaties mogelijk zijn, in ernst oplopend van overlast en vandalisme tot criminele handelingen, sabotage en terrorisme. Onder opzettelijke verstoring wordt ook verstoring door hackers verstaan.

ProRail kan bijdragen aan het verkleinen van het externe veiligheidsrisico van het vervoer van gevaarlijke stoffen. Door haar invloed op de betrouwbaarheid van de hoofdspoorweginfrastructuur kan zij de kans op een ongeluk met gevaarlijke stoffen verkleinen.

Middels dit prestatiegebied legt de concessieverlener ProRail de verantwoordelijkheid op om te allen tijde de veilige berijdbaarheid van het spoor te borgen. Hoe ProRail dat doet, is in de eerste plaats aan ProRail zelf. ProRail kan proactief sturen op de kwaliteit van de infrastructuur.

iii. Duurzaamheid

Duurzaamheid kent vele definities. In deze concessie wordt aangesloten bij de definitie van de VN-commissie Brundtland uit 1987 voor duurzame ontwikkeling.

‘Duurzame ontwikkeling is ontwikkeling die aansluit op de behoeften van het heden zonder het vermogen van toekomstige generaties om in hun eigen behoeften te voorzien in gevaar te brengen’.

In de beheerconcessie wordt voor de praktische werkbaarheid een onderverdeling gemaakt in vijf onderdelen: lokale milieueffecten, klimaatveranderingen, biodiversiteit, ruimtelijke kwaliteit en grondstoffen. Deze onderdelen sluiten aan bij de internationaal en nationaal geaccepteerde onderverdeling van de hierboven gedefinieerde duurzaamheid.

Onder duurzaamheid wordt in deze concessie het volgende verstaan:

- Het beperken van de lokale milieueffecten van de uitvoering van de concessie en, waar redelijkerwijs mogelijk, het vervoer over de hoofdspoorweginfrastructuur.

Het beheer van het spoor en het vervoer over het spoor kunnen negatieve externe effecten in de directe omgeving van het spoor veroorzaken. De lokale milieukwaliteit kan worden aangetast. Concreet gaat het hierbij om emissies van geluid en trillingen en de verspreiding van afval in de omgeving van het spoor. Voor genoemde negatieve externe effecten gelden in Nederland wettelijke kaders waar ProRail en ook spoorwegondernemingen zich aan dienen te houden. De zorg in deze concessie is enerzijds gericht op het voldoen aan de wettelijke kaders en anderzijds aan het, indien dit redelijkerwijs mogelijk is, nemen van aanvullende maatregelen om de negatieve externe effecten verder te mitigeren.

- De reductie van de uitstoot van broeikasgassen als gevolg van de uitvoering van de concessie en, waar redelijkerwijs mogelijk, het vervoer over de hoofdspoorweg.

Het beheer van het spoor kan gepaard gaan met de uitstoot van broeikasgassen en daarmee een bijdrage aan de verandering van het klimaat. Daarnaast kan het beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur van invloed zijn op de uitstoot van broeikasgassen door spoorwegondernemingen die gebruik maken van het spoor.

Met de zorg voor het reduceren van de uitstoot van broeikasgassen wordt ProRail gestimuleerd om de mogelijkheden die zij heeft voor CO₂-reductie in het beheer te benutten. Omdat het beheer een grote invloed heeft op het energiegebruik van de spoorwegondernemingen wordt met de zorg ook bedoeld dat ProRail, waar dat redelijkerwijs mogelijk is, samenwerkt met spoorwegondernemingen om het energiegebruik van het vervoer over het spoor terug te dringen.

- Het behoud en de ontwikkeling van biodiversiteit op de terreinen van ProRail

ProRail is in Nederland één van de grotere terreinbeheerders. Door in haar beheer rekening te houden met de op haar terreinen aanwezige biodiversiteit of de ontwikkelingsmogelijkheden van biodiversiteit kan ProRail als grote terreinbeheerder een bijdrage leveren aan het stoppen van het verlies aan biodiversiteit. De fysieke hoofdspoorweginfrastructuur kan hier een barrière vormen die de ontwikkeling van de EHS en van de biodiversiteit daarin belemmert. ProRail kan bij de uitvoering van het beheer deze barrièrewerking verminderen. Het Meerjaren Programma Ontsnippering¹⁶, waar ook ProRail aan deelneemt, draagt hier bijvoorbeeld aan bij. Tegen deze achtergronden moet het prestatiegebied 'behoud en ontwikkeling van de op de terreinen van ProRail aanwezige biodiversiteit' worden verstaan.

- De ruimtelijke kwaliteit

De hoofdspoorweginfrastructuur loopt dwars door Nederland en beïnvloedt daarmee de ruimtelijke kwaliteit. Steden, dorpen en buitengebied worden aan de ene kant verbonden door de hoofdspoorweginfrastructuur waardoor gebruiksmogelijkheden toenemen en aan de andere kant doorsneden waardoor deze afnemen. ProRail kan bij het beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur rekening houden met deze gebruiksmogelijkheden. Hier kan bijvoorbeeld gedacht worden aan het verminderen van de barrièrewerking van het spoor zoals beoogd met het landelijk overwegenprogramma en het mogelijk maken van ruimtelijke ontwikkeling langs het spoor, zoals stedelijke verdichting. Met het prestatiegebied 'ruimtelijke kwaliteit' wordt geborgd dat ProRail hier oog voor heeft en hier rekening mee houdt bij de uitvoering van haar beheertaken.

- Een efficiënt gebruik van verantwoord gewonnen grondstoffen

Voor het beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur zijn grote hoeveelheden grondstoffen nodig. De winning, verwerking, het transport en het gebruik van grondstoffen gaat gepaard met mondiale en lokale negatieve externe effecten. Met het prestatiegebied 'een efficiënt gebruik van verantwoord gewonnen grondstoffen' wordt ProRail aangezet om gebruik te maken van verantwoord gewonnen grondstoffen, het grondstofgebruik waar mogelijk te beperken, het hergebruik van materialen te stimuleren en afval op een verantwoorde manier te verwerken.

16 Een programma dat zorgdraagt voor het opheffen van barrières en het herstellen van ecologische verbindingen.

Tweede lid, onderdeel d

Onder dit onderdeel wordt in deze concessie verstaan de zorg voor de efficiënte benutting van de hoofdspoorweginfrastructuur en de zorg voor voldoende capaciteit voor het reizigersvervoer en het goederenvervoer.

ProRail heeft met haar beheertaken (waaronder de capaciteitsverdeling conform het besluit capaciteitsverdeling) een directe invloed op de ruimte die beschikbaar is voor de groei van het spoorvervoer. Het gaat hierbij zowel om de groei van het reizigersvervoer als het goederenvervoer. Zij kan voorstellen doen om de beschikbare ruimte te vergroten en zij kan er voor zorg dragen dat de beschikbare ruimte efficiënt wordt benut.

Derde lid

Met het derde lid wordt duidelijk gemaakt dat de in het tweede lid bedoelde prestaties zich beperken tot de taken van ProRail op grond van de wet. In veel gevallen zullen ook andere partijen een rol of verantwoordelijkheid hebben in relatie tot de in het tweede lid bedoelde prestatie. De prestaties die ProRail geacht wordt te leveren, strekken zich dus niet uit tot de rol en verantwoordelijkheid van andere partijen.

Vierde lid

In dit artikel is een algemene informatieplicht voor ProRail opgenomen voor de situatie dat ProRail problemen ervaart bij het invulling geven aan de in dit artikel genoemde prestatiegebieden.

Artikel 5 (efficiency)

De financiering van de beheertaken van ProRail bestaat grotendeels uit subsidies afkomstig van de Rijksoverheid. De besteding van deze publieke middelen dient op efficiënte en zorgvuldige wijze te worden gedaan. Dit artikel verplicht ProRail dit te doen. Onder de plicht tot efficiënte uitvoering vallen ook de werken voor derden zoals bedoeld in de artikelen 38 t/m 41. Het aspect van efficiency wordt geoperationaliseerd via de jaarlijkse beheerplancyclus. Sturing op efficiency vindt plaats door het in de tijd koppelen van de subsidieaanvraag aan het beheerplan.

Artikel 6 (integrale afweging tussen prestatiegebieden)

Eerste lid

Dit artikel bepaalt dat ProRail een inhoudelijke integrale afweging maakt bij besluiten over de uitvoering van de in artikel 2 bedoelde werkzaamheden. In dit artikel zijn de onderwerpen opgenomen die ProRail ten minste moet betrekken in deze afweging. Het gaat hier onder meer om de prestatiegebieden van artikel 4. Beoogd wordt dat ProRail in de uitoefening van het beheer de prestatiegebieden onderling afweegt om te komen tot beslissingen waarin afgewogen keuzes zijn gemaakt tussen de prestatiegebieden. Doel is om te voorkomen dat bepaalde prestatiegebieden, door teveel aandacht voor andere prestatiegebieden, in de besluitvorming onderbelicht raken.

Ten aanzien van het eerste lid, onderdeel g, wordt van ProRail verwacht dat zij pro-actief nagaat, welke belangen in het geding zijn en deze betreft bij de integrale afweging.

Tweede lid

Ter ondersteuning van de in het eerste lid bedoelde inhoudelijke integrale afwegingen zal de concessieverlener een afwegingskader opstellen, mede gebaseerd op de beleidsdoelen zoals geformuleerd in de LTSA-2. ProRail is verplicht dit afwegingskader te gebruiken.

Artikel 7 (transparantie over presteren)

Eerste lid

Met het oog op het publieke karakter van de taken van ProRail is in het eerste lid een algemene transparantieplichting voor ProRail opgenomen, zowel richting de concessieverlener als bij het spoor betrokken partijen. Met dit lid wordt beoogd dat ProRail zich transparant opstelt jegens betrokkenen bij het spoor. Onder transparantie wordt verstaan dat ProRail zich open opstelt jegens genoemde partijen, dat zij deze partijen pro-actief informeert indien beheertaken effecten hebben of kunnen hebben op hun activiteiten. Er wordt tevens onder verstaan dat ProRail adequaat reageert op verzoeken tot overleg en verzoeken tot het delen van informatie over de uitvoering van deze concessie, met uitzondering van bedrijfsgevoelige informatie of informatie die overeenkomstig de uitzonderingsgronden van de WOB kunnen worden geweigerd. Deze bepaling laat andere regelgeving met betrekking tot vertrouwelijkheid en openbaarheid onverlet. De concessie spreekt er over dat de weigeringsgronden van de WOB “van overeenkomstige toepassing zijn”. Deze terminologie geeft aan dat de beheerconcessie niet kan treden in de eigenstandige werkingssfeer van de WOB en de daarop gebaseerde jurisprudentie.

Tweede lid

Bij de uitvoering van het beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur past een zorgvuldige omgang met vragen, adviezen, ideeën en klachten over de uitvoering van het beheer door ProRail. ProRail dient open te staan voor deze inbreng en deze op adequate wijze af te handelen. Op welke wijze zij dit vormgeeft, is aan ProRail. Met dien verstande dat in elk geval de inrichting van een klachtenloket wordt voorgeschreven. In de praktijk betekent dit dat ProRail er zorg voor draagt dat het klachtenloket waar ProRail reeds over beschikt in stand wordt gehouden.

