

**Concept-ontwerpbeheerconcessie  
2015-2025**

**April 2014**

## Inhoud

Algemene toelichting op de beheerconcessie 2015-2025.....	4
HOOFDSTUK 1. ALGEMEEN.....	15
Artikel 1: Definities .....	15
Artikel 2: Reikwijdte .....	15
HOOFDSTUK 2. PRESTATIEGEBIEDEN EN TRANSPARANTIE .....	16
Artikel 3: Voortdurende verbetering .....	16
Artikel 4: Prestatiegebieden .....	16
Artikel 5: Efficiency .....	17
Artikel 6: Integrale afweging tussen prestatiegebieden .....	18
Artikel 7: Transparantie over presteren.....	18
HOOFDSTUK 3. SAMENWERKING EN OVERLEG .....	19
Artikel 8: Samenwerking gerechtigden .....	19
Artikel 9: Samenwerking met de vervoerder op het hoofdrailnet .....	20
Artikel 10: Samenwerking met de regionale spoorvervoerders.....	20
Artikel 11: Samenwerking met decentrale overheden .....	21
Artikel 12: Samenwerking Rijkswaterstaat .....	21
Artikel 13: Landsdelige en landelijke OV & Spoortafels.....	22
Artikel 14: Investeringscommissie.....	22
HOOFDSTUK 4. JAARLIJKSE BEHEERPLANCYCLUS.....	23
Artikel 15: Procedure totstandkoming beheerplan .....	23
Artikel 16: Aanvraag subsidie .....	25
Artikel 17: Inhoud beheerplan: invulling prestatiegebieden .....	26
Artikel 18: Inhoud beheerplan: indicatoren .....	27
Artikel 19: Inhoud beheerplan: programma's en maatregelen.....	28
HOOFDSTUK 5. VERANTWOORDING .....	29
Artikel 20: Informatieverstrekking .....	29
Artikel 21: Verantwoordingsrapportages .....	29
HOOFDSTUK 6. BEHEER VAN DE CONCESSIE .....	29
Artikel 22: Beheerprotocol .....	30
Artikel 23: Kwaliteitsmanagementsysteem .....	30
Artikel 24: Sanctienering .....	30
Artikel 25: Mid term review 2019 .....	31
Artikel 26: Audits, evaluaties en benchmarks .....	32
HOOFDSTUK 7. SPECIFIEKE EISEN TEN AANZIEN VAN HET BEHEER .....	32
Artikel 27: Professionalisering taken ProRail .....	33

Artikel 28: Totstandkoming en uitvoering rijksbeleid.....	33
Artikel 29: Beleidstoets beheer .....	34
Artikel 30: Aanpassing operationele criteria/plannormen.....	34
Artikel 31: Betrouwbaarheid.....	35
Artikel 32: Goederenvervoer .....	35
Artikel 33: Richtlijn omgevingslawaai .....	36
Artikel 34: HSL .....	36
Artikel 35: Staat van de infrastructuur.....	36
Artikel 36: Veiligheidscultuur .....	37
HOOFDSTUK 8. OVERIGE BEPALINGEN.....	37
Artikel 37: Werken voor Derden; werken die gerelateerd zijn aan het beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur.....	37
Artikel 38: Werken voor derden; medewerking aan aanleg van hoofdspoorweginfrastructuur door derden .....	38
Artikel 39: Kosten en tarieven voor werken voor derden bedoeld in de artikelen 37 en 38.....	39
Artikel 40: Werken voor derden niet gerelateerd aan het beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur .....	39
Artikel 41: Aansprakelijkheid en gerechtelijke procedures .....	40
Artikel 42: Intellectuele eigendomsrechten.....	40
Artikel 43: Gekwalificeerde personen.....	40
Artikel 44: Inning en afdracht HSL-heffing.....	40
Artikel 45: Looptijd .....	41
Bijlage 1, behorende bij artikel 17, EERSTE lid, onderdeel a .....	42
Bijlage 2, behorende bij artikel 19, eerste lid .....	45
Bijlage 3, behorende bij artikel 21, eerste lid, onderdeel A.....	50
Bijlage 4, behorende bij artikel 21, eerste lid, onderdeel b .....	51
Artikelsgewijze toelichting op de beheerconcessie 2015-2025.....	52

## 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, het beheer en het onderhoud 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. Zij strekt ertoe om aan ProRail B.V. (hierna: ProRail) het exclusieve recht te verlenen en daarnaast de plicht op te leggen om de hoofdspoorweginfrastructuur te beheren.

De in de wet bedoelde beheerconcessie wordt 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. De concessie heeft betrekking op het gemengde net, maar ook op de Betuweroute.

### 3. Totstandkoming

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



Figuur 1: proces beheerconcessie

Bij aanvang van het proces zijn met de presentatie van het beleidsvoornemen, conform 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:

- de gerechtigden, bedoeld in artikel 57 van de wet,
- 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 in de Tweede Kamer besproken. De gerechtigden worden nu overeenkomstig artikel 18, derde lid, van de wet gehoord over de ontwerpbeheerconcessie. Tevens worden de overige betrokkenen, zoals hierboven genoemd, gevraagd hun zienswijzen met betrekking tot de ontwerpbeheerconcessie kenbaar te maken.

De op basis van de consultatie aangepaste beheerconcessie wordt vervolgens ter besluitvorming voorgelegd aan het kabinet. Daarna volgt de formele voorhang bij de Eerste en Tweede Kamer. Na behandeling in de Kamer(s) gaat de concessieverlener over tot gunning van de concessie, die uiteindelijk 1 januari 2015 in werking zal treden.

#### **4. Juridische context**

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 andere 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 o.a. de onafhankelijke (juridische) positie van de infrastructuurbeheerder. 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.

Het vierde spoorpakket is 30 januari 2013 door de Europese Commissie gepresenteerd. Het vierde spoorpakket bestaat uit een zestal voorstellen voor Europese wet- en regelgeving, onder andere over interoperabiliteit, spoorwegveiligheid en de positie van de infrastructuurbeheerder. In het standpunt van het kabinet naar aanleiding van het vierde spoorpakket is een belangrijke inzet het creëren van een level-playing field tussen private en publieke vervoerders en tussen geïntegreerde en niet-geïntegreerde vervoersondernemingen (Kamerstuk 33546, nr. 12, van 11 november 2013).

### **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. Artikel 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 aan de concessie te verbinden, om onder meer te waarborgen dat de hoofdspoorweginfrastructuur in goede staat verkeert en geschikt is voor het gebruik waarvoor zij bestemd is.

Naast het bovengenoemd 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 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 Spooragenda<sup>1</sup> (LTSA-1) haar visie op het spoor en de bijbehorende ambities en doelen tot 2028. Deze doelen zijn in de concept ontwerpbeheerconcessie vertaald in concrete prestatiegebieden.

Op 28 maart 2014<sup>2</sup> is het tweede deel van de Lange Termijn Spooragenda (LTSA-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 aan, welke in deze concept ontwerpbeheerconcessie 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 als vervoerproduct voor de reiziger te verbeteren. 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 voldoende flexibele en betrouwbare ruimte op het spoor nodig.

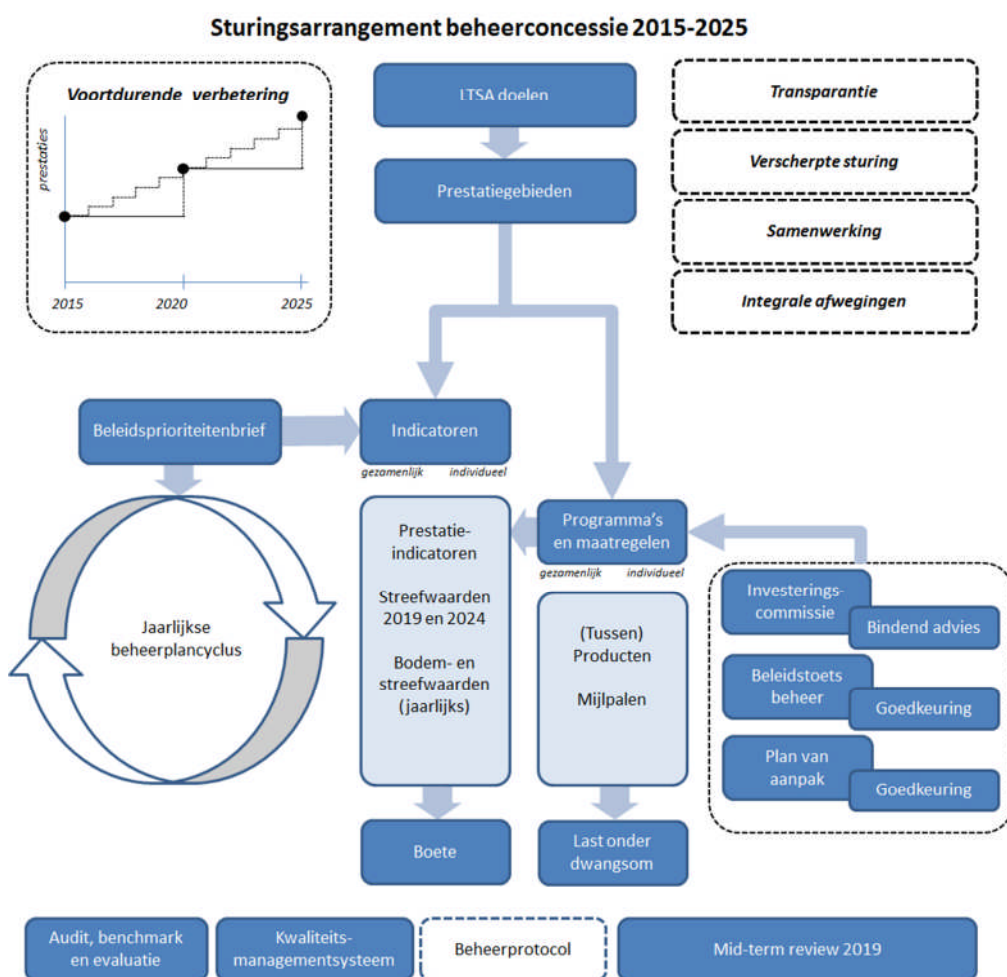
---

<sup>1</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 384.

<sup>2</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 474.

## 6. Sturingsarrangement van de concessie

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



Figuur 2: sturingsarrangement beheerconcessie

### 6.1. Uitgangspunten sturing

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

- 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 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. De beleidsprioriteitenbrief kan beleid opleggen met betrekking tot o.a. 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 opgave aan te passen. De flexibiliteit zit onder andere 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 'mid term review' (in 2019) ook wijzigingen in de concessie zelf worden doorgevoerd. In de mid term review wordt op basis van de realisatie van de streefwaarden 2019, de realisatie van de programma's en de specifieke professionaliseringsopgaven bezien, en door de concessieverlener beoordeeld of over kan worden gegaan tot aanpassingen van het scherpe sturingsregime.

#### **Gelijk richten en sturen van ProRail en de vervoerder op het hoofdrailnet**

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 vervoerder op het hoofdrailnet waar mogelijk op dezelfde doelen te richten. Uiteraard met behoud van de positie en wettelijke verplichtingen die beide partijen hebben in de spoorsector. Deze gelijkgerichtheid komt o.a. 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 er een onderlinge afhankelijkheid bestaat, gezamenlijk optrekken. Dit communiceren zij in het jaarlijkse vervoer- en beheerplan, die dan ook gelijklopend 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.