Voor de volledigheid wordt opgemerkt dat het in deze bepaling wat betreft de klachten gaat om de wijze waarop ProRail geacht wordt om te gaan met klachten die bij ProRail zelf worden ingediend. Deze bepaling laat het klachtenrecht van gerechtigden of andere belanghebbenden bij de Autoriteit Consument en Markt, bedoeld in artikel 71 van de wet onverlet.

Derde lid

Naast de rapportages die ProRail met het oog op de verantwoording van de prestaties moet leveren, is het voor de concessieverlener noodzakelijk om continu de prestatieontwikkeling van ProRail te kunnen volgen. Dit is belangrijk voor de beleidsontwikkeling, beleidsevaluatie en het bedienen van Tweede Kamer en betrokkenen bij het beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur die zich met vragen tot de concessieverlener richten. Bovendien versterkt de concessieverlener hierdoor haar kennispositie ten opzichte van ProRail en zal zij beter in staat zijn om te beoordelen of wijzigingen van prestatie-indicatoren, maatregelen of programma's nodig zijn.

ProRail wordt dan ook op basis van het derde lid gevraagd om samen met de concessieverlener een online digitaal dashboard in te richten, waarin zij rechtstreeks informatie over de voortgang van het beheer weergeeft. Het gaat hier dan ten minste om de ontwikkeling van de prestatie-indicatoren die in het jaarlijks beheerplan zijn vastgesteld. Daarnaast gaat het om de ontwikkeling van de informatie-indicatoren die gezamenlijk met ProRail zijn vastgesteld.

Niet alle indicatoren hebben een gelijke frequentie van verschijning. Bij de ontwikkeling van het online dashboard zal met dit aspect rekening worden gehouden.

Vierde lid

In het vierde lid is geborgd dat de informatie in het dashboard niet statisch is, maar kan worden aangepast aan enerzijds een veranderende behoefte van de concessieverlener en anderzijds aan veranderende inzichten van ProRail.

Vijfde lid

De informatie in het digitaal dashboard is niet alleen interessant voor de concessieverlener, maar kan ook van toegevoegde waarde zijn voor andere bij het spoor betrokken partijen. In onderling overleg tussen de concessieverlener en ProRail zal worden bepaald welke onderdelen, mede lettend op de privacygevoeligheid en bedrijfsvertrouwelijke karakter van sommige informatieonderdelen, aan welke bij het spoor betrokken partijen beschikbaar zullen worden gesteld.

Artikel 8 (samenwerking gerechtigden)

Onverlet de verdere uitwerking van de hieronder staande bij het spoor betrokken partijen, dient ProRail bij de uitvoering van het beheer de relevante partijen te betrekken. Dit betekent onder meer dat alle bij het spoor betrokken relevante partijen aan bod komen. Dit betekent tevens dat, wanneer ProRail voor de uitvoering van haar taken is aangewezen op de medewerking van andere partijen, zij slechts gehouden is zich aantoonbaar in te spannen om die medewerking te verkrijgen. ProRail is eindverantwoordelijk voor de uitoefening van haar taken, de verplichtingen tot samenwerking doen aan deze bevoegdheden niets af.

In het vervolg van de artikelen komen de individuele samenwerkingsrelaties tussen ProRail en de andere partijen aan bod, inclusief de onderwerpen waarop in ieder geval samengewerkt moet worden.

Eerste lid

ProRail voert het beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur uit, waarbij de belangen van een groot aantal partijen worden geraakt. Bij de uitvoering van deze taak hoort een goede samenwerking met deze partijen. In het eerste lid wordt ProRail gericht op samenwerking met die partijen die een belangrijke betrokkenheid hebben bij het beheer.

De samenwerking dient daarbij de goede uitvoering van het beheer, het realiseren van de in artikel 4 bedoelde prestatiegebieden. ProRail stelt zich proactief op bij het zoeken van samenwerking in gevallen waar ProRail redelijkerwijs kan vermoeden dat haar activiteiten de activiteiten van genoemde partijen kunnen beïnvloeden. Indien een andere partij de samenwerking met ProRail initieert, dan gaat ProRail deze samenwerking bovendien niet uit de weg.

Dit lid is vormgegeven in de wetenschap dat samenwerking uiteraard niet alleen tot stand kan komen door inspanning van ProRail. Het vraagt altijd de inzet van alle betrokken partijen. De verplichting tot samenwerking laat bovendien onverlet dat ProRail haar taken non-discriminatoir moet uitvoeren en voor haar taken de eindverantwoordelijkheid heeft en in gevallen van onenigheid de knopen doorhakt. Samenwerking in deze concessie is niet hetzelfde als het vinden van consensus over het beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur.

Tweede lid

In het tweede lid wordt duidelijk gemaakt aan welke overleggen ProRail ten minste deel moet nemen. In deze overleggen wordt een bijdrage van ProRail verwacht. Met betrekking tot de landsdelige en landelijke OV & Spoorafels (of aan de door de concessieverlener aan te wijzen opvolger van deze overlegstructuur) heeft deze bijdrage onder meer betrekking op de in de terms of reference genoemde onderwerpen (bijlage D van de LTSA-2):

- de stations, waaronder ten minste de programmering van nieuwe stations, het gebruik en het beheer van stations, de relatie van de stations met de stedelijke ontwikkeling en fietsenstallingen;
- de aanmerkelijke werken voor derden zoals bedoeld in het vierde lid van artikel 38;
- de in artikel 2, tweede lid, onderdeel c, bedoelde verdeling van de capaciteit;

- infrastructuurontwikkeling en de planning hiervan;
- het langjarige onderhoudsrooster van ProRail;
- het in hoofdstuk 4 bedoelde beheerplan;
- de in artikel 22 bedoelde rapportage over de uitvoering van het beheerplan;
- de afstemming tussen ruimtelijke ontwikkeling en spoor.

De bijdrage van ProRail aan deze overleggen bestaat ondermeer uit het verstrekken van informatie, het delen van kennis en het in lijn met dit artikel op verzoek van de concessieverlener uitbrengen van een advies.

Artikel 9 (samenwerking met de reizigersvervoerders)

Dit artikel heeft betrekking op de samenwerking met de reizigersvervoerders en voor zover relevant het stads- en streekvervoer. Voor de goede uitvoering van de concessie is samenwerking met de reizigersvervoerders van groot belang. Ten behoeve van een deugdelijke afstemming, gedeelde verantwoordelijkheid en continue verbetering van de dienstverlening dienen de reizigersvervoerders en voor zover relevant het stads- en streekvervoer en ProRail dan ook op verschillende onderwerpen samen te werken. Dit artikel dient ertoe dit te borgen. Hierbij geldt de kanttekening dat de samenwerking met de reizigersvervoerders en voor zover relevant het stads- en streekvervoer alleen mogelijk is op die onderdelen van de concessie waarbij de niet-discriminerende positie van ProRail niet in gevaar komt.

De samenwerking tussen ProRail en de reizigersvervoerders en voor zover relevant het stads- en streekvervoer is gebaat bij heldere escalatieafspraken, zodat impasses tussen partijen kunnen worden voorkomen. ProRail neemt het initiatief om hiertoe een escalatieladder op te stellen. Indien ProRail niet tot afspraken kan komen met andere partijen (omdat op grond van deze concessie geen verplichtingen kunnen worden opgelegd aan derden) treedt zij in overleg met de concessieverlener, waarna in onderling overleg bepaald kan worden op welke manier tot goede afspraken met andere partijen kan worden gekomen. Een mogelijkheid hierbij is om gebruik te maken van de landsdelige en landelijke OV & Spoortafels en zo nodig langs deze lijn te escaleren.

Artikel 10 (samenwerking met de goederenvervoersector)

Dit artikel heeft betrekking op de samenwerking met de goederenvervoersector. Voor de goede uitvoering van de concessie is samenwerking met de goederenvervoersector van groot belang. Ten behoeve van een deugdelijke afstemming, gedeelde verantwoordelijkheid en continue verbetering van de dienstverlening dienen de goederenvervoersector en ProRail dan ook op verschillende onderwerpen samen te werken. Dit artikel dient ertoe dit te borgen. Hierbij geldt de kanttekening dat de samenwerking met de goederenvervoersector alleen mogelijk is op die onderdelen van de concessie waarbij de niet-discriminerende positie van ProRail niet in gevaar komt.

Ten aanzien van dit artikel geldt dat de samenwerking van ProRail met de goederenvervoersector ook betrekking heeft op overige uit deze concessie relevante verplichtingen.

Artikel 11 (samenwerking met de internationale spoorweginfrastructuurbeheerders)

Dit artikel heeft betrekking op de samenwerking met de internationale spoorinfrastructuurbeheerders. Voor de goede uitvoering van de concessie is samenwerking met de internationale spoorinfrastructuurbeheerders van groot belang. Ten behoeve van een deugdelijke afstemming, gedeelde verantwoordelijkheid en continue verbetering van de dienstverlening dienen de internationale spoorinfrastructuurbeheerders en ProRail dan ook op verschillende onderwerpen samen te werken. Dit artikel dient ertoe dit te borgen. Hierbij geldt de kanttekening dat de samenwerking met de internationale spoorinfrastructuurbeheerders alleen mogelijk is op die onderdelen van de concessie waarbij de niet-discriminerende positie van ProRail alsmede de overige eigenstandige verantwoordelijkheden niet in gevaar komen.

Artikel 12 (samenwerking met decentrale overheden)

Samenwerking van ProRail met de decentrale overheden is van groot belang. Decentrale overheden hebben vanwege diverse belangen bij het beheer en onderhoud van de hoofdspoorweginfrastructuur, een belangrijke positie ten opzichte van ProRail. Onderwerpen van samenwerking zijn onder meer werken voor derden, de stationsomgeving en de beheerplancyclus.

Artikel 13 (samenwerking met het Directoraat Generaal Rijkswaterstaat)

Met betrekking tot de samenwerking met Rijkswaterstaat is het doel van deze concessie, de samenwerking, zoals deze nu in een alliantie tussen ProRail en Rijkswaterstaat is vastgelegd, verder te versterken. Voorbeelden hiervan zijn het gezamenlijk aanbesteden en uitvoeren van projecten waar zowel aan de weg als het spoor gewerkt moet worden, en het gezamenlijk omgevingsmanagement van deze projecten. In de aansturingsrelatie die de concessieverlener met Rijkswaterstaat heeft zal een vergelijkbare samenwerkingsdoelstelling worden opgenomen, gericht op de wederkerigheid van deze samenwerking. De samenwerking met Rijkswaterstaat mag niet in strijd zijn met de voor ProRail geldende wettelijke kaders. De samenwerking laat onverlet de verschillende posities (juridisch, organisatorisch etc.) die Rijkswaterstaat en ProRail hebben ten opzichte van de concessieverlener.

Artikel 14 (landsdelige en landelijke OV & Spoortafels)

In dit artikel wordt geregeld dat ProRail verplicht deelneemt aan de landsdelige en landelijke OV & Spoortafels of aan de door de concessieverlener aan te wijzen opvolger van deze overlegstructuur. De OV & Spoortafels zijn ingericht om te komen tot vergroting van de samenwerking tussen partijen die betrokken zijn bij het netwerk, en zijn met name gericht op de verbetering van de deur-tot-deur reis in het openbaar vervoer. Op de tafels kunnen alle onderwerpen worden besproken, die relevant zijn voor een deugdelijke afstemming van het vervoer over het hoofdrailnet en het stads- en streekgewestelijk vervoer. Dit strekt van strategische, lange termijn-onderwerpen tot de dienstregeling voor het aankomend jaar en operationele knelpunten tussen spoorvervoerders en. De nadere spelregels zijn opgenomen in Bijlage D (“terms of reference” samenwerkingsmodel “landsdelige en landelijke OV & Spoortafels) van de Lange Termijn Spooragenda deel 2. Door middel van het vierde lid worden deze “terms of reference” onverkort onderdeel van de concessiebepalingen.

Partijen werken aan de landsdelige en landelijke OV & Spoortafels onder andere samen om te komen tot optimalisatie van de samenhang van het vervoer op het hoofdrailnet en het overige openbaar vervoer. Als

onderdeel van deze samenwerking kunnen ook concessieoverstijgende businesscases worden opgesteld die inzicht bieden in de financiële implicaties voor betrokken partijen. Aanpassingen in de samenhang van het vervoer kunnen leiden tot verschuivingen in reizigersstromen en daardoor tot onevenwichtigheden in de financiële implicaties voor partijen. Partijen bespreken hoe om te gaan met dergelijke onevenwichtigheden die met name ontstaan door verschuivingen in reizigersstromen. Daarbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan de introductie van zogeheten visgraatmodellen, die leiden tot meer reizigers op het hoofdrailnet en minder reizigers bij de regionale spoorvervoerders, of van HOV-diensten, die kunnen leiden tot minder reizigers op het hoofdrailnet en meer reizigers bij de regionale spoorvervoerders.

Artikel 15 (investeringscommissie)

In de LTSA-2 is opgenomen dat de concessieverlener een investeringscommissie instelt, die haar adviseert over (door IenM geagendeerde) grote investeringsprojecten. Hierdoor wordt de objectiviteit van de besluitvorming over grote investeringen bevorderd. In de commissie worden projecten en programma's beoordeeld op basis van de in het vigerende beleidskader geformuleerde spoorbeleidsdoelen. Hiervoor wordt een eenduidig afwegingskader gehanteerd. De onafhankelijke investeringscommissie geeft advies over de meest effectieve en efficiënte investeringen, waarna de concessieverlener uiteindelijk besluit. De consequenties van de beslissing genomen door de concessieverlener vallen onder de verantwoordelijkheid van de concessieverlener (zoals de eventuele afhankelijkheid tussen het behalen van een waarde van een prestatie-indicator en het investeringsvoorstel), tenzij er tussen de concessieverlener en ProRail andere afspraken worden gemaakt.

Eerste lid

In het eerste lid is vastgelegd dat voorstellen die aan de investeringscommissie worden voorgelegd, door ProRail gezamenlijk met de andere spoorvervoerders worden ontwikkeld. Het gaat om investeringsvoorstellen voor (nieuwe) hoofdspoorweginfrastructuur.

Tweede lid

Het tweede lid legt vast dat het investeringsvoorstel zoals dat moet worden voorgelegd aan de investeringscommissie, goedgekeurd moet zijn door alle partijen, voordat het kan worden ingediend bij de concessieverlener. De concessieverlener is de partij die investeringsvoorstellen kan en mag voorleggen aan de investeringscommissie. De investeringscommissie geeft advies aan de concessieverlener.

Derde lid

In dit lid is vastgelegd dat de concessieverlener een besluit neemt over het investeringsvoorstel. De concessieverlener baseert zich bij dat besluit mede op het advies van de investeringscommissie.

Artikel 16 (procedure totstandkoming beheerplan)

In dit artikel is de procedure voor de totstandkoming van het beheerplan opgenomen. In figuur 2 in de algemene toelichting is een schematisch overzicht hiervan opgenomen.

De procedure is uitgebreid ten opzichte van de procedure zoals deze was vastgelegd in de vorige beheerconcessie. In de beheerplancyclus zijn twee stappen geïntroduceerd die de sturing van de concessieverlener op de totstandkoming van het beheerplan versterken. De beleidsprioriteitenbrief (artikel 16, tweede lid) geeft ProRail aan de voorkant duidelijkheid over de door concessieverlener gewenste richting van het beheer. Het overlegmoment in november, zoals bedoeld in artikel 16, dertiende lid, met daarbij een aanwijzingsbevoegdheid voor de concessieverlener, geeft de concessieverlener eveneens een sturingsinstrument.

Eerste lid

In het eerste lid is vastgelegd dat ProRail jaarlijks een beheerplan opstelt voor het eerstvolgende kalenderjaar. Het beheerplan is onderdeel van de jaarlijkse beheerplancyclus. Het beheerplan moet voldoen aan de bepalingen zoals die in dit hoofdstuk van de concessie zijn opgenomen.

Tweede lid

De ontvangst van de beleidsprioriteitenbrief door ProRail markeert de start van de jaarlijkse beheerplancyclus. In dit lid is vastgelegd dat ProRail voor 1 april van elk jaar de beleidsprioriteitenbrief van de concessieverlener ontvangt. In dit tweede lid wordt aangegeven wat de concessieverlener onder meer in de beleidsprioriteitenbrief opneemt.

De beleidsprioriteitenbrief beoogt de concessieverlener meer invloed te geven op de totstandkoming van het beheerplan. De beleidsprioriteitenbrief maakt aan de voorkant duidelijk wat de concessieverlener van ProRail verwacht met betrekking tot het eerstvolgende kalenderjaar.

Derde lid

In het derde lid is aangegeven dat de beleidsprioriteitenbrief betrekking kan hebben op onderwerpen die ProRail alleen of in samenwerking met derden dient op te pakken. In deze brief wordt gelet op de prestaties of actuele ontwikkelingen prioriteiten meegegeven in de opgave voor ProRail. Deze brief wordt opgesteld tegen de achtergrond van de ontwikkelingen zoals die zichtbaar zijn vanuit de verdergaande transparantie over het presteren, maar ook van de overleggen die worden gevoerd bijvoorbeeld aan de landsdelige en landelijke OV & spoortafels.

ProRail werkt de beleidsprioriteiten uit in het beheerplan en legt deze plannen voor aan de gerechtigden en partijen voor advies.

Vierde lid

In het vierde lid is geregeld dat de concessieverlener in de beleidsprioriteitenbrief voor wat betreft de prestatiegebieden kan differentiëren naar delen van de hoofdspoorweginfrastructuur en het vervoer erover. Specifieke delen van de hoofdspoorweginfrastructuur kunnen in dit verband door de concessieverlener worden gedefinieerd en aangewezen.

Vijfde lid

De prioriteiten die voortkomen uit de beleidsprioriteitenbrief, worden door ProRail uitgewerkt in de hoofdlijnen van het ontwerpbeheerplan. ProRail kan afwijken van de prestatie-indicatoren, zoals die in de beleidsprioriteitenbrief en in bijlage 1 van deze concessie zijn opgenomen. Het één of meerdere keren doorlopen van de jaarlijkse beheerplancyclus kan ertoe leiden dat de in bijlage 1 opgenomen prestatie-indicatoren aan verandering onderhevig is. Te allen tijde moet ProRail bij wijzigingen in de prestatie-indicatoren aangeven op grond van welke afweging dit is gebeurd.

Zesde lid

De hoofdlijnen van het ontwerpbeheerplan worden jaarlijks voor 1 juni aan de gerechtigden ter advies aangeboden.

Wat advies en zienswijzen betreft, is ProRail ingevolge artikel 17b van de wet verplicht de gerechtigden zoals bedoeld in artikel 57 van de wet advies te vragen met betrekking tot het beheerplan. Het zesde lid ligt in het verlengde hiervan.

Zevende lid

Hetgeen wordt opgenomen in het beheerplan is niet alleen op de activiteiten en de belangen van de gerechtigden van invloed. Bij de voorbereiding van deze concessie is gebleken dat ook andere partijen

belang hebben bij de keuzes die ten aanzien van prestaties, programma's en maatregelen worden gemaakt. Om er voor te zorgen dat ook hun belangen bij de totstandkoming van het beheerplan worden betrokken, is in de concessie bepaald dat de partijen genoemd in dit lid overeenkomstig de procedure in artikel 17b van de wet hun zienswijze kunnen geven. In dit zevende lid is dit vastgelegd.

Achtste lid

Naast de in het zesde en zevende lid genoemde partijen, worden ook de landsdelige en landelijke OV & Spoorafels en de goederentafel, in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen. Het betreft geen advies van de individuele partijen of vertegenwoordigers in het overleg, maar een gezamenlijk advies vanuit het overleg. Deze werkwijze dwingt partijen om reeds in het overlegverband inhoudelijk met elkaar van gedachten te wisselen en overeenstemming te bereiken over de inhoud van het advies. Bovendien wordt voorkomen dat er partijen zijn die op grond van het zesde tot en met achtste lid meerdere keren hun advies en/of zienswijze kunnen geven.

Negende lid

In dit lid is vastgelegd dat de in het zesde tot en met het achtste lid genoemde partijen of overlegverbanden een termijn van maximaal vier weken wordt geboden door ProRail om hun advies en/of zienswijze uit te brengen.

Tiende lid

In dit lid is geregeld dat de adviezen en zienswijzen voor ProRail aanleiding kunnen zijn om wijzigingen in de hoofdlijnen van het ontwerpbeheerplan door te voeren. ProRail kan de ontvangen adviezen en zienswijzen ook gemotiveerd naast zich neer leggen. In dat laatste geval rust de verplichting op ProRail om de partijen en/of overlegverbanden die hun advies en/of zienswijze hebben ingediend, de motivering te verstrekken op grond waarvan ProRail het advies of de zienswijze naast zich neer heeft gelegd.

In de motivering kan ProRail gebruik maken van het in artikel 6 genoemde integrale afwegingskader.

Elfde lid

Uiterlijk 1 september van elk jaar stuurt ProRail de hoofdlijnen van het beheerplan toe aan de concessieverlener. Het ontwerpbeheerplan dient mede ter onderbouwing van de conceptsubsidieaanvraag.

Twaalfde lid

In dit lid is geregeld dat ProRail jaarlijks voor 1 oktober het ontwerpbeheerplan aan de concessieverlener stuurt.

Dertiende lid

Uiterlijk de eerste week van november treedt de concessieverlener met ProRail in overleg over het voor 1 oktober ingediende ontwerpbeheerplan. In het overleg kan de concessieverlener een aanwijzing geven op één of meerdere onderdelen van het ontwerpbeheerplan. De aanwijzing kan betrekking hebben op een aspect dat reeds in de beleidsprioriteitenbrief was opgenomen, maar naar het oordeel van de concessieverlener niet of onvoldoende is uitgewerkt in het ontwerpbeheerplan. De aanwijzing kan ook betrekking hebben op nieuwe en/of aanvullende punten, die zich bijvoorbeeld in de tussenliggende periode tussen opstellen van de beleidsprioriteitenbrief en het ontwerpbeheerplan hebben voorgedaan.