#### **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 personenvervoerders (vervoerder op het hoofdrailnet en de regionale spoorvervoerders), 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 de goederentafel. De bestaande samenwerking tussen ProRail en Rijkswaterstaat wordt daarnaast geïntensiveerd.



## **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 werkt met een brede en actuele set aan informatie over haar presteren, en maakt deze voor de concessieverlener en andere bij het beheer betrokken partijen makkelijk toegankelijk via een online dashboard. Daar waar relevant en technisch mogelijk biedt ProRail hierin gedifferentieerd inzicht, zodat niet alleen landelijke cijfers beschikbaar zijn, maar ook bijvoorbeeld per traject. Dit geeft de concessieverlener de mogelijkheid om beter te bezien waar verbeteringen nodig zijn. Daarnaast geeft transparantie van informatie naar andere bij het beheer betrokken partijen ook een prikkel en stelt het de reizigers(organisaties) en decentrale overheden beter in staat om hun rol te vervullen. ProRail moet meer navolgbaar zijn, bijvoorbeeld in de afwegingen die zij maakt en de onderbouwing van hoe zij omgaat met de wensen van andere partijen.

### **Prestatiesturing**

Een uitsnede van de hierboven bedoelde informatie vormt de basis voor de prestatiesturing. De concessie bevat daartoe een gerichte set concrete prestatie-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 op de afgesproken waarden, wanneer deze niet gehaald worden volgt een sanctie (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 via 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 over waar de reizigerspunctualiteit het minst goed is.

Uitgangspunt is sturen op verbetering van de prestaties gedurende de concessieperiode. Daarbij wordt onderscheid gemaakt naar sturing gericht op het garanderen van een basis prestatieniveau (via bodemwaarden) en sturing gericht op het verbeteren van het prestatieniveau. Het bereiken van echte 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. 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 prioriteit geven middels de beleidsprioriteitenbrief. Tijdens de mid term review van de concessie in 2019 zal worden bepaald wat de ambitie voor 2024 wordt, die dan in de concessie wordt vastgelegd.

### **Programma's en maatregelen**

De concessieverlener heeft met de sturing de realisatie van de doelen van de Lange Termijn Spooragenda als doel en richt zich primair op de door ProRail te leveren prestaties. De concessie bevat bij de start aanvullend een set (verbeter)programma's en maatregelen die eveneens zijn gericht op prestatieverbetering, en de realisatie van de doelen van de Lange Termijn Spooragenda. Door middel van programmasturing wordt expliciet invulling gegeven aan de oplossing 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 aan welke stappen en resultaten ProRail zich verbindt.

Voor een aantal programma's is een intensieve samenwerking met de vervoerder op het hoofdrailnet of 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 er een acute noodzaak is, kan de concessieverlener bepalen dat ProRail, binnen redelijke 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 boete, met mogelijk een hersteltermijn. De jaarlijkse maximale geldsom is 2,75 miljoen euro. Op het niet realiseren van afgesproken mijlpalen en (tussen)producten van verbeterprogramma's of maatregelen kan uit hoofde van de wet een last onder dwangsom volgen. De hoogte hiervan wordt niet nader ingevuld, zodat de concessieverlener per situatie kan bepalen wat een juiste prikkel tot herstel geeft.

Tijdens de mid term 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 andere vastgelegd middels 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. Op deze prestaties is ProRail gehouden om een voortdurende verbetering te laten zien naar de ambities die door de concessieverlener zijn vastgesteld voor 2019 respectievelijk 2024. In de jaarlijkse beheerplannen stippelt ProRail de weg daar naar toe uit.

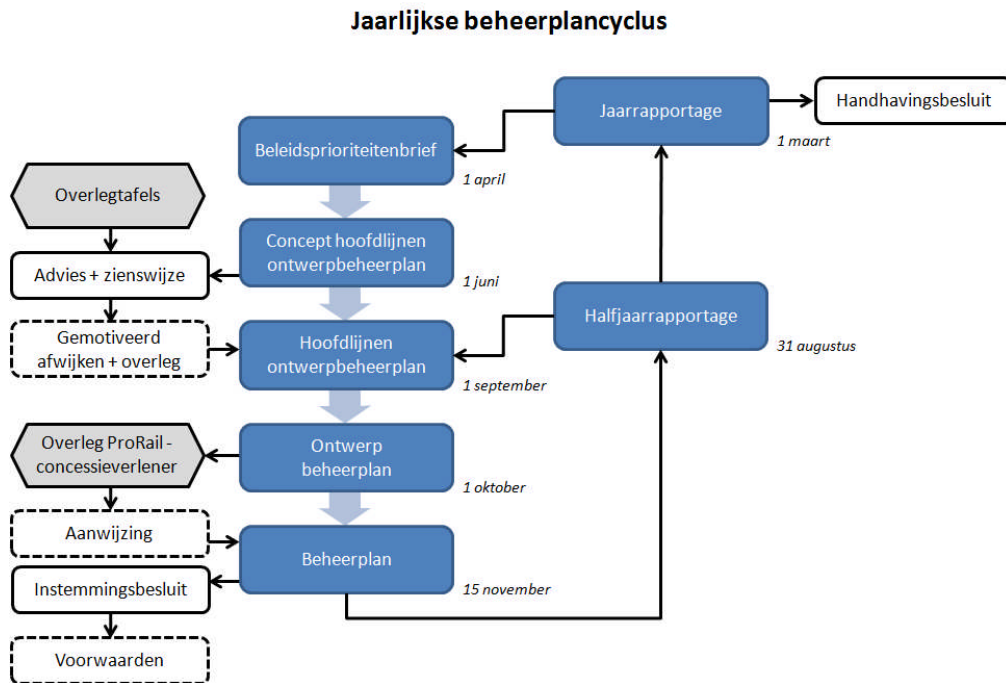
Het beheerplan wordt niet alleen in samenspraak met de concessieverlener opgesteld. Op de hoofdlijnen van het beheerplan worden door ProRail advies en zienswijzen gevraagd van diverse bij het spoor betrokken partijen. ProRail kan gemotiveerd afwijken van de adviezen en zienswijzen, maar moet zowel de partijen als de concessieverlener hier over informeren en aan deze partijen de mogelijkheid bieden voor nader overleg.

Op basis van het door ProRail opgestelde ontwerpbeheerplan, vindt er 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 de belangrijkste onderdelen van 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 in het beheerplan.

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

In figuur 3 is de jaarlijkse beheerplancyclus schematisch weergegeven.



Figuur 3: schematische weergave 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 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.

**DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU;**

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

**Gelet op het beleidsvoornemen 'Beheerconcessie 2015' van februari 2013<sup>3</sup>;**

**Gelet op de beraadslagingen met de Tweede Kamer der Staten-Generaal (PM);**

**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 (PM april 2014);**

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 (PM overeenstemming en aanvaarding voor 31 dec. 2014);

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<sup>45</sup>, leidend is 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 werkt aan de optimalisatie van het spoorsysteem waarin de aantrekkelijkheid van het product voor de reizigers, de verladers, de kwaliteit van het spoorsysteem en de capaciteit van het spoorsysteem 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 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 met deze concessie is 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,

---

<sup>3</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 387

<sup>4</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 384

<sup>5</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 474

- effectieve en efficiënte wijze moeten worden besteed;
- i. 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 en consumentenorganisaties;
  - k. de beheerder over een monopoliepositie beschikt met betrekking tot werkzaamheden aan de hoofdspoorweginfrastructuur en de beheerder oog heeft voor de wensen die derden hebben met betrekking tot de hoofdspoorweginfrastructuur;
  - l. de beheerder op grond van artikel 16, eerste lid, van de Spoorwegwet ten aanzien van de verdeling van de capaciteit van de hoofdspoorweginfrastructuur, toeziet op een eerlijke, niet-discriminerende en transparante verdeling;
  - m. vervoerders, decentrale overheden, reizigers, consumentenorganisaties en verladers 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 sector breed plannen zijn vastgesteld, zorg draagt voor realisatie van haar deel van deze plannen en zich verantwoordelijk 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 [plaats] onder nummer [nummer], de volgende concessie te verlenen:

## HOOFDSTUK 1. ALGEMEEN

### Artikel 1: Definities

In deze concessie wordt verstaan onder:

*beleidsprioriteitenbrief*: brief als bedoeld in artikel 15, tweede lid;

*bodemwaarde*: waarde voor het minimaal te realiseren prestatieniveau;

*concessieverlener*: concessieverlener als bedoeld in artikel 16, eerste lid, van de Spoorwegwet;

*consumentenorganisaties*; consumentenorganisaties vertegenwoordigd in het 'Landelijk Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer' (LOCOV) of in een door de concessieverlener aan te wijzen opvolger daarvan;

*(online) dashboard*: een via het internet beschikbaar actueel overzicht van prestaties voor informatie- en prestatie-indicatoren;

*gerechtigde*: gerechtigde als bedoeld in artikel 57 van de Spoorwegwet;

*hoofdspoorweginfrastructuur*: hoofdspoorweginfrastructuur als bedoeld in artikel 1 van de Spoorwegwet;

*informatie-indicator*: maatstaf waarover ProRail rapporteert;

*maatregel*: activiteit die ingezet wordt voor een specifiek doel, onderwerp of gebied;

*prestatie-indicator*: maatstaf voor een prestatie met een bindende bodemwaarde;

*programma*: samenhangend pakket van maatregelen dat gericht is op een specifiek doel, onderwerp of gebied;

*streefwaarde*: waarde voor een na te streven prestatieniveau;

*ProRail*: ProRail B.V., gevestigd te Utrecht;

*transfervoorzieningen*: voor reizigers bestemde perrons, tunnels, trappen, liften, hellingbanen, loopbruggen en looproutes; *wet*: Spoorwegwet.

*(visuele) weergave*: grafische, schematische weergave van de belangrijkste systeemelementen en locaties.

### 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 koninklijk besluit aangewezen hoofdspoorwegen, bedoeld in de artikelen 2 en 124 van de wet, 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 en de vervanging 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.

## **HOOFDSTUK 2. PRESTATIEGEBIEDEN EN TRANSPARANTIE**

### **Artikel 3: Voortdurende verbetering**

ProRail draagt zorg voor het doorvoeren van voortdurende verbeteringen in de wijze waarop ze haar taken uitvoert, zoals ten behoeve van de prestatiegebieden genoemd in artikel 4.

### **Artikel 4: Prestatiegebieden**

1. ProRail geeft bij de uitvoering van de in het artikel 2 bedoelde werkzaamheden, binnen de wettelijke kaders en de voor ProRail beschikbare financiële middelen, en met inachtneming van de in artikel 3 bedoelde doelstelling van voortdurende verbetering, invulling aan de prestatiegebieden, bedoeld in het tweede lid. Deze prestatiegebieden zijn mede afgeleid van de voor het beheer geldende wet- en regelgeving en de door de concessieverlener in de Lange Termijn Spooragenda geformuleerde spoorbeleidsdoelen en -ambities.
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, 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 houden;
  - b. een aantrekkelijk product voor de goederenvervoerders en de verladers:
    - i. prestatiegebied doorlooptijd van goederen, waaronder in ieder geval het verbeteren van de reis, 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, waaronder in ieder geval het afstemmen van maritieme - en inlandterminalprocessen voor het spoorvervoer, het verminderen van de administratieve lasten en het verbeteren van de informatie ten behoeve van de verlader wordt begrepen;
    - iii. prestatiegebied informatie-uitwisseling, waaronder in ieder geval, het



- verbeteren van de informatie-uitwisseling met goederenvervoerders en verladers, de zorg voor een betrouwbare planning, het verbeteren van de informatie-uitwisseling met en de aansluiting op het nationaal logistiek informatieplatform wordt begrepen;
- c. de kwaliteit van beheer van en vervoer over de hoofdspoorweginfrastructuur, waaronder betrouwbaarheid, beschikbaarheid, veiligheid en duurzaamheid:
    - 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 veiligheid, waaronder in ieder geval de zorg voor de sociale veiligheid van de transfervoorzieningen, de security en de 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 anderen 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.
  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, dan 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 geeft inzicht in de afwegingen die zij maakt binnen en tussen de prestatiegebieden als bedoeld in artikel 4, naar zowel de concessieverlener als de in artikel 8 bedoelde gerechtigden en, waar relevant, naar andere bij het spoor betrokken partijen en omwonenden. 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 27 bedoelde professionalisering 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. ProRail hanteert het afwegingskader, zoals dat wordt ontwikkeld in het kader van de uitvoeringsagenda van de Lange Termijn Spooragenda deel 2, ten behoeve van de in het eerste lid genoemde inhoudelijke integrale afweging bij beslissingen.

## **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 gerechtigden of bij het spoor betrokken partijen, voor zover de bedrijfsvertrouwelijkheid van gegevens zich hier niet tegen verzet, die informatie die relevant is voor hun activiteiten of voorgenomen activiteiten op of langs het spoor.
2. ProRail reageert op adequate wijze op vragen, klachten, adviezen en ideeën van bij het spoor betrokken partijen bij de uitvoering van deze concessie. 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:
  - a. de informatie-indicatoren, zoals opgenomen in bijlage 1 en waar mogelijk gewijzigd als gevolg van het besluit van de concessieverlener over het beheerplan bedoeld in artikel 15, vijftiende lid, en de ontwikkeling van

- deze waarden;
- b. de prestatie-indicatoren, zoals opgenomen in bijlage 1 en waar mogelijk gewijzigd als gevolg van het besluit van de concessieverlener over het beheerplan bedoeld in artikel 15, vijftiende lid, inclusief bodemwaarden en streefwaarden en de ontwikkeling van deze 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 15, 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 overeengekomen.
5. In overleg met de concessieverlener maakt ProRail de in het derde lid bedoelde onderdelen, voor zover niet privacygevoelig, actief openbaar voor bij het beheer betrokkenen partijen.

### **HOOFDSTUK 3. SAMENWERKING EN OVERLEG**

#### **Artikel 8: Samenwerking gerechtigden**

1. ProRail werkt samen met ten minste de gerechtigden, bedoeld in artikel 57 van de wet, de Nederlandse gemeenten, de provincies, de stadsregio's binnen het Stadsregiokader Verkeer en Vervoer, de consumentenorganisaties, de verladers, de havenbedrijven, de luchthaven Schiphol, infrastructuurbeheerders (internationaal en regionaal) 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 ten minste deel aan dan wel is lid van de volgende overlegverbanden:
  - a. de in artikel 13 genoemde door de concessieverlener ingerichte landsdelige en landelijke OV & Spoortafels;
  - b. het 'Landelijk Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer';
  - c. de Goederentafel.

3. ProRail committeert zich en geeft uitvoering aan de afspraken en besluiten zoals die in de in het tweede lid genoemde overlegverbanden zijn gemaakt. ProRail laat in het beheerplan zien op welke wijze de resultaten van de in het tweede lid genoemde overlegverbanden hun weerslag vinden, voor zover die resultaten de uitvoering van deze concessie en de verantwoordelijkheid van ProRail betreffen.

### **Artikel 9: Samenwerking met de vervoerder op het hoofdrailnet**

1. Onverminderd het bepaalde in deze concessie en onverlet latend de verantwoordelijkheid van de beheerder 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 constructief samen met de vervoerder op het hoofdrailnet. Daarbij worden wederzijdse verantwoordelijkheden ingezet t.b.v. 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. het uitwerking geven aan de gedeelde spoorambities, zoals deze door ProRail en de vervoerder op het hoofdrailnet, 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 en waar mogelijk gewijzigd als gevolg van de jaarlijkse besluiten als bedoeld in artikel 15 vijftiende lid, voor zover sprake is van een gedeelde verantwoordelijkheid van ProRail en de vervoerder op het hoofdrailnet;
  - d. vraagstukken rond investeringen, met inbegrip van de daarvoor benodigde onderzoeken en te stellen prioriteiten;
  - e. stations;
  - f. het streven naar een gezamenlijke ontwikkel- en innovatieagenda.
3. ProRail ontwikkelt in overleg met de concessieverlener, en beschikt bij aanvang van deze concessie, over een escalatieladder gericht op het voorkomen van impasses met de vervoerder op het hoofdrailnet.

### **Artikel 10: Samenwerking met de regionale spoorvervoerders**

1. Onverminderd het bepaalde in deze concessie en onverlet latend de verantwoordelijkheid van de beheerder 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 spoorvervoerders en het stads- en streekvervoer.

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. het uitwerking geven aan de gedeelde spoorambities, zoals deze door ProRail en de regionale spoorvervoerders 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 en waar mogelijk gewijzigd als gevolg van de jaarlijkse besluiten als bedoeld in artikel 15 vijftiende lid; voor zover sprake is van een gedeelde verantwoordelijkheid van ProRail en de vervoerders.
  - d. vraagstukken rond investeringen, met inbegrip van de daarvoor benodigde onderzoeken en te stellen prioriteiten;
  - e. stations;
  - f. het streven naar een gezamenlijke ontwikkel- en innovatieagenda.
3. ProRail beschikt bij aanvang van deze concessie, naar voorbeeld van de escalatieladder bedoeld in artikel 9, derde lid, over een escalatieladder gericht op het voorkomen van impasses met de regionale spoorvervoerders of het stads- en streekvervoer.

#### **Artikel 11: Samenwerking met decentrale overheden**

1. Onverminderd het bepaalde in artikel 8 werkt ProRail adequaat en intensief samen met decentrale overheden.
2. ProRail overlegt met de decentrale overheden over in ieder geval de volgende onderwerpen:
  - a. de werkwijze ten aanzien van het inplannen van beheer en onderhoud;
  - b. de uitkomsten en consequenties van de capaciteitsverdeling;
  - c. de in artikel 37 bedoelde samenwerking met derden;
  - d. stations;
  - e. de programma's en maatregelen opgenomen in bijlage 2 en waar mogelijk gewijzigd als gevolg van de jaarlijkse besluiten als bedoeld in artikel 15 vijftiende lid.

#### **Artikel 12: Samenwerking Rijkswaterstaat**

1. ProRail dient samen te werken met Rijkswaterstaat, met als doel verdere professionalisering van de taakuitvoering en waar mogelijk grotere efficiency te realiseren, in ieder geval ten aanzien van:
  - a. marktbenadering;
  - b. samenwerking in projecten;
  - c. arbeidsmarktstrategie;
  - d. assetmanagement;

- e. tunneltechnologie en IT;
- f. communicatie;
- g. het onderhoud en de vervanging van de infrastructuur;
- h. de voorbereiding en uitvoering van de uitbreiding van de infrastructuur;
- i. verkeersleiding / verkeersmanagement;
- j. het gezamenlijk aanbesteden en uitvoeren van projecten;
- k. het gezamenlijke omgevingsmanagement van deze projecten;
- l. kennisuitwisseling.

### **Artikel 13: 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 15, voert ProRail overleg met de decentrale overheden, de vervoerder op het hoofdrailnet, de regionale spoorvervoerders, het stads- en streekvervoer, de consumentenorganisaties en de concessieverlener, binnen de door concessieverlener aangewezen landsdelige en landelijke OV & Spoortafels.
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, zoals bedoeld in artikel 37.
3. ProRail geeft mede ten behoeve van het overleg, bedoeld in het eerste lid, gedifferentieerd inzicht in haar prestaties.
4. De overleggen, bedoeld in dit artikel, vinden plaats overeenkomstig de daartoe opgestelde en door partijen akkoord bevonden Terms of Reference<sup>6</sup>.

### **Artikel 14: Investeringscommissie**

1. Voorstellen die ProRail ter realisatie van de doelen uit de Lange Termijn Spooragenda of op verzoek van de concessieverlener ontwikkelt voor (nieuwe) infrastructuur gerelateerd aan het hoofdrailnet, ontwikkelt ProRail gezamenlijk met de relevante vervoerders. De voorstellen worden ontwikkeld binnen de daartoe door de concessieverlener aangereikte kaders.
2. Een conform 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.

---

<sup>6</sup> LTSA deel 2, bijlage D

3. De concessieverlener neemt mede op basis van het advies van de investeringscommissie een besluit. Het besluit is bindend voor ProRail.

## **HOOFDSTUK 4. JAARLIJKSE BEHEERPLANCYCLUS**

### **Artikel 15: Procedure totstandkoming beheerplan**

1. ProRail stelt jaarlijks, met inachtneming van de bepalingen in 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 in artikel 17 genoemde invulling van de prestatiegebieden voor (delen van) de hoofdspoorweginfrastructuur en het vervoer;
  - c. de informatie-indicatoren;
  - d. de prestatie-indicatoren en bodem- en streefwaarden;
  - e. de programma's, mijlpalen en tussenproducten;
  - f. de verbetermaatregelen, op specifieke trajecten en momenten, indien sprake is van onevenredig lage prestaties.
3. De beleidsprioriteitenbrief kan betrekking hebben op onderwerpen die ProRail alleen of in samenwerking met bij het spoor betrokken partijen dient op te pakken.
4. Onder de in het tweede lid, onderdeel b, bedoelde delen van de hoofdspoorweginfrastructuur en het vervoer worden in ieder geval verstaan:
  - a. de regionale spoorlijnen;
  - b. specifieke door de concessieverlener aan te wijzen delen van het hoofdrailnet;
  - c. het spoorgoederenvervoer;
  - d. het regionale en lokale vervoer;
  - e. specifieke door de concessieverlener aan te wijzen delen van het vervoer over het hoofdrailnet.
5. ProRail stelt hierna de concept hoofdlijnen van het ontwerpbeheerplan op. ProRail verwerkt daarin de prioriteiten vanuit de jaarlijks te ontvangen beleidsprioriteitenbrief van de concessieverlener.
6. ProRail vraagt jaarlijks voor 1 juni de in artikel 8 eerste lid bedoelde gerechtigden advies over de concept 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 regionaal) en de luchthaven Schiphol (zoals bedoeld in artikel 8) gelegenheid om jaarlijks voor 1 juni hun zienswijze te geven over de in artikel 15, vijfde lid, bedoelde concept 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 & Spoorafels en de in artikel 8 tweede lid genoemde goederentafel gelegenheid advies te geven over de in artikel 15, vijfde lid, bedoelde concept hoofdlijnen van het ontwerpbeheerplan. Het bepaalde in artikel 17b van de wet is van overeenkomstige toepassing.
9. ProRail geeft de in het artikel 8 eerste lid bedoelde partijen, en de in artikel 8 tweede lid bedoelde overlegverbanden, een termijn van 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 wanneer 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 individueel 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 uiterlijk 1 september aan de concessieverlener de in het zesde lid bedoelde hoofdlijnen van het ontwerpbeheerplan. Die hoofdlijnen van het ontwerpbeheerplan dienen mede ter inhoudelijke onderbouwing van de in artikel 16 eerste lid bedoelde concept subsidieaanvraag.
12. ProRail stuurt jaarlijks voor 1 oktober een ontwerpbeheerplan aan de concessieverlener.
13. ProRail treedt jaarlijks uiterlijk 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 17 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 in artikel 4 bedoelde prestatiegebieden, of de in artikel 5



bedoelde efficiency.