Veertiende lid

De uitkomsten van het in het dertiende lid genoemde overleg, inclusief de eventuele aanwijzingen, worden door ProRail verwerkt in het definitieve beheerplan. Het definitieve beheerplan wordt uiterlijk 15 november ingediend bij de concessieverlener, tegelijk met de definitieve aanvraag voor de subsidie.

Vijftiende lid

In dit lid is bepaald dat de concessieverlener moet instemmen met het beheerplan.

Zestiende lid

In dit lid is geregeld dat de concessieverlener aan het instemmingsbesluit voorwaarden kan verbinden. Deze voorwaarden hebben betrekking op aanvullingen ten aanzien van de prestatie-indicatoren, bodemwaarden, streefwaarden of maatregelen en programma's. Dit lid biedt de concessieverlener een 'dwingend' instrument om zaken in het beheerplan te regelen, vanuit de gedachte dat door de in het proces ingebouwde beleidsprioriteitenbrief, de mogelijkheid van advies en zienswijzen, en de aanwijzing door de concessieverlener, de concessieverlener alleen in uitzonderingsituaties gebruik zal moeten maken van het instrument van de voorwaarde.

Zeventiende lid

In dit artikel wordt ProRail verplicht om de concessie uit te voeren, waarbij gevolg moet worden gegeven aan het jaarlijkse instemmingsbesluit en de eventueel daaraan verbonden voorwaarden.

Achttiende lid

In dit artikel is geregeld dat ProRail het uiteindelijke beheerplan openbaar maakt.

Artikel 17 (aanvraag subsidie)

Een belangrijke reden voor de explicitering van de wijze waarop de concessie wordt gefinancierd in dit artikel is gelegen in de Richtlijn tot instelling van één Europese Spoorwegruimte, richtlijn nr. 2012/34/EU. Daaruit volgt dat vooraf voor de gehele duur van de concessie de structuur van de betalingen ter financiering van ProRail wordt overeengekomen. Met deze bepaling wordt daaraan tegemoet gekomen.

Eerste lid

De financiering van de uitvoering van de concessie pleegt in beginsel via subsidiëring op grond van paragraaf 4 van het Besluit Infrastructuurfonds plaats te vinden. Uit die paragraaf volgt dat de concessieverlener jaarlijks aan ProRail een subsidie verstrekt voor "de kapitaallasten voortvloeiende uit de investeringen in de spoorweginfrastructuur, voor de bediening en voor het onderhoud van die spoorweginfrastructuur". Hoewel aldus in het Besluit infrastructuurfonds geen expliciete connectie wordt gelegd met de concessietaken, zijn de subsidies op grond van paragraaf 4 daar wel voor bedoeld. Door in de concessie te bepalen dat ProRail voor die taken een subsidie aanvraagt op grond van paragraaf 4 wordt dit benadrukt en wordt in de concessie een transparante connectie gemaakt met de financieringswijze van deze concessie.

De tweedeling in de totstandkoming van het beheerplan en de bijhorende subsidieaanvraag vormt daarbij een formalisering van de huidige praktijk. ProRail dient op basis van paragraaf 4, van het Besluit Infrastructuurfonds op 1 september een subsidieaanvraag te doen. Deze aanvraag vormt een bijlage bij het beheerplan. Gegeven de doorlooptijd van de totstandkoming van het beheerplan wordt in artikel 16, vijfde lid, gesproken van de hoofdlijnen van het ontwerpbeheerplan (dat inhoudelijk ook is afgestemd met het ontwerpvervoerplan). ProRail dient vervolgens voor 1 oktober een ontwerpbeheerplan in. Op basis van het in artikel 16, dertiende lid, bedoelde overleg met de concessieverlener over het ontwerpbeheerplan stelt ProRail vervolgens een definitief beheerplan op met daarbij een definitieve subsidieaanvraag. Met deze constructie wordt voldaan aan de bepalingen in het Besluit Infrastructuurfonds en krijgt ProRail de ruimte om overeenkomstig de wet een beheerplan op te stellen.

Tweede lid

Ten aanzien van de transparantie is ook het onderscheid tussen enerzijds onderhoud en vervanging en anderzijds uitbreiding van belang. De kosten van onderhoud en vervanging vallen over het algemeen onder de regulier te verlenen subsidie op grond van paragraaf 4 van het Besluit infrastructuurfonds. In sommige gevallen zal de aldus verleende subsidie ook op uitbreiding van de hoofdspoorweginfrastructuur betrekking hebben. Het kan evenwel voorkomen dat aanvullende subsidie nodig is. Te denken valt aan de spoorverdubbeling over een groot traject of een grote stationsuitbreiding. Met het tweede lid wordt inzichtelijk gemaakt dat ProRail voor die projecten een aanvullende subsidie kan vragen. In dat geval is sprake van een subsidie op grond van paragraaf 2 van het Besluit infrastructuurfonds.

Artikel 18 (inhoud beheerplan: invulling prestatiegebieden)

Eerste lid

In dit lid zijn de inhoudelijke vereisten opgenomen waaraan het beheerplan (en het ontwerpbeheerplan) moet voldoen.

In het beheerplan moet ProRail de prestatie-indicatoren opnemen, zoals deze zijn opgenomen in de bijlage van de concessie. Omdat deze prestatie-indicatoren aan verandering onderhevig kunnen zijn als gevolg van het doorlopen van de jaarlijkse beheerplancyclus, en periodieke evaluaties, moeten de prestatie-indicatoren in de bijlage gezien worden als het vertrekpunt voor de eerste beheerplancyclus die op grond van deze concessie wordt doorlopen.

In het beheerplan worden door ProRail de verwachte bodemwaarden en streefwaarden aangegeven behorende bij de verschillende prestatie-indicatoren. De bodem- en streefwaarden moeten niet alleen voor het eerstkomende kalenderjaar worden opgenomen, maar voor de eerstvolgende vier jaar om als concessieverlener ook een doorkijk te krijgen naar de ontwikkeling van de prestaties op langere termijn. Hierdoor ontstaat ook direct inzicht in de wijze waarop ProRail denkt toe te groeien naar de streefwaarden zoals die voor twee belangrijke ijkmomenten in de concessie, namelijk 2019 en 2024, zijn gedefinieerd. Naast het opnemen van de bodem- en streefwaarden, moet ProRail ook toelichten op welke wijze zij de (veranderingen in de) bodem- en streefwaarden denkt te gaan realiseren.

In het beheerplan moet door ProRail in algemene zin invulling worden gegeven aan de prestatiegebieden zoals die in artikel 4 van de beheerconcessie zijn opgenomen. Naast prestatie-indicatoren en streefwaarden, gebeurt deze invulling ook door middel van een beschrijving in het beheerplan van de programma's en maatregelen. Ten aanzien van deze programma's en maatregelen worden in ieder geval de belangrijkste mijlpalen en de tussenproducten en/of eindproducten opgenomen. De mijlpalen hebben zowel betrekking op het eerstvolgende kalenderjaar als op de daaropvolgende jaren, mits het programma of de maatregel een resterende doorlooptijd heeft van meer dan één jaar.

Ook kan er sprake zijn van een gedeelde verantwoordelijkheid ten aanzien van één of meerdere programma's en/of maatregelen. Dit maakt samenwerking door ProRail met andere partijen in de spoorsector noodzakelijk. In het beheerplan moet ProRail een beschrijving opnemen van de wijze waarop de samenwerking met de gerechtigden plaatsvindt. Daarnaast moet ProRail aangeven welke afspraken er zijn gemaakt (bijvoorbeeld over de verdeling van verantwoordelijkheden, de verdeling van uit te voeren werkzaamheden) tussen ProRail en de partij(en) waarmee wordt samengewerkt op een specifiek prestatiegebied, programma of maatregel. Hiermee krijgt de concessieverlener inzicht in de afspraken die tussen samenwerkende partijen zijn gemaakt en kan zij zich op basis van het beheerplan een beeld vormen van de beoogde kwaliteit en effectiviteit van de samenwerking.

In het beheerplan rapporteert ProRail ook over de voortgang en de resultaten waaraan ProRail zich verbindt ten aanzien van de in artikel 28 genoemde professionalisering van taken en de in artikel 13 genoemde samenwerking met Rijkswaterstaat.

Tweede lid

Het derde lid regelt dat ProRail afstemming zoekt met andere spoorvervoerders en overleg met hen pleegt, op het moment dat er sprake is van een gedeelde verantwoordelijkheid voor een prestatiegebied, prestatie-indicator, programma, maatregel of ander onderwerp. De afstemming en het overleg heeft tot doel dat in het beheerplan en in het vervoerplan (van de vervoerder op het hoofdrailnet) gelijkgerichte informatie is opgenomen. Naast de mijlpalen en (tussen)producten, dient ProRail expliciet de afspraken en de verantwoordelijkhedenverdeling tussen ProRail en de andere partij(en) aan te geven in het beheerplan.

Derde lid

Het ontwerpbeheerplan en het beheerplan bevat een sluitende financiële dekking van de kosten van het beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur in de eerstvolgende subsidieperiode.

Artikel 19 (inhoud beheerplan: indicatoren)

Eerste lid

De concessieverlener bepaalt de streefwaarden voor de prestatie-indicatoren voor de belangrijke jijkpunten in de concessie, namelijk 2019 (het moment van de midterm review) en 2024 (het einde van de concessie). De twee streefwaarden bieden voor ProRail een richtpunt om jaarlijks streefwaarden te bepalen en het pad aan te geven hoe naar deze streefwaarden voor 2019 respectievelijk 2024 wordt toegegroeid. Omdat nog niet alle streefwaarden op dit moment kunnen worden bepaald, is in dit lid bepaald dat de streefwaarden voor 2019 en 2024 uiterlijk 1 jaar na de start van de concessie, respectievelijk direct na de midterm review door de concessieverlener worden bepaald.

Tweede lid

Gelet op het belang van de informatie- en prestatie-indicatoren als een van de sturingsinstrumenten in deze concessie, zijn in dit lid eisen opgenomen ten aanzien van de meetsystemen die onder de informatie- en prestatie-indicatoren liggen. ProRail moet de concessieverlener voor elke informatie- en prestatie-indicator een beschrijving geven van het meetsysteem c.q. de meetsystemen. In de beschrijving is informatie opgenomen over onder meer de definities van de informatie- en prestatie-indicator, de opbouw van en de werkwijze met betrekking tot de meetsystemen. Het derde lid is ook van toepassing op de in artikel 20 bedoelde programma's en maatregelen.

De concessieverlener geeft bij aanvang van de concessie en bij tussentijdse wijzigingen akkoord op de beschrijving en de daaraan ten grondslag liggende wijziging, voordat ProRail tot aanpassing van het meetsysteem overgaat.