14. ProRail legt jaarlijks uiterlijk 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 16, eerste lid, ter instemming aan de concessieverlener voor.
15. De hoofdlijnen van het beheerplan, de te bereiken resultaten met betrekking tot de in artikel 17, eerste lid, onderdeel I, bedoelde overige onderwerpen, de uitwerking van de op grond van het dertiende lid gegeven aanwijzingen, alsmede de in de uitwerking van de in artikel 27 bedoelde professionalisering van taken, behoeven 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 de voorwaarde verbinden dat in het beheerplan door hem te bepalen aanvullende prestatie-indicatoren, bodemwaarden, streefwaarden, maatregelen of programma's worden opgenomen voor de gehele hoofdspoorweginfrastructuur of voor onderdelen daarvan.
17. ProRail voert deze concessie uit met inachtneming van het instemmingsbesluit en de eventueel daaraan verbonden in artikel 16 bedoelde voorwaarden.
18. ProRail maakt het beheerplan openbaar zodra het instemmingsbesluit onherroepelijk is.

#### **Artikel 16: 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 concept subsidieaanvraag;
  - 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. ProRail dient bij besteding van de subsidie uit paragraaf 2 van het Besluit Infrastructuurfonds gebruik te maken van het MIRT spelregelkader.
3. Conform het bepaalde in de artikelen 29 t/m 37 van richtlijn 2012/34/EU (de Recast) en artikel 62 van de wet, is ProRail gehouden aan het vaststellen van een kosten georiënteerde vergoeding voor het gebruik van de

hoofdspoorweginfrastructuur met het oog op het minimum toegangspakket. Daarnaast zijn aanvullende heffingen en bijtellingen, en kortingen en aftrek mogelijk, die mede tot doel hebben om de in de begroting van het ministerie van Infrastructuur en Milieu opgenomen opbrengsten te realiseren.

### **Artikel 17: Inhoud beheerplan: invulling prestatiegebieden**

1. Het ontwerpbeheerplan en het beheerplan bevat 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 ten aanzien van in ieder geval:
  - a. de prestatie-indicatoren, inclusief voorgenomen bodemwaarden en de wijze waarop ProRail naar de streefwaarden als bedoeld in artikel 18 eerste lid toegroeit;
  - b. de geprognosticeerde ontwikkeling van de bodemwaarden 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 nooit lager zijn dan de bodemwaarden in 2015.
  - d. de voorgenomen programma's inclusief bijbehorende (tussen)producten en mijlpalen;
  - e. de voorgenomen maatregelen inclusief bijbehorende (tussen)producten en mijlpalen;
  - f. de samenwerking met gerechtigden 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 vervanging, de in artikel 2, eerste lid, onderdeel b, bedoelde voorgenomen uitbreidingen en de in artikel 5 van de wet bedoelde aanleg en 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 dit lid genoemde maatregelen en programma's;
  - j. de resultaten van de op grond van artikel 26 uitgevoerde benchmarks, audits en evaluaties, inclusief de maatregelen die ProRail neemt naar aanleiding hiervan;
  - k. de te bereiken resultaten ten aanzien van de in artikel 27 genoemde professionalisering van taken en de in artikel 12 genoemde samenwerking met Rijkswaterstaat;

- l. de overige in deze concessie opgenomen onderwerpen.
2. Het ontwerpbeheerplan en het beheerplan bevatten een beschrijving van de in artikel 6 bedoelde integrale afweging die ProRail maakt.
3. Met inachtneming van de bepalingen 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 onderdeel 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.
4. 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 16.
5. De hoofdlijnen van het beheerplan bevatten in ieder geval de onderdelen zoals genoemd in het tweede lid, onderdeel a t/m f.

#### **Artikel 18: 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 dezelfde 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 kan, met het oog op de in artikel 2 bedoelde werkzaamheden, de in artikel 4 bedoelde prestatiegebieden en de in artikel 5 bedoelde efficiency, in het in artikel 15 bedoelde beheerplan onderbouwd afwijken van de prestatie-indicatoren en bijbehorende bodemwaarden zoals vastgelegd in de beleidsprioriteitenbrief. ProRail dient daartoe de inhoudelijke integrale afweging bedoeld in artikel 6 weer te geven in het beheerplan.
3. ProRail dient de concessieverlener een beschrijving te geven van de meetsystemen die ProRail hanteert ter bepaling van de gerealiseerde prestaties met betrekking tot de in artikel 15 genoemde informatie- en prestatie-indicatoren en de in artikel 19 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 akkoord op deze beschrijving en de daaraan eventueel ten

grondslag liggende wijziging, voordat ProRail tot aanpassing van het meetsysteem overgaat. De concessieverlener kan op grond van artikel 26 een onafhankelijke derde een audit laten uitvoeren naar de meting van de prestaties, waaraan ProRail haar medewerking verleent.

4. ProRail werkt mee aan onafhankelijke metingen van de klantoordelen in opdracht van de concessieverlener. Hierbij wordt aansluiting gezocht bij de meting van de klantoordelen in het overige openbaar vervoer.

### **Artikel 19: 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 gerechtigden de maatregelen en programma's, genoemd in bijlage 2, en waar mogelijk gewijzigd als gevolg van de jaarlijkse besluiten als bedoeld in artikel 15, vijftiende lid, met in achtname van het daarbij gestelde.
2. De concessieverlener maakt in de beleidsprioriteitenbrief het gewenste doel van de maatregel dan wel het programma kenbaar. Daarbij vermeldt zij de termijn waarbinnen uitvoering gewenst is en welke partijen bij de uitvoering moeten worden betrokken en hoe in de financiering is of wordt voorzien.
3. ProRail beschrijft, in overleg met de concessieverlener, voor nieuwe programma's samen met de bij het spoor betrokken partijen in een plan van aanpak eenduidig de opzet van het in het tweede lid bedoelde programma, 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.
4. ProRail legt het in het derde lid bedoelde plan van aanpak voor nieuwe programma's ter goedkeuring aan de concessieverlener voor. ProRail vangt met de uitvoering van het programma eerst aan nadat goedkeuring is verkregen. Sturing en voortgangsbewaking van het nieuwe programma vindt plaats via de jaarlijkse cyclus.
5. Indien een maatregel of programma vanwege een acuut karakter geen uitstel duldt, voert ProRail dit programma of deze maatregel vooruitlopend op het nieuwe beheerplan uit, onverlet het gestelde in het derde en vierde lid. Indien ProRail (onderdelen van) het nieuwe programma niet overneemt of daarvan afwijkt, maakt ProRail dit schriftelijk en gemotiveerd kenbaar aan de concessieverlener.
6. Indien er sprake is van een gedeelde verantwoordelijkheid met derden ten aanzien van het eerste lid bedoelde maatregelen en programma's, zoals bedoeld in artikel 4, derde lid, 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.

## **HOOFDSTUK 5. VERANTWOORDING**

### **Artikel 20: 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 over:
  - a. de toekomstige ontwikkeling van het beheer, waaronder aspecten van innovatie;
  - b. de staat van de infrastructuur, inclusief een visuele weergave daarvan, en de verwachte ontwikkeling daarvan.

### **Artikel 21: 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 beheerperiode, de partijen, bedoeld in artikel 15, zesde en zevende lid, over de uitvoering van het in artikel 15 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 15, 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 periodiek over de voortgang van de prestaties alsmede de uitbreidingen van de capaciteit van de hoofdspoorweginfrastructuur (zoals de grotere infraprojecten en de diverse programma's).

## **HOOFDSTUK 6. BEHEER VAN DE CONCESSIE**

## **Artikel 22: 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 is opgenomen:
  - 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 van het beheerprotocol.

## **Artikel 23: 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 vervoerders 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 24: Sanctionering**

1. Indien ProRail in enig kalenderjaar tekortschiet in de op grond van het instemmingsbesluit, bedoeld in artikel 15, vijftiende lid, voor ProRail geldende beheerprestaties, is ProRail gehouden een geldsom te voldoen, behoudens in geval voor het tekortschieten een rechtvaardigingsgrond bestond.
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

beheerprestaties uit het betreffende beheerplan.

Bodemwaarden	Afwijking	boetebedrag 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. Indien ProRail in enig kalenderjaar tekortschiet in de op grond van het instemmingsbesluit, bedoeld in artikel 15, vijftiende lid, voor ProRail geldende maatregelen en programma's of de overige onderdelen van de concessie, kan de concessieverlener een last onder dwangsom opleggen overeenkomstig het bepaalde in de Algemene Wet Bestuursrecht.
4. De concessieverlener zendt uiterlijk twee maanden na ontvangst van de jaarrapportage het boetebesluit, bedoeld in het eerste lid, danwel het besluit tot het opleggen van een last onder dwangsom, bedoeld in het derde lid, aan ProRail toe.
5. De concessieverlener kan in afwijking van het eerste lid bepalen dat ProRail de geldsom eerst verschuldigd is nadat haar in een besluit een herstelperiode is gegund en nadat de betreffende beheerprestatie(s) na afloop van deze herstelperiode niet alsnog op of boven de in het in het eerste lid bedoelde beheerplan opgenomen bodemwaarde is gebracht. Deze herstelperiode bestaat uit het kalenderjaar volgend op het kalenderjaar bedoeld in het eerste lid.

#### **Artikel 25: Mid term review 2019**

1. Onverminderd het gestelde in artikel 26 eerste lid, verleent ProRail haar medewerking bij het uitvoeren van een mid term review in 2019. In de mid term review wordt de doelmatigheid van de uitvoering van de concessie beoordeeld en de daarin gerealiseerde resultaten, zoals onder meer genoemd in artikel 17, eerste lid.
2. In de mid term review worden in ieder geval de volgende zaken betrokken:
  - a. de realisatie van de streefwaarden 2019, zoals vastgesteld overeenkomstig artikel 18, 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 15, vijftiende lid;

- c. de realisatie van de professionalisering van taken door ProRail, zoals bedoeld in artikel 27.
3. Op basis van de resultaten van de mid term review wordt gezien of aanpassingen in het sturingsregime van de concessieverlener wenselijk zijn voor het resterende deel van de concessieperiode.

### **Artikel 26: Audits, evaluaties en benchmarks**

1. ProRail is op verzoek van de concessieverlener gehouden:
  - a. een audit uit te voeren naar de uitvoering van in het verzoek te bepalen onderdelen van deze concessie;
  - b. een benchmark uit te voeren naar de uitvoering van in het verzoek te bepalen onderdelen van deze concessie;
  - c. een evaluatie uit te voeren naar de uitvoering van in het verzoek te bepalen onderdelen van deze concessie;
  - d. medewerking te verlenen aan de uit te voeren audits, benchmarks of evaluaties naar de uitvoering van deze concessie of onderdelen daarvan, een en ander zoals in het verzoek te bepalen.

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 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, zoals genoemd in het eerste lid, dan wel de mid term review, zoals genoemd in artikel 25, naar het oordeel van de concessieverlener nopen tot wijziging van de concessie, verleent ProRail daaraan medewerking.

## **HOOFDSTUK 7. SPECIFIEKE EISEN TEN AANZIEN VAN HET BEHEER**



## **Artikel 27: Professionalisering taken ProRail**

1. Onverminderd 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, waaronder:
  - a. Beheer en onderhoud, bestaande uit met name de volgende onderdelen:
    - i. Onderhoud van infrastructuur met effectievere contractering, onder andere door het in bijlage 2 opgenomen verbeterprogramma PGO (prestatiegericht onderhoud);
    - ii. Het beslag van werkzaamheden op de capaciteit ten behoeve van de reizigers- en goederenvervoerders beperken en voorts het voorkomen van uitloop van werkzaamheden;
    - iii. Voorkomen van verstoringen waarbij o.a. de kwaliteit van de assets wordt meegenomen in de afweging;
    - iv. Oplossen van verstoringen met minimale impact voor reizigers en verladers;
    - v. 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. Op basis van extra bevoegdheden 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. Eenduidige commandostructuur bij verstoringen;
    - ii. Cultuurverandering naar planmatig werken in plaats van ad hoc ingrijpen;
    - iii. Isoleren van verstoringen en voorkomen van olievlekwerking, conform het in bijlage 2 opgenomen programma Be-/bijsturing van de toekomst.
2. ProRail zal bij het invulling geven aan de in het eerste lid bedoelde taken en de in artikel 2 bedoelde werkzaamheden, rekening houden met de belangen van de omgeving en de omwonenden.
3. Waar de in het eerste lid genoemde onderdelen niet vervat zijn in een van de programma's van bijlage 2, geeft ProRail in het eerste beheerplan dat op grond van deze concessie wordt ingediend, aan op welke wijze zij invulling geeft aan de in het eerste lid bedoelde opgaven.

## **Artikel 28: 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 op verzoek van de concessieverlener 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 bijzonder onder de uitvoering lijdt;
  - b. geldende wet- en regelgeving uitvoering van het beleid verstoren;
  - 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 dit verzoek dient te worden voldaan.

#### **Artikel 29: Beleidstoets beheer**

1. ProRail treedt, onverminderd de in artikel 28 bedoelde uitvoering van rijksbeleid en onverminderd de programma's die in het beheerplan zijn opgenomen, in de initiatiefase 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.
2. ProRail vangt niet eerder aan met de uitvoering van het programma dan nadat de concessieverlener daartoe akkoord heeft gegeven, voor zover niet strijdig met eerdere besluiten en aanwijzingen van de concessieverlener.

#### **Artikel 30: Aanpassing operationele criteria/plannormen**

Wijzigingen in operationele criteria dan wel plannormen (zoals het Normenkader Veilig Werken) die 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 bindend advies voorgelegd aan de concessieverlener.

### **Artikel 31: 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 nu lager is dan de streefwaarden, werkt ProRail op operationeel niveau intensief samen met de vervoerder op het hoofdrailnet.
2. Het verbeteren van de betrouwbaarheid is een voorwaarde om veiliger, betrouwbaar en hoogfrequent spoorvervoer te realiseren. ProRail voert met de vervoerders de Geïntegreerde aanpak uit, zoals deze is benoemd in de Lange Termijn Spooragenda deel 2 en in bijlage 2. Deze aanpak bevat een concreet stappenplan om gefaseerd de betrouwbaarheid te verhogen en vervolgens de frequenties.
3. Via de beheerplancyclus worden de activiteiten, mijlpalen en tussenproducten van de Geïntegreerde aanpak uitgewerkt, zodat de concessieverlener op de realisatie hiervan gericht kan sturen. Prioriteit wordt gegeven aan die corridors waar als eerste hoogfrequent gereden zal gaan worden. 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.
4. De in het tweede lid genoemde Geïntegreerde aanpak bevat in ieder geval de volgende maatregelen om de betrouwbaarheid verder te verbeteren, welke ProRail in samenwerking met de vervoerder op het hoofdrailnet uitvoert:
  - a. de spreiding in de uitvoering ten opzichte van de planning te verlagen;
  - b. verhogen van de betrouwbaarheid van de infrastructuur;
  - c. het realiseren van het programma Be- en bijsturing van de toekomst zoals in bijlage 2 is opgenomen;
  - d. Infrastructurele verbeteringen.
5. ProRail ontwikkelt samen met de vervoerder op het hoofdrailnet een dashboard waarmee de concessieverlener gericht op de realisatie van de Geïntegreerde aanpak kan sturen.
6. Om betrouwbaar vervoer onder alle omstandigheden, ook in de winter, te realiseren, voert ProRail samen met de vervoerder op het hoofdrailnet gezamenlijk het programma Winterweer op het spoor zoals opgenomen in bijlage 2 uit.

### **Artikel 32: Goederenvervoer**

1. ProRail heeft de verantwoordelijkheid voor het beheer van het gemengde net en de Betuweroute en voert uit dien hoofde de taken uit die gelieerd zijn aan de wet zoals capaciteitsaanvragen, capaciteitsverdeling, gebruiksvergoeding, verkeersleiding en onderhoud, vervanging en uitbreiding van de infrastructuur.
2. ProRail draagt zorg van de verbetering van de kwaliteit van de geleverde

goederenpaden en de benutting ervan, zodat het Nederlandse spoorvervoer een aantrekkelijke modaliteit is in een (synchromodaal) internationaal logistiek transportsysteem. Hiermee kan de groei van de goederenstromen duurzaam geacommodeerd worden.

3. ProRail is verplicht om samen met de spoorgoederenvervoersector een set informatie-indicatoren te ontwikkelen met streefwaarden, waarmee de realisatie van de ambities van de Lange Termijn Spooragenda en het Aanvalsplan spoorgoederenvervoer gemonitord kan 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).
4. ProRail zorgt ervoor dat spoorgoederenvervoerders voor capaciteitsaanvragen, capaciteitsverdeling en gebruiksvergoeding bij één loket terecht kunnen.

### **Artikel 33: 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 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 doet ProRail voor hoofdspoorwegen een voorstel voor een actieplan als bedoeld in artikel 11.11 van de Wet Milieubeheer.

### **Artikel 34: 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. ProRail stelt samen met de vervoerder op het hoofdrailnet een gezamenlijke aanpak voor, inclusief bijbehorende informatie-indicatoren en streefwaarden.

### **Artikel 35: Staat van de infrastructuur**

ProRail neemt de uitkomsten van het vijfjaarlijkse onderzoek van de Inspectie Leefomgeving en Transport naar de "staat van de infrastructuur", welke voor het eerst in 2014 is gehouden, mee bij de uitvoering van de in artikel 2 bedoelde werkzaamheden.

## **Artikel 36: 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 sector brede 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 jaarlijkse 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 vervoerders.

## **HOOFDSTUK 8. OVERIGE BEPALINGEN**

### **Artikel 37: Werken voor Derden; werken die gerelateerd zijn aan het beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur**

1. Dit artikel is van toepassing op verzoeken van derden om werkzaamheden, die betrekking hebben op of die niet kunnen worden uitgevoerd zonder activiteiten als bedoeld in artikel 22, eerste lid, van de wet.
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, waar mogelijk, 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 op de door Rijkswaterstaat gehanteerde werkwijze.
3. ProRail richt een loket in voor de in het eerste lid bedoelde werken, ten behoeve van:
  - a. verschaffen van informatie over de in het tweede lid bedoelde integrale procedure voor werken voor derden;

- b. 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. ontvangst van alle relevante verzoeken van derden voor derdenwerken, die gerelateerd zijn aan het beheer van 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 8, tweede lid, onderdeel a, 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 8, tweede lid, onderdeel a, 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 actief bij de besluitvorming in het kader van de aanbesteding en de uitvoering van de derdenwerken.

**Artikel 38: Werken voor derden; medewerking aan aanleg van hoofdspoorweginfrastructuur door derden**

1. ProRail verleent op verzoek van de concessieverlener medewerking aan een derde die hoofdspoorweginfrastructuur 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 hoofdspoorweginfrastructuur 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 hoofdspoorweginfrastructuur die door de derde wordt aangelegd.

#### **Artikel 39: Kosten en tarieven voor werken voor derden bedoeld in de artikelen 37 en 38**

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 hoofdspoorweginfrastructuur, de voorbereiding hiervan, en de apparaatskosten van ProRail. De door ProRail te hanteren tarieven dekken de kosten.
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 40: Werken voor derden niet gerelateerd aan het beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur**

1. Op verzoek van een derde kan ProRail werkzaamheden uitvoeren die niet samenhangen met het beheer, maar die wel gerelateerd zijn aan (de omgeving 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 met 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 41: 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;
  - d. voert zij daar waar dienstig verweer tegen vorderingen.
2. ProRail informeert de concessieverlener tijdig indien het ProRail bekend is dat een derde voornemens is een gerechtelijke procedure samenhangend met het beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur te beginnen tegen de concessieverlener of de Staat.

#### **Artikel 42: Intellectuele eigendomsrechten**

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

#### **Artikel 43: Gekwalificeerde personen**

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

#### **Artikel 44: 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 45: Looptijd**

Dit besluit treedt in werking met ingang van 1 januari 2015 en vervalt met ingang van 1 januari 2025.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,

W. Mansveld

## BIJLAGE 1, BEHORENDE BIJ ARTIKEL 17, EERSTE LID, ONDERDEEL A

In het beheerplan worden, mede ter invulling van artikel 30 en bijlage V van richtlijn 2012/34, in elk geval de volgende, en in verband met de in artikel 4 bedoelde prestatiegebieden en de in artikel 5 bedoelde efficiency, de volgende informatie- en prestatie-indicatoren opgenomen:

Informatie-indicator	Omschrijving
1. Aantal reizigerskilometers	Het aantal reizigerskilometers op het Hoofdrailnet, Regionale Series en Fyra-ICE-Thalys.
2. Aantal treinkilometers	Het aantal treinkilometers op het Hoofdrailnet, Regionale Series en Fyra-ICE-Thalys.
3a. Aantal treinen goederenvervoer op tijd aan de grens met het hoofdspoor	Het aantal treinen van het goederenvervoer dat op tijd aankomt aan de grens met het hoofdspoor
3b. Gebruik van toebedeelde capaciteit goederenvervoer	De mate waarin de toebedeelde capaciteit voor het goederenvervoer wordt gebruikt
3c. Aantal niet geplande stops goederenvervoer	Het aantal niet geplande stops van het goederenvervoer
3d. Aantal goederenpaden die aansluiten op het internationale net	Het aantal goederenpaden dat aansluit op het internationale net
4a. Aantal aanrijdingen overweggebruikers	Het aantal aanrijdingen tussen een trein en persoon of wegverkeer op een overweg (exclusief zelfdoding).
4b. Aantal botsingen trein-trein	Het aantal botsingen trein-trein in een jaar met een schade van: > EUR 150.000 of dodelijke / zwaargewonde slachtoffers of geen treinverkeer mogelijk op gehele baanvak > 6 uur
4c. Aantal ontsporingen	Het aantal ontsporingen in een jaar met een schade van: > EUR 150.000 of dodelijke / zwaargewonde slachtoffers of geen treinverkeer mogelijk op gehele baanvak > 6 uur.
4d. Aantal STS-passages	Het rijden voorbij een stoptonend sein zonder toestemming. ook: STS in buitendienst gesteld gebied, passeren S-bord zonder toestemming (ILT definitie).
4e. Aantal arbeidsveiligheidsincidenten	Het aantal incidenten met betrekking tot elektrocuties en aanrijdingen.
4f. Aantal milieuincidenten	Het aantal milieu-incidenten
5. Te beheren areaal	Het aantal kilometer door ProRail te beheren spoor (eventueel nader uit te splitsen / specificeren naar andere onderdelen van het areaal)
6a. Aangevraagde treinpaden	Het aantal aangevraagde treinpaden
6b. Geleverde treinpaden goederenvervoer conform planning	Het percentage geleverde treinpaden voor het goederenvervoer conform planning
6c. Responstijden aanvragen goederenpaden binnen overeengekomen normtijd	Het percentage responstijden van aanvragen voor goederenpaden dat binnen de overeengekomen normtijd valt
6d. Aantal overbelastverklaringen	Het aantal overbelastverklaringen