ProRail is zelf verantwoordelijk om jaarlijks audits uit te voeren op de gehanteerde meetsystemen. De concessieverlener kan een onafhankelijke derde een audit laten uitvoeren naar de meting van de prestaties. ProRail moet zijn medewerking verlenen aan een dergelijke audit.

Derde lid

Voor het meten van indicatoren die betrekking hebben op klantordelen ten aanzien van zowel de reiziger, spoorvervoerder als de verlader, zal gebruik worden gemaakt van de bestaande meting van klantordelen in het overige openbaar vervoer. ProRail verleent hier voor zover noodzakelijk zijn medewerking aan. Het buiten ProRail en de vervoerder op het hoofdrailnet beleggen van de metingen van de klantordelen, geeft meer waarborgen voor de onafhankelijkheid van de metingen. Bovendien

hoeven ProRail en de vervoerder op het hoofdrailnet niet afzonderlijk of in gezamenlijkheid meetsystemen voor klantordelen te ontwikkelen. De concessieverlener geeft opdracht om de klantordelen te meten.

Artikel 20 (inhoud beheerplan: programma's en maatregelen)

Eerste lid

In bijlage 2 van de concessie zijn de maatregelen en programma's opgenomen, zoals die ten tijde van het opstellen van de beheerconcessie bekend waren. In dit lid is de verplichting opgenomen voor ProRail om waar relevant samen met de concessieverlener en de partijen zoals bedoeld in artikel 8, eerste lid, de maatregelen en programma's uit te voeren. Indien naar het oordeel van ProRail een programma of maatregel in strijd kan komen met de wettelijke bepalingen en de financiële kaders, treedt ProRail in overleg met de concessieverlener, waarna in onderling overleg bepaald kan worden op welke manier binnen de wettelijke kaders tot goede afspraken kan worden gekomen.

Tweede lid

Voordat met de uitvoering van een nieuw programma of maatregel door ProRail wordt aangevangen, wordt door ProRail samen met de betrokken partijen een plan van aanpak opgesteld. In dit lid is vastgelegd welke onderwerpen minimaal in het plan van aanpak moeten worden opgenomen. Door de concessieverlener wordt in de beleidsprioriteitenbrief aangegeven welke nieuwe programma's en maatregelen door ProRail in het beheerplan moeten worden opgenomen. Daarbij geeft de concessieverlener in de beleidsprioriteitenbrief aan wat het gewenste doel is van het programma dan wel de maatregel, de termijn waarbinnen uitvoering gewenst is en welke partijen bij de uitvoering moeten worden betrokken.

Derde lid

Voordat met de uitvoering van het plan van aanpak wordt aangevangen, moet het plan van aanpak worden goedgekeurd door de concessieverlener. Goedkeuring van het plan van aanpak is niet gekoppeld aan de beheerplancyclus, en kan in principe op elk moment in het jaar plaatsvinden. Na goedkeuring vindt de sturing en voortgangsbewaking van het programma of de maatregel plaats via de jaarlijkse beheerplancyclus.

Vierde lid

In dit lid is voor maatregelen of programma's met een acuut karakter een uitzondering gemaakt ten opzichte van de in het tweede en derde lid genoemde werkwijze. Het artikel is gericht op die situaties, waarbij – gegeven het acute karakter van de problematiek op de reizigers en verladers - niet kan worden gewacht tot een nieuwe beheerplancyclus is gestart.

Vijfde lid

In dit lid is aangegeven dat bij sommige programma's en maatregelen sprake kan zijn van een gedeelde verantwoordelijkheid met andere gerechtigden. In dat geval zal ProRail in nauwe samenwerking met deze gerechtigden tot uitvoering van het programma of de maatregel moeten komen. In het beheerplan moet door ProRail worden aangegeven welke verantwoordelijkheden zij heeft in de maatregel. Ook geeft zij in het beheerplan informatie over de afspraken die met andere partijen zijn gemaakt om gezamenlijk tot realisatie van het programma of de maatregel te komen. Indien ProRail niet tot afspraken kan komen met andere partijen (omdat op grond van deze concessie geen verplichtingen kunnen worden opgelegd aan derden) treedt zij in overleg met de concessieverlener, waarna in onderling overleg bepaald kan worden op welke manier tot goede afspraken met andere partijen kan worden gekomen. Een mogelijkheid hierbij is om gebruik te maken van de landsdelige en landelijke OV & Spoortafels en zo nodig langs deze lijn te escaleren.

Artikel 21 (informatieverstrekking)

ProRail dient de concessieverlener direct ontwikkelingen of incidenten te melden die voor de uitvoering van de concessie of voor de concessieverlener aanmerkelijke gevolgen kunnen hebben. Zij dient daarbij aan te geven hoe zij met deze ontwikkelingen of incidenten om zal gaan. Het is voor de concessieverlener van belang om hier meteen van op de hoogte te zijn, zodat zij, indien nodig, kan bijsturen.

Artikel 22 (verantwoordingsrapportages)

Dit artikel heeft betrekking op de verantwoordingsrapportages die ProRail verstuurd aan de concessieverlener.

Eerste lid

ProRail levert elk half jaar een rapportage op over de uitvoering van de concessie. De rapportage van 31 augustus betreft een tussenstand voor dat kalenderjaar. De rapportage van 1 maart bevat het voorlopig resultaat van het daaraan voorafgaande kalenderjaar. In bijlagen 3 en 4 is opgenomen welke gegevens deze rapportages in elk geval dienen te bevatten. Het doel van deze rapportages is dat de concessieverlener een goed overzicht krijgt van de stand van zaken van de uitvoering van de concessie, mede in relatie tot de geldende prestatie-indicatoren en streefwaarden en eventuele voorwaarden die aan het instemmingsbesluit zijn verbonden.

Tweede lid

Met het tweede lid wordt geborgd dat ProRail over de uitvoering van het beheerplan rapporteert aan de in artikel 8 bedoelde partijen. De rapportage aan deze partijen is niet gelijk aan de rapportage aan de concessieverlener, dit omdat de concessieverlener in verband met de dagelijkse sturing van ProRail op basis van het beheerplan informatie vraagt die niet bestemd is voor deze partijen. ProRail rapporteert deze partijen over de voortgang van die onderdelen van het beheerplan waar zij hun advies of zienswijze op hebben gegeven. Er is met betrekking tot de rapportage van ProRail aan deze partijen tevens voor gekozen om het tijdstip van de jaarrapportage gelijk te schakelen met het jaarverslag dat ProRail op basis van het Burgerlijk wetboek verplicht is te maken. ProRail kan één en ander combineren richting de in artikel 8 bedoelde partijen.

Derde lid

Dit lid bevat een verplichting ten aanzien van opsomming van projecten die zich lenen tot verbetering en vernieuwing.

Vierde lid

Het vierde lid bevat de verplichting om in de jaarrapportages te rapporteren over de uitbreiding van de capaciteit van de hoofdspoorweginfrastructuur.

Artikel 23 (beheerprotocol)

Deze bepaling regelt het concessiebeheer. Het concessiebeheer wordt door de concessieverlener, mede aan de hand van een beheerprotocol, uitgevoerd. In het beheerprotocol worden de details van een aantal bepalingen nader geregeld, waaraan zowel de concessieverlener als de ProRail zich committeren.

Artikel 24 (kwaliteitsmanagementsysteem)

Het artikel over het kwaliteitsmanagementsysteem biedt de concessieverlener de zekerheid dat ProRail de concessie op een transparante en navolgbare wijze uitvoert.

Artikel 25 (sanctionering)

Op grond van artikel 17, derde lid, van de wet is het mogelijk om aan de concessie een voorschrift te verbinden inhoudende dat de ProRail bij tekortschieten in het verrichten van een bepaalde prestatie gehouden is een geldsom te voldoen aan de concessieverlener. Artikel 25, eerste en tweede lid, van de concessie zijn op dit wetsartikel gebaseerd. Het uitgangspunt hierbij is dat bij het tekortschieten van de prestaties direct een geldsom verschuldigd is. De concessieverlener zal in voorkomende gevallen ProRail met een schriftelijk besluit op de hoogte brengen van de prestatie die niet is nagekomen en de omvang van de boete die als gevolg daarvan verschuldigd is. Het gunnen van een herstelperiode blijft wel een bevoegdheid van de concessieverlener. Indien de concessieverlener een herstelperiode wenselijk acht, wordt dit ook bij besluit kenbaar gemaakt.

ProRail is niet gehouden een geldsom te voldoen indien er naar het oordeel van de concessieverlener een rechtvaardigingsgrond bestaat voor het niet halen van de bodemwaarde(n). Of er sprake is van een rechtvaardigingsgrond zal per geval worden beoordeeld. ProRail levert de informatie aan om aan te kunnen tonen dat er sprake is van een rechtvaardigingsgrond, de concessieverlener oordeelt mede op basis van deze informatie of er sprake is van een rechtvaardigheidsgrond. De geldsom betekent een extra prikkel om jaarlijks de ambitie van prestatieverbetering te bereiken.

Van belang is dat deze specifieke geldsombepaling, het overige algemene bestuursrechtelijke instrumentarium zoals de mogelijkheid van oplegging van een last onder dwangsom en toepassing van bestuursdwang, onverlet laat.

Op basis van artikel 76 van de Spoorwegwet is het voor de minister mogelijk om een last onder bestuursdwang op te leggen op bepalingen in de concessie. Artikel 76 ziet op alle bepalingen in de Spoorwegwet, inclusief de bepalingen die zien op het verlenen van een concessie. In de Algemene Wet Bestuursrecht is vervolgens bepaald dat als het bevoegd gezag bestuursdwang kan opleggen het bevoegd gezag ook de bevoegdheid heeft een last onder dwangsom op te leggen.

In de feitelijke keuze en toepassing van het instrument van de geldsom en de last onder dwangsom kan overigens geen cumulatie plaatsvinden. Wanneer ProRail in enig kalenderjaar tekortschiet in één of meerdere bodemwaarden dan is ProRail op grond van het eerste lid een direct opeisbare geldsom verschuldigd.

Ten aanzien van sanctionering volgend uit de boetetabel in lid 2 dient per prestatie-indicator, zoals opgenomen in bijlage 2 of in het beheerplan, te worden aangegeven of de indicator op één decimaal of zonder decimalen worden gemeten.

Bij herhaald niet goed presteren (hoeft niet achtereenvolgend te zijn) neemt het geldsombedrag toe en is daarmee een prikkel om te komen tot goede prestaties. Daarnaast bestaat de mogelijkheid om op maximaal twee prestatie-indicatoren de verschuldigde geldsom te verhogen tot 100 procent, dit binnen de in het vijfde lid gestelde voorwaarden.

De geldsom die ProRail betaalt zal, in samenspraak met de consumentenorganisaties, door concessieverlener worden bestemd en ingezet worden voor de reizigers in lijn met de spoorbeleidsdoelen vanuit het vigerende beleidskader.