7a. Punctualiteit reizigersvervoer	Het gewogen gemiddelde (op basis van aantallen metingen) van de cijfers voor Hoofdrailnet, Regionale Series en Fyra-ICE-Thalys.
7b. Punctualiteit 10 slechts scorende lijnen	Het percentage aankomsten waarbij het verschil tussen de oorspronkelijk geplande tijd en de vastgestelde realisatietijd kleiner is dan drie minuten. Uitgevallen aankomsten en aankomsten van vervangende treinen worden niet meegenomen in de berekening. Punctualiteit wordt gemeten op basis van de 10 slechts scorende lijnen.
7c. Punctualiteit regionale vervoerder	Het percentage aankomsten waarbij het verschil tussen de oorspronkelijk geplande tijd en de vastgestelde realisatietijd kleiner is dan drie minuten. Uitgevallen aankomsten en aankomsten van vervangende treinen worden niet meegenomen in de berekening. Punctualiteit van de Regionale Series wordt gemeten op 25 stations voor de treinseries van vier vervoerders (Arriva, Connexxion, Syntus en Veolia).
7d. Punctualiteit HRN	Het percentage aankomsten waarbij het verschil tussen de oorspronkelijk geplande tijd en de vastgestelde realisatietijd kleiner is dan drie minuten. Uitgevallen aankomsten en aankomsten van vervangende treinen worden niet meegenomen in de berekening. Punctualiteit op het Hoofdrailnet wordt gemeten op 35 stations voor vrijwel alle treinseries die behoren tot het Hoofdrailnet. Wanneer een treinserie niet halteert op een meetpunt, wordt de berekening gebaseerd op de doorkomsttijd.
8. LCC-kosten per treinkm	De life cycle kosten van ProRail worden gedeeld door de gereden treinkilometers op het gemengde net. De life cycle kosten bevatten alle kosten van ProRail (exclusief HSL-Zuid) die betrekking hebben op de beheer- en instandhoudingskosten (beheer, onderhoud en vervanging) van de spoor- en transferinfrastructuur, alsmede de netto apparaatskosten en kosten voor verkenningen en innovatie van ProRail.
9. % beroepsbekwame medewerkers/derden	Het percentage beroepsbekwame medewerkers / derden

<b>Prestatie-indicator</b>	<b>Omschrijving</b>
1a. Reizigerspunctualiteit reizigersvervoer	Het gewogen gemiddelde (op basis van aantallen metingen) van de cijfers voor Hoofdrailnet en Fyra-ICE-Thalys.
1b. Reizigerspunctualiteit 10 slechts scorende treinseries	De reizigerspunctualiteit die wordt gemeten op basis van de 10 slechts scorende treinseries van het hoofdrailnet.
1c. Punctualiteit regionale vervoerder	De punctualiteit van het regionaal spoor, nader in te vullen in overleg met de regionale spoorvervoerders en de decentrale overheden
1d. Reizigerspunctualiteit HRN	De reizigerspunctualiteit van het hoofdrailnet
1e. Reizigerspunctualiteit Fyra-ICE-Thalys	De reizigerspunctualiteit van Fyra-ICE-Thalys, nader in te vullen in overleg met de vervoerder op het hoofdrailnet
1f. Punctualiteit goederenvervoer	Het percentage goederentreinen waarbij de vertraging t.o.v. het laatst gewijzigde plan (het actuele plan - dat sporadisch tijdens de rit nog gewijzigd wordt) op het eindpunt van de route minus de vertraging op het startpunt van de route kleiner is dan drie minuten. Wanneer de vertrekvertraging negatief is wordt deze op nul gezet. Punctualiteit van goederenverkeer wordt gemeten op zes vastgestelde goederenroutes voor alle treinen met de rijkarakteristieken GO (goederentreinen) en EUC (Europese Unit Cargo). Afwijkingen van deze routes vallen buiten de berekening. Dit geldt ook voor omleidingen.
2. Uitgevallen treinen	Het percentage van de oorspronkelijk geplande aankomsten dat niet is gerealiseerd. Wanneer een vervangende trein is gereden, telt de realisatie van de vervangende trein mee. Wanneer een treinserie niet halteert op een meetpunt, wordt de berekening gebaseerd op de doorkomst.
3. Gerealiseerde aansluitingen op knooppunten	Het aantal daadwerkelijk gerealiseerde aansluitingen als percentage van het aantal geplande aansluitingen op de belangrijkste knooppunten in de dienstregeling.

4a. Klantoordeel R	Het percentage NS treinreizigers dat een waardering van 7 of hoger geeft voor het reizen per trein. De vraag heeft betrekking op het reizen met de trein in het algemeen.
4b. Klantoordeel RV	De waardering van de reizigersvervoerders over ProRail uitgedrukt in een rapportcijfer (1 tot 10).
4c. Klantoordeel V	Oordelen van de klanten van ProRail (rapportcijfer te geven door verladers) over een aantal aspecten van zijn dienstverlening en de mate waarin ProRail gemaakte afspraken nakomt, nader in te vullen in overleg met ProRail.
4d. Klantoordeel GV	Oordelen van de klanten van ProRail (rapportcijfer te geven door goederenvervoerders) over een aantal aspecten van zijn dienstverlening en de mate waarin ProRail gemaakte afspraken nakomt.
5a. Aantal beïnvloedbare TAO's	Een Treindienst Aantastende Onregelmatigheid (TAO) is een door ProRail beïnvloedbare verstoring van de dienstregeling, veroorzaakt door een onregelmatigheid aan de infrastructuur, nader in te vullen in overleg met ProRail.
5b. Gemiddelde hersteltijd TAO	De gemiddelde hersteltijd van een Treindienst Aantastende Onregelmatigheid (TAO)
6. Geleverde treinpaden	De gerealiseerde treinpaden voor alle vervoerders plus de niet-gerealiseerde treinpaden waarvan de vervoerders de veroorzaker zijn. Een treinpad is een capaciteitsreservering op de infrastructuur die nodig is om een trein te rijden. Een treinpad wordt afgekaderd door de treinactiviteiten die onder één treinumnummer op één verkeersdag zijn gepland.
7. KPI "Duurzaamheid"	[In ontwikkeling]

### Toelichting

Voor de prestatie-indicatoren wordt een bodemwaarde en een streefwaarde bepaald. ProRail wordt afgerekend op de bodemwaarden van de prestatie-indicatoren, maar niet op de streefwaarden en niet 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, hoofdlijnnet, regionale spoorlijnen). Voor andere indicatoren geldt dat deze differentiatie nog in een later stadium kan worden toegevoegd.

De informatie- en prestatie-indicatoren zullen in de adviesfase van de beheerconcessie en in de periode tot de formele voorhang van de concessie in de beide Kamers in overleg tussen IenM en ProRail nog verder worden doorontwikkeld om te komen tot een optimale set van indicatoren.

## **BIJLAGE 2, BEHORENDE BIJ ARTIKEL 19, EERSTE LID**

### 1. Het winterweerprogramma<sup>7</sup>;

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, vertrekkend vanuit 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 het door de concessieverlener en ProRail overeen te komen nadere afspraken.

### 3. Het STS verbeterprogramma<sup>8</sup>;

Naar aanleiding van de treinbotsingen 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: vervoerders (NS, regionale vervoerders verenigd in de FMN, spooraannemers, DB Schenker en overige goederenvervoerder verenigd in KNV, ProRail en Keyrail, en daarnaast ook de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILenT) en het ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM).

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. De eerste zichtbare resultaten zijn voorzien in 2014. Naast de sector brede maatregelen, besteedt elke vervoerder ook binnen de eigen organisatie

---

<sup>7</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 306 en bijlage.

<sup>8</sup> Kamerstuk 29 893, nr. 133 en bijlage.

expliciet aandacht aan het terugdringen van het aantal STS-passages.

#### 4. Programma be- en bijsturing van de toekomst<sup>9</sup>;

ProRail zal samen met de vervoerders 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 vervoerders 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 uitvoerbaarheid plan met als doel een 100% uitvoerbaar plan;
- b. Logistieke 'hekkens', 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 infrabeheerder en vervoerders;
- e. 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 proactief 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 "Beter en Meer"

ProRail zal samen met de vervoerder op het hoofdrailnet gedurende de looptijd van de concessie uitvoering geven aan de gezamenlijk opgestelde Geïntegreerde aanpak voor betere prestaties op het spoor (rapport "Beter en Meer" d.d. 20-12-2013<sup>7</sup>) binnen de in dit rapport gestelde kaders inclusief nakoming door andere partijen van hun verplichtingen.

ProRail zal zoveel als mogelijk samen met de vervoerder op het hoofdrailnet bij de aanbidding van het vervoerplan 2015, doch uiterlijk voor 1 januari 2015, aan de concessieverlener een voorstel doen over de wijze waarop zij invulling wil geven aan de verbeteraanpak en daarbij tevens een voorstel doen over de wijze waarop ProRail voornemens is om invulling te geven aan de acties in de uitvoeringsagenda van de LTSA-2 van maart 2014 waarbij zij als trekker is aangemerkt.

#### 6. Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS):

PHS (incl. OV SAAL) heeft tot doel hoogfrequent spoorvervoer op de drukste

---

<sup>9</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 474.

trajecten mogelijk te maken en het groeiende goederenvervoer te faciliteren. De uitvoering van PHS (incl. OV SAAL) is opgenomen in het investeringsprogramma van IenM; het betreft uitvoering van maatregelen over de periode 2013-2028.

ProRail voert in opdracht van IenM de benodigde studies en procedures uit t.b.v. 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 IenM 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 IenM zijn 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. IenM en ProRail brengen in onderling overleg zonodig aanpassingen aan op de planning van PHS en OV-SAAL op basis van de Geïntegreerde aanpak en de herijking van projecten en programma 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 vervoerders bij de uitwerking van de plannen, zoals afgesproken in het plan van aanpak PHS.

#### 7. Het landelijk verbeterprogramma overwegen<sup>10</sup>;

Sinds 2012 geeft ProRail onder regie van IenM 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".

Dit doel wordt bereikt door een gezamenlijke aanpak met betrokken decentrale overheden, waarbij cofinanciering een uitgangspunt is. Het streven is om in 2014 de eerste bestuurlijk afspraken over aan te pakken overwegen en maatregelen te maken. 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 Spoor<sup>11</sup>;

Met het programma wordt een maatregelenpakket uitgevoerd om het treinvervoer per 2030 toegankelijk te maken voor 90% van de reizen van mensen met een functiebeperking. Daartoe worden 368 bestaande stations op onderdelen

---

<sup>10</sup> Kamerstuk 29 893, nr. 148

<sup>11</sup> Kamerstuk 25 847, nr. 97 en bijlage

aangepast.

- a. 2015: de pakketten 'kleine maatregelen' en 'bouw 40 toiletten' zijn gereed;
- b. 2020: minimaal 90% van 'aanpassing perronhoogte' en 'bereikbaarheid perron' is gereed;
- 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. 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 zowel zelfstandig als samen met decentrale overheden, vervoerders en de consumentenorganisaties. ProRail dient reizigers met een beperking tegemoet te komen door het uitvoeren van flankerende maatregelen:

- a. personeel dat rechtstreeks in aanraking komt met personen met een handicap of beperkte mobiliteit dient voldoende getraind of opgeleid te zijn in het zich bewust zijn van de behoeften van de personen met een handicap en deze te kunnen beantwoorden;
- b. personeel dat rechtstreekse assistentie verleent aan personen met een handicap of beperkte mobiliteit dient voldoende getraind of opgeleid te zijn. Personeel volgt een opleiding hiertoe.

#### 9. Het programma fietsparkeren bij stations<sup>12</sup>;

Doelstelling van het programma is als volgt. Fietsen is gezond en is goed voor de stedelijke bereikbaarheid. Ook vind ik samen met andere overheden dat voor een goed werkende keten een goed functionerend voor- en natransport onontbeerlijk is en er voldoende stallingplaatsen zijn bij stations om de groeiende behoefte aan stallingsplaatsen te accommoderen. 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'
- d. 2020: einde van de tijdelijke Rijksinvesteringsbijdrage, einde van het tijdelijke actieprogramma 'Fietsparkeren bij Stations'

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

---

<sup>12</sup> Kamerstuk 32 404, nr. 53 en nr. 317.



#### 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 aan PGO die worden uitgevoerd op basis van het convenant PGO 3.0 met de aannemers en de bevindingen van de ILT. 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.

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

### **BIJLAGE 3, BEHORENDE BIJ ARTIKEL 21, EERSTE LID, ONDERDEEL A**

ProRail draagt er zorg voor dat de rapportage, bedoeld in artikel 21, 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 weergave 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 17, vijfde lid.

## **BIJLAGE 4, BEHORENDE BIJ ARTIKEL 21, EERSTE LID, ONDERDEEL B**

ProRail draagt er zorg voor dat de rapportage, bedoeld in artikel 21, eerste lid, onderdeel b, in elk geval de volgende elementen bevat.

- a. Een terugblik op het afgelopen jaar met daarin een weergave 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 versus de afgesproken bodemwaarden, zoals bedoeld in artikel 17, 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 artikel 19 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 17, vijfde lid.

## **ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING**

### **Artikel 1 (definities)**

Naast de in dit artikel opgenomen verkorte aanduidingen van "ProRail B.V." en "concessieverlener" 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.

### **Artikel 2 (reikwijdte)**

Dit artikel bepaalt de omvang en reikwijdte van de concessie: de hoofdspoorweginfrastructuur en de 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 niet voor nodig.

#### *Tweede lid*

In het tweede lid zijn de werkzaamheden benoemd waar deze concessie voor 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 uitbreiding daarvan. 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 onder b). Van belang ook hier is dat het enkel gaat om een uitbreiding van de hoofdspoorweginfrastructuur. Uitbreiding in de zin dat een nieuwe spoorlijn wordt aangelegd die (nog) niet als hoofdspoorweginfrastructuur is aangewezen, valt dus niet onder deze concessietaak. Dit volgt ook reeds uit het eerste lid, waarin is bepaald dat de concessie wordt verleend voor hoofdspoorweginfrastructuur. Daarvan is, zoals hierboven reeds opgemerkt, pas sprake als een aanwijzing op grond van het Besluit aanwijzing hoofdspoorwegen heeft plaatsgevonden. 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.

### **Artikel 3 (voortdurende verbetering)**

Dit artikel ziet toe op de verplichting voor ProRail om ten aanzien van de beheertaken gedefinieerd in de concessie te streven naar voortdurende verbetering. Elk jaar moet er ten opzichte van het vorige jaar een verbetering zichtbaar zijn, deze hoeft echter niet altijd kwantitatief te zijn, maar kan ook kwalitatief zijn.

### **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 volgen deels uit artikel 16 van de wet, eerste lid, onderdeel a, betreffende de zorg voor de kwaliteit, betrouwbaarheid en beschikbaarheid. Ook artikel 17 van de wet bevat 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 verkeert 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 de infrastructuurbeheerder 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 vormen 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 dient te geven aan de op basis van artikel 4 van haar gevraagde prestatie. De prestatiegebieden zijn tegelijkertijd dusdanig breed geformuleerd dat het voor ProRail in veel gevallen niet mogelijk zal zijn het hele prestatiegebied te bestrijken. Andere partijen op en rond het spoor waaronder spoorwegondernemingen, reizigers, verladers, decentrale overheden, etc. hebben hier ook een 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 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 vervoer van reizigers en lading (zie hieronder voor het vervoer van lading) mogelijk te maken. Hiertoe dient de beheerder 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 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 hier in veel gevallen direct in het beheer invulling aan geven.

Het gaat in dit onderdeel om:

a. 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 hoofdspoorweginfrastructuur transferruimtes op de aansluitende ruimtes, bijvoorbeeld ruimtes in handen van decentrale overheden of ruimtes in handen van de vervoerder op het hoofdrailnet. In het proces van capaciteitverdeling 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.

b. Reisgemak

Onder reisgemak wordt in ieder geval 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 verstaan.

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, de mate van beschutting beïnvloeden allemaal de comfortbeleving van de reiziger.

ProRail kan door o.a. door de inrichting van de transferruimtes en de mate en frequentie van de schoonmaak van de transferruimtes de reinheid beïnvloeden.

c. Reisinformatie

ProRail heeft de zorg om spoorwegondernemingen tijdig te voorzien van informatie met betrekking tot de treinenloop. 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. ProRail beheert daarnaast de fysieke infrastructuur voor reisinformatie in de transferruimtes. Het gaat hier o.a. om de omroepinstallaties en de systemen voor de informatie over de treinenloop.

*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. Ook hier geldt dat ProRail ook directe relaties kent met de verlader.

Het gaat in dit onderdeel om:

- a. 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.
- b. Aansluiting  
Onderdeel van de hoofdspoorweginfrastructuur en daarmee van de beheertaak van ProRail vormen ook laad- en losplaatsen voor het goederenvervoer. Middels het onderhoud, vervanging en uitbreiding van deze laad- en losplaatsen kan zij het aanbieden en ontvangen van lading per spoor beïnvloeden.
- c. Informatie-uitwisseling  
ProRail heeft de verantwoordelijkheid om goederenvervoerders van de informatie die zij nodig hebben voor het vervoer van goederen over de hoofdspoorweginfrastructuur te voorzien.

*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 drie prestatiegebieden onderscheiden. Het gaat hier om betrouwbaarheid, veiligheid en duurzaamheid.

Het gaat in dit onderdeel om:

- a. Betrouwbaarheid  
Hieronder wordt tevens verstaan het in controle zijn van het spoorstelsel, 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 artikel 17a waarin wordt gesproken over een storingsvrije en in goede staat verkerende infrastructuur. Deze concessie sluit hierbij aan en verstaat onder de betrouwbaarheid van de hoofdspoorweginfrastructuur 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 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 concessie wordt daarom aangevuld met de zorg voor de beschikbaarheid.

Onder beschikbaarheid wordt in deze concessie verstaan dat er binnen de theoretisch beschikbare capaciteit, hoofdspoorweginfrastructuur beschikbaar is voor de capaciteitsvraag die spoorwegondernemingen doen. De beschikbaarheid van de theoretische capaciteit wordt beïnvloed door onderhoud, vervanging en uitbreiding van de hoofdspoorweginfrastructuur, de capaciteitsverdeling en de verkeersleiding. ProRail kan middels onderhoud, vervanging en uitbreiding van de hoofdspoorweginfrastructuur, maar ook middels 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.

b. Veiligheid

Onder de zorg voor het verbeteren van de veiligheid wordt in deze concessie de zorg voor de spoorwegveiligheid, waaronder de veiligheid van passagiers, werknemers van spoorwegondernemingen en gecontracteerde derden, overweggebruikers, onbevoegden op spoorwegterreinen en anderen wordt verstaan, 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.

Bij de zorg voor het verbeteren van de spoorwegveiligheid wordt aangesloten bij de spoorveiligheidsrichtlijn, richtlijn 2004/49/EG. Deze richtlijn gaat uit van de verantwoordelijkheid, waar redelijkerwijs mogelijk, voor de veiligheid van de spoorweginfrastructuurbeheerder. Met de zorg voor de veiligheid in de beheerconcessie wordt deze verantwoordelijkheid geëxpliciteerd. Deze zorg vormt daarmee een aanvulling op het in artikel 16a van de wet verplichte veiligheidbeheersysteem. Ter invulling van de verantwoordelijkheid voor de veiligheid dient ProRail over een veiligheidbeheersysteem te beschikken. De zorg voor de veiligheid heeft betrekking op ProRail, maar ook op de door ProRail gecontracteerde derden. Daarnaast spreekt de veiligheidrichtlijn over een gezamenlijke verantwoordelijkheid voor de veiligheid voor zowel de spoorweginfrastructuurbeheerder als de spoorwegondernemingen. Met de zorg voor de veiligheid in de beheerconcessie wordt tevens deze gezamenlijke zorg verstaan. ProRail dient zich waar redelijkerwijs mogelijk

in te spannen om de gezamenlijke zorg vorm te geven.

De spoorveiligheidsrichtlijn onderscheidt binnen de zorg voor de veiligheid de zorg voor de veiligheid van passagiers, werknemers van spoorwegondernemingen, werknemers van gecontracteerde derden, overweggebruikers, onbevoegden op spoorwegterreinen en anderen. Deze invulling is in de beheerconcessie overgenomen om de zorg voor de spoorwegveiligheid te duiden.

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.

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 het weerstand bieden tegen opzettelijke verstoring verstaan. 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 betrouwbaarheid van de hoofdspoorweginfrastructuur kan zij de kans op een ongeluk met gevaarlijke stoffen verkleinen. In de capaciteitverdeling geeft zij bovendien invulling aan wettelijke normen die voor externe veiligheid gelden.

c. 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’.

Duurzaamheid gaat in deze concessie over de schaarste van de natuurlijke hulpbronnen waarmee welvaart wordt voortgebracht, zowel nu als in de toekomst. De redenering daarbij is dat de oppervlakte van de aarde eindig is, grondstoffen kunnen opraken en de opnamecapaciteit van de atmosfeer en onze natuurlijke omgeving grenzen kent. 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

internationaal en nationaal geaccepteerde onderverdeling van de hierboven gedefinieerde duurzaamheid.

Onder duurzaamheid wordt in deze concessie verstaan:

- a. 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 veroorzaakt negatieve externe effecten in de directe omgeving van het spoor. De lokale milieukwaliteit wordt aangetast. Concreet gaat het hierbij bij het spoor 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. Uitzondering hierop vormt trillingen waarvoor een wettelijk kader in ontwikkeling is. 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.