Artikel 26 (midterm review 2019)

De midterm review heeft als doel om de doelmatigheid van de uitvoering van de concessie te toetsen. Daarnaast wordt er gekeken of de streefwaarden voor 2019, de mijlpalen en tussenproducten behorende bij de programma's en maatregelen, en de realisatie van de professionalisering van ProRail zijn bereikt. De concessie biedt diverse mogelijkheden om op basis van de prestaties van ProRail maatregelen te treffen naar aanleiding van de uitkomsten van de midterm review. De concessieverlener kan nieuwe programma's en prestatie-indicatoren aan de concessie toevoegen (via de beleidsprioriteitenbrief). De waarden van de gezamenlijk prestatie-indicatoren met de vervoerder op het hoofdrailnet kunnen eens per drie jaar worden aangepast. Daarnaast definieert de concessieverlener de streefwaarden voor 2024 gebaseerd op de uitkomsten van de midterm review. Ten slotte is er de mogelijkheid om de concessie of het sturingsregime te wijzigen.

Artikel 27 (audits, evaluaties en benchmarks)

Eerste lid

Net als de verantwoording, opgenomen in de artikelen 7, 21 en 22, kunnen ook audits, benchmarks of evaluaties van belang zijn om de concessieverlener van de nodige informatie te voorzien. Met name daar waar het gaat om een goed inzicht in de kwaliteit van de uitvoering van de concessie. Om die reden is in artikel 27 een verplichting opgenomen voor ProRail om op verzoek van de concessieverlener mee te werken aan een audit, benchmark of evaluatie dan wel zelf een audit of benchmark uit te voeren. In voorkomende gevallen vermeldt de concessieverlener in zijn verzoek de omvang, aard en reikwijdte van de verzochte audit, benchmark of evaluatie. Het kan hier gaan om audits die betrekking hebben op de uitvoering van de concessie. Gedacht kan worden aan benchmarks in het kader van efficiency of benchmarks in het kader van door ProRail gehanteerde tarieven in het kader van voor werken voor derden.

Tweede lid

Naast de eventuele benchmarks in het eerste lid, wordt van ProRail verwacht dat zij in elk geval mee werkt aan benchmarks betreffende de in het tweede lid genoemde onderwerpen. De eerste benchmark dient uiterlijk in 2015 plaats te vinden, in de wetenschap dat de concessie op dat moment net is ingegaan en historische informatie over prestatiegebieden nog niet in alle gevallen bij ProRail beschikbaar is. Daarna volgt elke vier jaar een benchmark.

Derde lid

Zoals gezegd dienen de audits, benchmarks en evaluaties er toe om inzicht te krijgen in de (kwaliteit van) de uitvoering van deze concessie. Het kan dan ook zijn dat uit de resultaten volgt dat het beheer moet worden aangepast. Het is aan ProRail om deze aanpassingen door te voeren. De concessieverlener kan via de beleidsprioriteitenbrief indien nodig ook aanpassingen agenderen voor het beheer. De uitkomsten kunnen ook aanleiding geven voor aanpassingen van de concessie. Indien dit zich voordoet, is ProRail op basis van het derde lid verplicht mee te werken aan die concessieaanpassing binnen de kaders van de wet die hiervoor gelden.

Artikel 28 (professionalisering taken ProRail)

Eerste lid

In de LTSA-2 is onder de noemer van "professionalisering van taken" opgenomen dat ProRail de opdracht krijgt om verbeteringen door te voeren in de wijze waarop zij haar taken uitvoert. In de LTSA-2 is nader uitgewerkt om welke concrete verbeteringen het gaat. Deze zijn letterlijk overgenomen in het eerste lid

van dit artikel. De opgave dient nog verder uitgewerkt te worden via de jaarlijkse beheerplancyclus. Hiernaast is een deel van de opgaven nader uitgewerkt in programma's en maatregelen onder meer genoemd in bijlage 2.

Tweede lid

In het tweede lid is opgenomen dat ProRail bij de uitvoering van het beheer, en de in het eerste lid bedoelde professionalisering van taken, rekening houdt met de belangen van de omgeving en de omwonenden. Ook dit is een belangrijke ambitie en (verbeter)punt vanuit de LTSA-2.

Derde lid

Enkele van de in de LTSA-2 opgenomen concrete verbeteringen zijn reeds onderdeel van een van de programma's in bijlage 2 van de concessie. In die gevallen is in het artikel een verwijzing opgenomen naar het betreffende programma in de bijlage. Voor de overige concrete verbeteringen zal in de beheerplancyclus moeten worden bepaald hoe de voortgang op deze overige concrete verbeteringen wordt vormgegeven, bijvoorbeeld in de vorm van een programma, of door het definiëren van een of meerdere prestatie-indicatoren (of een combinatie).

Artikel 29 (totstandkoming en uitvoering rijksbeleid)

Eerste lid

Als uitvoeringsorganisatie beschikt ProRail over zeer veel kennis en informatie over het beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur, het vervoer over de hoofdspoorweginfrastructuur en de effecten hiervan op de omgeving en de manier waarop de omgeving hier mee omgaat. Kennis en informatie die relevant kan zijn voor de concessieverlener bij het ontwikkelen van rijksbeleid of regelgeving die betrekking heeft op de hoofdspoorweginfrastructuur en de omgeving. Daarom is bepaald dat ProRail bij die ontwikkeling en totstandkoming van rijksbeleid en wet- en regelgeving desgevraagd haar medewerking verleent.

Tweede en derde lid

Op rijksniveau wordt ten aanzien van het beheer van en vervoer over de hoofdspoorweginfrastructuur beleid ontwikkeld. Afhankelijk van het onderwerp is het betrokken departement of de gehele rijksoverheid aan dat beleid gehouden. ProRail is een privaatrechtelijk rechtspersoon aan wie de concessie voor het beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur is verleend, maar is daarmee nog niet per definitie gebonden aan rijksbeleid. Dit terwijl sprake kan zijn van rijksbeleid dat wel degelijk voor die uitvoering relevant is. Hier kan bijvoorbeeld gedacht worden aan de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, de Lange Termijn Spooragenda, beleid voor duurzaam inkopen of de Baseline Informatiebeveiliging Rijk. Met het tweede lid is ProRail gehouden dit rijksbeleid uit te voeren of bij te dragen aan de uitvoering van rijksbeleid door de concessieverlener of door andere uitvoerende partijen. Indien echter sprake is van beleid dat nadelige gevolgen heeft voor het beheer dan meldt ProRail dit bij de concessieverlener. Het is vervolgens aan de concessieverlener om in overleg met ProRail te bepalen of en zo ja hoe uitvoering plaatsvindt.

Vierde en vijfde lid

Onder de bijdrage aan de totstandkoming en de uitvoering van rijksbeleid door de concessieverlener of andere uitvoerende partijen wordt onder meer verstaan het doen van studies, het doen van uitvoeringstoetsen op voorstellen voor beleid en regelgeving, het ondersteunen van de concessieverlener en de concessieverlener in zowel nationaal als internationaal overleg met derden bijstaan. Hier kan bijvoorbeeld gedacht worden aan ondersteuning met informatie over de uitvoering zelf, de effecten van de uitvoering op de spoorwegondernemingen, de omgeving en de manier waarop de omgeving hier mee omgaat. Hieronder worden tevens ondersteuning van de concessieverlener in haar communicatie met de Tweede Kamer en de communicatie met spoor- en omgevingspartijen, zoals het beantwoorden van

vragen van derden, informatieavonden, etc., verstaan. Ook ondersteuning van de concessieverlener in de in artikel 8 bedoelde overlegverbanden valt hieronder. De concessieverlener dient een redelijke termijn aan te geven waarbinnen reactie van ProRail wordt gewenst.

Artikel 30 (beleidstoets beheer)

Dit artikel borgt de positie van de concessieverlener ten opzichte van veranderingen in het beheer die van invloed kunnen zijn op het beleid en de positie van de concessieverlener. Het gaat hierbij niet alleen om typische programma's die ingrijpen in de hoofdspoorweginfrastructuur, maar ook programma's die van invloed zijn op de onderlinge verhoudingen tussen ProRail en spoorwegondernemingen of ProRail en andere betrokkenen bij het beheer, of programma's die ingrijpen in de interne bedrijfsvoering van ProRail met een effect op bijvoorbeeld genoemde verhoudingen tussen ProRail en derden.

Eerste lid

In het eerste lid is bepaald dat ProRail de concessieverlener aan de voorkant, dus in de initiatieffase, betreft bij programma's die gevolgen kunnen hebben voor het beheer, voor de financiële positie van ProRail of bestuurlijke of politieke gevolgen kunnen hebben voor de concessieverlener, reizigers, spoorvervoerders en verladers. Betrekken betekent in dit geval een overleg met de concessieverlener over de ideeën of conceptplannen die ProRail heeft. De concessieverlener krijgt op deze manier aan de voorkant de mogelijkheid om vanuit het bredere beleid waar zij voorstaat mee te denken met de voorstellen van ProRail en het voorstel te toetsen aan de hand van het vigerende beleid. Het gaat in dit artikel om programma's binnen alle werkzaamheden van ProRail. Denk bijvoorbeeld aan het aanpassen van veiligheidseisen, visievorming van ProRail, veranderingen in de be- en bijsturing, veranderingen in het aanbestedingsbeleid (PGO-contracten).

Tweede lid

In het tweede lid is bepaald dat ProRail niet mag aanvangen met de uitvoering van een voorgenomen programma, totdat het overleg als bedoeld in het eerste lid is afgerond. ProRail mag dit pas na akkoord van de concessieverlener. Indien de concessieverlener niet binnen zes weken reageert op het voorgenomen programma is het ProRail toegestaan om het programma uit te voeren.

Artikel 31 (aanpassing operationele criteria/plannormen)

ProRail voert de in artikel 2 van de concessie bedoelde werkzaamheden uit op grond van door ProRail opgestelde operationele criteria en plannormen. Wijzigingen in deze operationele criteria / plannormen kunnen aanzienlijke consequenties hebben op de kwaliteit en capaciteit van het spoor en/of het product voor de reiziger en de verlader, en daarmee op het bereiken van de doelen en ambities uit het vigerende beleidskader. Om die reden is in dit artikel vastgelegd dat wijzigingen in deze operationele criteria / plannormen door ProRail moeten worden voorgelegd voor goedkeuring aan de concessieverlener. Hierbij dient ProRail kwalitatief de gevolgen voor de spoorvervoerders en verladers inzichtelijk te maken. Wanneer ProRail onvoldoende zicht heeft op deze gevolgen, kan zij in overleg treden met de betrokken spoorvervoerders en verladers.

Artikel 32 (betrouwbaarheid)

Eerste lid

In het eerste lid is in algemene bewoordingen aangegeven dat ProRail op operationeel niveau moet samenwerken met de spoorvervoerders om de reizigerspunctualiteit verder te verbeteren.

Tweede lid

In dit lid is geregeld dat ProRail samen met de vervoerder op het hoofdrailnet een dashboard ontwikkeld. Het dashboard moet de concessieverlener in staat stellen om te sturen op de realisatie van de Geïntegreerde aanpak (zie bijlage 2 van de concessie).

Artikel 33 (goederenvervoer)

Eerste lid

In het tweede lid wordt expliciet gemaakt dat ProRail verantwoordelijk is voor het verbeteren van de kwaliteit van de geleverde goederenpaden, die een bijdrage levert aan een betere benutting van de goederenpaden door de goederenvervoersector.

Tweede lid

De genoemde indicatoren zijn opgenomen in de complete set aan informatie-indicatoren, zoals opgenomen in bijlage 2.

Derde lid

Dit artikel ziet toe op de inrichting van een loket ten behoeve van het goederenvervoer.

Artikel 34 (richtlijn omgevingslawaai)

Deze bepaling dient ter uitvoering van artikel 17, tweede lid, van de wet. Deze bepaling houdt verband met de implementatie in de Wet geluidhinder van de EU-richtlijn omgevingslawaai. De in het eerste lid genoemde termijn komt voort uit artikel 11.6, zevende lid, van de Wet milieubeheer. De concessieverlener stelt op basis van artikel 11.6 eerste lid geluidbelastingkaarten vast voor de hoofdspoorwegen.

Artikel 35 (HSL)

In dit artikel is de gezamenlijke verantwoordelijkheid van ProRail en de vervoerder op het hoofdrailnet vastgelegd ten aanzien van het verbeteren van de prestaties ten aanzien van de betrouwbaarheid op de HSL-corridor, met inachtneming van de positie van Infrasppeed op de HSL en andere partijen die onderdeel uitmaken van het geliberaliseerde hogesnelheidspersonenvervoer. ProRail is op grond van dit lid gehouden om samen met de vervoerder op het hoofdrailnet een gezamenlijke aanpak op te stellen, compleet met bijbehorende informatie-indicatoren en streefwaarden. In bijlage 2 is een gezamenlijk programma gedefinieerd waarin invulling moet worden gegeven aan deze gezamenlijke verantwoordelijkheid.

Artikel 36 (staat van de infrastructuur)

ProRail is op grond van dit artikel verplicht om de door de concessieverlener per brief aan ProRail onderschreven uitkomsten van het door de Inspectie Leefomgeving en Transport in 2014 (en daaropvolgende perioden van 5 jaar) uitgevoerde onderzoek naar de "staat van de infrastructuur" mee te nemen bij de werkzaamheden in het kader van het beheer met inachtneming van het oordeel van de concessieverlener over die uitkomsten.

Artikel 37 (veiligheidscultuur)

Eerste lid

In dit lid is een algemene bepaling opgenomen waarin ProRail wordt opgedragen het beheer uit te voeren binnen het kader van de geldende wet- en regelgeving ten aanzien van spoorwegveiligheid.

Tweede lid

In het tweede lid is vastgelegd dat de concessieverlener vanuit haar systeemverantwoordelijkheid voor spoorwegveiligheid programma's of maatregelen kan vaststellen. In onderling overleg wordt bepaald welke van deze programma's en maatregelen van toepassing zijn op ProRail.

Derde lid

In het beheerplan geeft ProRail aan hoe zij invulling geeft aan een eventueel programma of maatregel uit lid 2.

Vierde lid

In dit vierde lid is geregeld dat de veiligheidscultuur vanaf de start van de concessie gedurende meerdere jaren een thema is. In het artikel zijn specifieke aandachtspunten daaromtrent meegegeven.

Vijfde lid

In dit lid is de verplichting opgenomen voor ProRail en de spoorvervoerders om de inspanningen ten aanzien van de veiligheids(cultuur) op elkaar af te stemmen. Hierover zijn in de vervoerconcessie ten behoeve van het vervoer op het hoofdrailnet vergelijkbare afspraken gemaakt. Indien ProRail niet tot afspraken kan komen met andere partijen (omdat de wederkerigheid niet wordt geborgd) treedt zij in overleg met de concessieverlener, waarna in onderling overleg bepaald kan worden op welke manier tot goede afspraken met andere partijen kan worden gekomen. Een mogelijkheid hierbij is om gebruik te maken van de landsdelige en landelijke OV & Spoortafels.

Artikel 38 (werken voor derden; werken die gerelateerd zijn aan het beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur)

Hoofdstuk 8 bevat onder meer bepalingen die betrekking hebben op het verrichten van werkzaamheden door ProRail ten behoeve van derden. Onder werkzaamheden worden in dit verband niet enkel verstaan vervanging, onderhoud of uitbreiding van hoofdspoorweginfrastructuur, maar ook bijvoorbeeld het leveren van gegevens over de treinenloop, het verrichten van studies en dergelijke. Het gaat in principe om alle werkzaamheden die ProRail niet in opdracht van de concessieverlener verricht.

ProRail dient er pro-actief voor zorg te dragen dat partijen, die opdrachtgever zijn van een derdenwerk, aan de voorkant van het proces tot een aanbesteding worden betrokken. Door de grotere betrokkenheid van de opdrachtgever bij de derdenwerken worden de risico's op discussies achteraf over meerkosten, mogelijke fouten, vertragingen, budgetoverschrijdingen gereduceerd. Vervolgens dient deze partij betrokken te zijn tijdens de aanbesteding en tijdens de uitvoering.

Eerste lid

De verplichting om aan het beheer gerelateerde werkzaamheden voor derden uit te voeren hangt samen met artikel 22 van de wet en artikel 24 van de Mededingingswet. Ingevolge artikel 22 van de wet is het verboden de daar genoemde activiteiten te verrichten aan de hoofdspoorweginfrastructuur. Dit verbod geldt niet voor ProRail. In zoverre kan ProRail een economische machtspositie als bedoeld in artikel 24 van de Mededingingswet hebben. ProRail mag van deze economische machtspositie geen misbruik

maken. Daarom is in artikel 38, eerste lid, de verplichting opgenomen om aldaar genoemde werkzaamheden voor derden te verrichten met inachtneming van de aldaar gestelde kaders.

Tweede lid

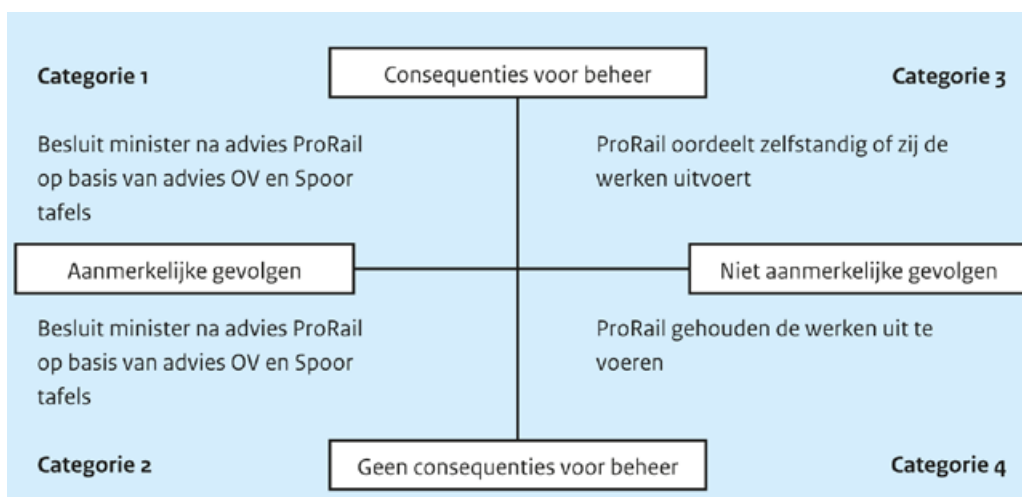
De bepalingen in het tweede lid beogen te borgen dat ProRail voor werken voor derden inzicht geeft in de besluitvormingsprocedure die wordt doorlopen voor werken voor derden. ProRail dient in één procedure alle geldende voorschriften en procedures voor werken voor derden te bundelen. Het gaat hier zowel om de interne procedures en voorschriften als om de procedures en voorschriften waaraan ProRail op basis van wet- en regelgeving gehouden is. Onder integraal wordt verstaan dat de procedure onder meer processtappen op hoofdlijnen beschrijft, van intake tot oplevering en de relevante voorschriften bevat. In het tweede lid is voorts geëxpliciteerd dat ProRail tenminste in haar procedure de omgang met klachten opneemt zoals bedoeld in artikel 7, tweede lid, van deze concessie.

Derde lid

Het derde lid ziet op de coördinatie van de werken voor derden. Het ligt voor de hand dat ProRail als beheerder van de hoofdspoorweginfrastructuur deze coördinatie op zich neemt. ProRail is in de positie om de derde te informeren over de in het tweede lid bedoelde procedure en te hanteren tarieven. ProRail is daarnaast de enige partij die het overzicht heeft over de relevante werken voor derden. Op basis van het derde lid wordt dan ook van ProRail verwacht dat zij het loket is voor werken voor derden. Dit lid maakt derden duidelijk dat zij zich met werken voor derden die gerelateerd zijn aan het beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur tot ProRail moeten richten en niet tot de concessieverlener.

Vierde tot en met achtste lid

Het vierde tot en met het achtste lid bevatten bepalingen met betrekking tot de besluitvorming over werken voor derden. Hier wordt het te volgen proces geëxpliciteerd en de bevoegdheid tot besluitvorming nader bepaald. Op basis van het vierde tot en met het achtste lid van artikel 38 kunnen vier categorieën werken voor derden worden onderscheiden (zie figuur 3) waarop verschillende procedures van toepassing zijn.



Figuur 4: Categorieën werken voor derden die gerelateerd zijn aan het beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur

Negende lid

Het negende lid bepaalt dat ProRail bij de uitvoering van de derden werken nauw samenwerkt met de derde. Gezien het feit dat ProRail op basis van artikel 22 van de wet een monopoliepositie kan hebben met betrekking tot werkzaamheden aan de hoofdspoorweginfrastructuur, is het van groot belang dat zij

de opdrachtgever nauw betreft bij zowel aanbesteding als uitvoering van deze werkzaamheden. ProRail dient op basis van het negende lid de aanbesteding met de derde te bespreken tevens dient zij te borgen dat derden betrokken worden bij beslissingen betreffende de uitvoering van de werken voor derden. Het streven moet daarbij zijn om waar mogelijk gezamenlijk op te trekken met de opdrachtgever. ProRail heeft gezien de beheertaak die zij op basis van deze concessie uitvoert de eindverantwoordelijkheid. Daarbij geldt ten principale het bepaalde in het vierde lid, namelijk dat het beheer niet mag leiden onder de werkzaamheden.

Categorie 1 en 2

Deze categorieën betreffen werken voor derden die een aanmerkelijke uitbreiding, wijziging, aantakking of kruising van de hoofdspoorweginfrastructuur inhouden. ProRail legt verzoeken voor werken voor derden in deze categorieën voor aan de concessieverlener. Deze werken voor derden worden door ProRail voorgelegd aan het in het zesde lid bedoelde overlegverband. De deelnemers aan de landsdelige en landelijke OV & Spoortafels vallen niet samen met de gerechtigden zoals bedoeld in artikel 8. Dat betekent dat ProRail naast het raadplegen van de landsdelige en landelijke OV & Spoortafels ook de gerechtigden dient te consulteren alvorens zij de verzoeken om werken voor derden voorlegt aan de concessieverlener. De behandeling van het derdenwerk aan de landsdelige en landelijke OV & Spoortafels wordt door ProRail in overleg met de concessieverlener voorbereid. ProRail dient met de derde te komen tot een goede omschrijving van het derdenwerk, zodat het voor de partijen die deelnemen aan het overleg mogelijk is om tijdens het overleg een advies te geven over de werken voor derden. De concessieverlener neemt op basis van dit advies een besluit over de uitvoering van dit derdenwerk. Heeft de concessieverlener besloten dat het werk dient te worden uitgevoerd, of heeft de concessieverlener binnen zes weken na ontvangst van het advies geen besluit genomen, dan is ProRail gehouden de werkzaamheden te verrichten. Indien de concessieverlener kan instemmen dan is ProRail conform het zevende lid gehouden het besluit van de concessieverlener uit te voeren. ProRail zal dan echter conform artikel 6, vijfde lid, van de wet eerst advies moeten inwinnen bij de gerechtigden bedoeld in artikel 57 van de wet en dit advies moeten terugleggen bij de concessieverlener. De concessieverlener zal dan een besluit moeten nemen op basis van artikel 6, vijfde lid van de wet.

De afstemming met de concessieverlener dient ter voorbereiding van de concessieverlener op het overleg.

Categorie 3

De derde categorie bevat werken voor derden waar het beheer onder lijdt, maar die geen aanmerkelijke uitbreiding of wijziging van de hoofdspoorweginfrastructuur of aantakking of kruising van spoorweginfrastructuur aan de hoofdspoorweginfrastructuur inhouden. ProRail mag deze werkzaamheden uitvoeren indien naar het oordeel van ProRail het uitvoeren van de werkzaamheden niet tot onaanvaardbare effecten voor het beheer leidt.

Categorie 4

De vierde categorie betreft werken voor derden die naar het oordeel van ProRail geen aanmerkelijke uitbreiding of wijziging van de hoofdspoorweginfrastructuur of aantakking of kruising van spoorweginfrastructuur aan de hoofdspoorweginfrastructuur inhouden, en waar het beheer niet onder lijdt. ProRail is gehouden deze werken uit te voeren.

Artikel 39 (werken voor derden; medewerking aan aanleg van spoorweginfrastructuur door derden)

Wanneer het, in opdracht van de concessieverlener, de aanleg door derden van spoorweginfrastructuur betreft die moet aantakken op reeds bestaande hoofdspoorweginfrastructuur in beheer bij ProRail, dan verleent ProRail ook hier de nodige medewerking, tenzij het beheer hier onder lijdt.

In het tweede lid is geregeld dat indien het beheer hier onder lijdt, ProRail daarvan zo spoedig mogelijk melding maakt bij de concessieverlener, voorzien van een onderbouwing.

Indien de concessieverlener op grond van de artikel 16 van de wet niet voornemens is een andere beheerder voor het beheer van deze hoofdspoorweginfrastructuur aan te wijzen, dan verzoekt de concessieverlener de medewerking van ProRail tenminste drie jaar voor de datum van indienststelling van de hoofdspoorweginfrastructuur. Deze termijn geeft ProRail de mogelijkheid om de indienststelling van de hoofdspoorweginfrastructuur voor te bereiden.

Artikel 40 (kosten en tarieven voor werken voor derden bedoeld in de artikelen 38 en 39)

In het eerste lid is bepaald dat de derde alle kosten van de werkzaamheden draagt. Hierbij is uitgewerkt wat in elk geval onder deze kosten moet worden verstaan. Dit brengt tot uitdrukking dat ProRail geen financieel risico mag lopen bij het uitvoeren van werkzaamheden voor derden. ProRail mag echter ook niet meer kosten in rekening brengen dan de kosten die ProRail maakt. Onder de in artikel 40, eerste lid, bedoelde kosten worden ook de kosten voor onderhoud en vervanging na oplevering van het derden werk gerekend. ProRail stuurt jaarlijks de te hanteren tarieven voor werken voor derden aan de concessieverlener. De in artikel 5 bedoelde efficiënte besteding van middelen is ook van toepassing op derdenwerken.

Artikel 41 (werken voor derden niet gerelateerd aan het beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur)

ProRail kan ook werken voor derden uitvoeren die niet gerelateerd zijn aan het beheer en de aanleg van de hoofdspoorweginfrastructuur (maar wel aan de omgeving van de hoofdspoorweginfrastructuur). In de praktijk komt het voor dat werken voor derden gerelateerd aan het beheer niet op zichzelf staat. Het kan dan voor de derde aantrekkelijk zijn om ProRail ook andere werkzaamheden te laten uitvoeren. Dit artikel ziet op deze mogelijkheid en stelt voorwaarden aan de uitvoering van ProRail van dit soort werkzaamheden.

Ten aanzien van de werken voor de derden die niet gerelateerd zijn aan het beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur moet het voordeel voor de derde van uitvoering door ProRail van deze werken, als onderdeel van de in lid 2 bedoelde onderbouwing, inzichtelijk worden gemaakt aan de concessieverlener.

Voorts zijn bepalingen opgenomen omtrent situaties waarover ProRail de concessieverlener moet inlichten en de te volgen procedure daarbij.

Ten aanzien van deze werken geldt dat ProRail er pro-actief voor dient te zorgen dat partijen, die opdrachtgever zijn van een derdenwerk, aan de voorkant van het proces tot een aanbesteding worden betrokken. Door de grotere betrokkenheid van de opdrachtgever bij de derdenwerken wordt de risico's

op discussies achteraf over meerkosten, mogelijke fouten, vertragingen, budgetoverschrijdingen gereduceerd. Vervolgens dienen deze partij betrokken te zijn tijdens de aanbesteding en tijdens de uitvoering.

In het tweede lid wordt bepaald dat de concessieverlener een melding van ProRail ontvangt bij werkzaamheden voor derden waar het beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur onder kan lijden, bij werkzaamheden die gevolgen hebben voor de financiële positie van ProRail of bij werkzaamheden die bestuurlijke en politieke gevolgen kunnen hebben voor de concessieverlener.

De melding wordt zo spoedig mogelijk gedaan door ProRail met daarbij een gedegen onderbouwing waarmee de concessieverlener een afweging kan maken over het al dan niet instemmen met het uitvoeren van de werkzaamheden.

Het vierde lid bepaalt dat, indien sprake is van één of meer van de bovenbedoelde situaties, er niet kan worden aangevangen met de werkzaamheden zonder instemming van de concessieverlener. Aan de instemming met het uitvoeren van deze werkzaamheden door ProRail kan de concessieverlener voorwaarden verbinden met het oog op het beperken van de risico's die voor het beheer kunnen voortvloeien uit deze werkzaamheden.

Artikel 42 (aansprakelijkheid en gerechtelijke procedures)

Dit artikel legt op ProRail de verplichting om in haar bedrijfsvoering de nodige zorgvuldigheid te betrachten door onder meer haar aansprakelijkheid zoveel als redelijkerwijs mogelijk is te beperken. Hiermee wordt ook invulling gegeven aan artikel 17, eerste lid, onder c, van de wet (passende maatregelen om risico's te beheersen). Eveneens dient ProRail maatregelen te nemen om de gevolgen van aansprakelijkheid voor haar continuïteit te beheersen. Daartoe kan het afsluiten van verzekeringen dienstig zijn.

Artikel 43 (intellectuele eigendomsrechten)

Het doel van dit artikel is tweeledig. Indien de concessie geheel of gedeeltelijk wordt ingetrokken en een nieuwe beheerder wordt aangetrokken, moet de nieuwe beheerder in staat gesteld worden om het beheer uit te kunnen voeren. Het in licentie geven van een voor het beheer relevant bij ProRail berustend intellectueel eigendomsrecht dat verkregen is met behulp van door de concessieverlener beschikbaar gestelde middelen kan daartoe noodzakelijk zijn. Indien ProRail, los van het eventueel verlenen van de concessie aan een andere beheerder, een intellectueel eigendomsrecht verkrijgt of verkregen heeft met behulp van door de concessieverlener beschikbaar gestelde middelen ligt het eveneens in de rede om de Staat een licentie te verstrekken als de Staat dit dienstig acht omdat anders de Staat als het ware twee keer voor dezelfde "vinding" zou moeten betalen. Hierbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan Rijkswaterstaat, die een licentie van een bepaald systeem benodigd heeft voor het uitvoeren van een werk.

Artikel 44 (gekwalficeerde personen)

Het artikel ten aanzien van 'beroepsbekwaamheid' vloeit voort uit artikel 54 van de wet. Daar is de plicht opgenomen dat een ieder die binnen het hoofdspoorwegverkeerssysteem een functie uitoefent die van invloed kan zijn op de veiligheid van het verkeer over hoofdspoorwegen zorg draagt dat onder diens gezag werkzame personen de nodige kennis en bekwaamheid bezitten. Het gaat hier dus zowel om de

bekwaamheid van het eigen personeel als om de bekwaamheid van door ProRail in te huren derden, zoals aannemers en beveiligingspersoneel. ProRail dient hiertoe voorzieningen te treffen in de contracten met de desbetreffende derden. Dit artikel laat onverlet de verplichtingen voor ProRail voortvloeiend uit de wet (zie bijvoorbeeld de artikelen 49 tot en met 54 van de wet).

Artikel 45 (inning en afdracht HSL-heffing)

ProRail int voor de gehele door haar beheerde hoofdspoorweginfrastructuur de gebruiksvergoeding. De HSL wordt door ProRail beheerd, waarbij onderhoud, vernieuwing en andere werkzaamheden aan de HSL-infrastructuur worden uitgevoerd door Infrasppeed op grond van een tussen de Staat en Infrasppeed gesloten overeenkomst. Middels artikel 45 wordt bepaald dat ProRail ook voor de HSL de heffing int. Tevens is bepaald dat zij het geïnde bedrag binnen 30 dagen afstaat aan de Staat.

Artikel 46 (experimenten)

Dit artikel beoogt om experimenten en vernieuwingen door ProRail (eventueel samen met één of meerdere spoorvervoerders) mogelijk te maken die als doel hebben tot verbeteringen van het beheer. Daartoe kan op verzoek van ProRail door de concessieverlener tijdelijk – voor de duur van het experiment, doch ten hoogste drie jaar behoudens de mogelijkheid van verlenging – ontheffing worden verleend van de voorschriften uit deze concessie. De concessieverlener zal een besluit over ontheffing baseren op de beleidsmatige wenselijkheid van het experiment en de mogelijke bijdrage van het experiment aan het algemeen belang van goed beheer. Op enig moment wordt een experiment door ProRail hetzij beëindigd, omdat het niet voldoet, hetzij (deels) opgenomen in de reguliere beheerwerkzaamheden.

Artikel 47 (looptijd en overgangsbepaling)

Besloten is om – net als de vorige concessie – voor een periode van 10 jaar de concessie te verlenen. Deze looptijd laat onverlet de bevoegdheid van artikel 18 in de wet tot intrekking of wijziging van de concessie.

DEN HAAG, 15 december 2014

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

Wilma J. Mansveld



Dit is een uitgave van het

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Postbus 20901 | 2500 EX Den Haag
T 070 - 351 6171
www.rijksoverheid.nl/ienm

December 2014