- b. 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 gaat gepaard met de uitstoot van broeikasgassen en daarmee een bijdrage aan de verandering van het klimaat. Daarnaast is het beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur van invloed op de uitstoot van broeikasgassen door spoorwegondernemingen die gebruik maken van het spoor. Mondiaal en Europees zijn afspraken gemaakt om de klimaatverandering tegen te gaan. Nederland heeft deze afspraken onderschreven. Het Europees en nationaal beleid om klimaatverandering tegen te gaan is gericht op het terugdringen van het gebruik van energie (energiebesparing), op de productie van hernieuwbare energie en het reduceren van de uitstoot van broeikasgassen. Hiertoe wordt generiek instrumentarium ingezet dat direct dan wel indirect op ProRail is gericht. Via het Europese systeem van emissiehandel is beoogd dat de CO<sub>2</sub> emissie van de productie van energie omlaag gaat. ProRail zelf valt niet direct onder het systeem van emissiehandel. Via de inkoop van energie wordt haar CO<sub>2</sub> emissie hier echter wel door beïnvloed. ProRail kan daarnaast gebruik maken van subsidieregelingen voor het opwekken van hernieuwbare energie of het besparen van energie.

Met de zorg voor het reduceren van de uitstoot van broeikasgassen wordt ProRail gestimuleerd om de mogelijkheden die zij heeft voor CO<sub>2</sub> 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.

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

ProRail is in Nederland één van de grotere terreinbeheerders. De terreinen van ProRail bevatten biodiversiteit. Mondiaal en Europees zijn afspraken gemaakt om het verlies van biodiversiteit tegen te gaan. In Nederland geldt een wettelijk kader van natuurwetgeving waar ook ProRail aan gehouden is. Daarnaast kent Nederland natuurbeleid met als kern de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) dat als doel heeft het verlies aan biodiversiteit te stoppen. Dit beleid wordt gekenmerkt door de creatie van een aaneengesloten netwerk van natuurgebieden. 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. Daarnaast doorsnijdt de hoofdspoorweginfrastructuur biodiversiteit rijke gebieden, waaronder de EHS. De hoofdspoorweginfrastructuur vormt hier een barrière die de ontwikkeling van de EHS en van de biodiversiteit daarin belemmert. ProRail kan bij de uitvoering van het beheer deze barrière werking verminderen. Het Meerjaren Programma Ontsnippering, waar ook ProRail aan deelneemt, draagt hier bijvoorbeeld aan bij. Met het prestatiegebied 'behoud en ontwikkeling van de op de terreinen van ProRail aanwezige biodiversiteit' wordt bovenstaande beoogd.

- d. 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 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.

- e. Een efficiënt gebruik van verantwoord gewonnen grondstoffen

Voor de 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 verantwoorde manier te verwerken.

#### *Tweede lid, onderdeel d*

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

ProRail heeft met haar beheertaken 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. ProRail is dan ook bij machte om de zorg te dragen voor deze ruimte. Zij kan voorstellen doen om de beschikbare ruimte te vergroten en zij kan er voor zorg dragen dat de beschikbare ruimte maximaal wordt benut.

#### *Derde lid*

Met het derde lid wordt duidelijk gemaakt dat de in het tweede lid bedoelde prestaties zich beperken tot het beheer. 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 over 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 37 t/m 40.

### **Artikel 6 (integrale afweging tussen prestatiegebieden)**

#### *Eerste lid*

In dit artikel wordt geregeld dat ProRail inhoudelijke integrale afwegingen maakt bij besluiten over de uitvoering van de in artikel 2 bedoelde werkzaamheden. In dit artikel zijn de zaken opgenomen die ProRail ten minste moet betrekken in deze

afweging. Het gaat hier onder meer om de prestatiegebieden in artikel 4. Beoogd wordt dat ProRail de prestatiegebieden onderling afweegt om te komen tot beslissingen waarin overwogen 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.

#### *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 transparantie verplichting voor ProRail opgenomen. Met dit lid wordt beoogd dat ProRail zich transparant opstelt jegens betrokkenen bij het beheer. 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 op basis van contracten met derden als vertrouwelijk is aangemerkt. Deze bepaling laat andere regelgeving met betrekking tot vertrouwelijkheid en openbaarheid onverlet.

#### *Tweede lid*

Bij de uitvoering van publieke taken 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 t.o.v. 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 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. Op deze informatie-indicatoren wordt ProRail niet afgerekend.

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 beheer betrokken partijen. In onderling overleg tussen de concessieverlener en ProRail zal worden bepaald welke onderdelen, gelet op de privacy gevoeligheid van sommige informatie, aan welke bij het beheer betrokken partijen beschikbaar zullen worden gesteld.

### **Artikel 8 (samenwerking gerechtigden)**

#### *Eerste lid*

ProRail voert een publieke taak uit, waarbij de belangen van een groot aantal partijen worden geraakt. Bij de uitvoering van een publieke 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 3 bedoelde prestatiegebieden, en een proactieve houding van ProRail 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 overlegtafels voor OV en Spoor heeft deze bijdrage onder andere betrekking op de in de terms of reference genoemde onderwerpen (bijlage D van de LTSA-2):

- a. 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;
- b. aanmerkelijke werken voor derden zoals bedoeld in het vierde lid van artikel 37;
- c. de in artikel 2, onderdeel c bedoelde verdeling van de capaciteit;
- d. infrastructuurontwikkeling en de planning hiervan;
- e. het langjarige onderhoudsrooster van ProRail;
- f. het in hoofdstuk 4 bedoelde beheerplan;
- g. de in artikel 21, bedoelde rapportage over de uitvoering van het beheerplan;
- h. de afstemming ruimtelijke ontwikkeling en spoor.

De bijdrage van ProRail aan deze overleggen bestaat o.a. 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.

#### *Derde lid*

Dit lid ziet erop toe dat ProRail zich committeert en ook uitvoering geeft aan de afspraken en besluiten, zoals die in de overlegverbanden uit het tweede lid worden gemaakt. De concessieverlener neemt ook deel aan de in het tweede lid genoemde overlegverbanden, waardoor er in principe geen situatie kan ontstaan waarbij ProRail gecommiteerd wordt aan het uitvoeren van afspraken en besluiten, maar waar de concessieverlener niet mee kan instemmen.

### **Artikel 9 (samenwerking met de vervoerder op het hoofdrailnet)**

Dit artikel heeft betrekking op de samenwerking met de vervoerder op het hoofdrailnet. Om te komen tot een goede uitvoering van de concessie, is samenwerking met de vervoerder op het hoofdrailnet van groot belang. Daarnaast voert de vervoerder op het hoofdrailnet net als ProRail, diens activiteiten uit op grond van een door de concessieverlener verleende concessie. De twee concessies kennen, voor zover mogelijk dezelfde prestatiegebieden. Ten behoeve van een deugdelijke afstemming, gedeelde verantwoordelijkheid en continue verbetering van de dienstverlening, dienen de vervoerder op het hoofdrailnet en ProRail dan ook op verschillende onderwerpen samen te werken. Door de partijen moet nader worden bepaald op welke wijze invulling wordt gegeven (en voor welk deel) aan de prestatiegebieden. Dit artikel dient ertoe dit te borgen. Hierbij geldt de kanttekening dat de samenwerking met vervoerder op het hoofdrailnet alleen mogelijk is op die onderdelen van de concessie waarbij de niet-discriminerende positie van ProRail niet in gevaar komt.



### **Artikel 10 (samenwerking met de regionale spoorvervoerders)**

Dit artikel heeft betrekking op de samenwerking met de regionale spoorvervoerders. Voor de goede uitvoering van de concessie, is samenwerking met de regionale spoorvervoerders van groot belang. Ten behoeve van een deugdelijke afstemming, gedeelde verantwoordelijkheid en continue verbetering van de dienstverlening dienen de regionale spoorvervoerders (en 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 regionale spoorvervoerders alleen mogelijk is op die onderdelen van de concessie waarbij de niet-discriminerende positie van ProRail niet in gevaar komt.

### **Artikel 11 (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 o.a. werken voor derden, de stationsomgeving en de beheerplancyclus.

### **Artikel 12 (samenwerking 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.

### **Artikel 13 (landsdelige en landelijke OV & Spoortafels)**

In dit artikel wordt geregeld dat ProRail verplicht deelneemt aan de landsdelige en landelijke OV & Spoortafels. De OV & Spoortafels zijn ingericht om te komen tot vergroting van de samenwerking tussen partijen die betrokken zijn bij het netwerk, en zijn primair 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 vervoerders. 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.

### **Artikel 14 (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 gaan partijen projecten en programma's beoordelen op basis van de LTSA-doelen. Hiervoor wordt een eenduidig afwegingskader gehanteerd. De onafhankelijke investeringscommissie geeft advies over de meest effectieve en efficiënte investeringen, waarna de concessieverlener uiteindelijk besluit.

#### *Eerste lid*

In het eerste lid is vastgelegd dat voorstellen die aan de investeringscommissie worden voorgelegd, door ProRail gezamenlijk met de andere vervoerders op het spoor worden ontwikkeld. Het gaat om investeringsvoorstellen voor (nieuwe) infrastructuur die gerelateerd is aan het hoofd railnet.

#### *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. Het besluit van de concessieverlener is bindend naar alle partijen die het voorstel hebben ingediend, waaronder ook ProRail.

### **Artikel 15 (procedure totstandkoming beheerplan)**

In dit artikel is de procedure voor de totstandkoming van het beheerplan opgenomen. In figuur 2 is een schematische weergave 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 8, 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 15, dertiende lid, met daarbij een aanwijzingsbevoegdheid voor de concessieverlener, geeft de concessieverlener eveneens een sturingsinstrument.

Met betrekking tot het toevoegen van aanwijzingen moet gezegd worden dat ProRail gronden kan hebben waarom zij aanwijzingen naast zich neerlegt. Dit kan bijvoorbeeld financieel zijn, maar ook omdat naar de inschatting van ProRail andere prestaties eronder kunnen leiden. ProRail kan deze aanwijzingen beargumenteerd naast zich neerleggen.

#### *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.

#### *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. Specifieke delen van de hoofdspoorweginfrastructuur kunnen daarbij door de concessieverlener worden gedefinieerd en aangewezen.

#### *Vijfde lid*

De verplichtingen die voortkomen uit de beleidsprioriteitenbrief, worden door ProRail uitgewerkt in de concept hoofdlijnen van het ontwerpbeheerplan.

#### *Zesde lid*

De concept 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 voorziet hierin.

#### *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 & Spoortafels 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 4 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 motivatie te verstrekken op grond waarvan ProRail het advies of de zienswijze naast zich neer heeft gelegd. Daarnaast moet ProRail de partijen en/of overlegverbanden de gelegenheid geven tot nader overleg.

In de motivatie 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 concept subsidieaanvraag.

#### *Twaalfde lid*

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

#### *Dertiende lid*

Uiterlijk in de eerste week van november treedt de concessieverlener met ProRail in overleg over het voor 1 oktober ingediende ontwerp beheerplan. In het overleg kan de concessieverlener een aanwijzing geven op één of meerdere onderdelen van het ontwerp beheerplan. De aanwijzing kan betrekking hebben op een punt dat reeds in de beleidsprioriteitenbrief was opgenomen, maar niet of naar het oordeel van de concessieverlener onvoldoende is uitgewerkt in het ontwerp beheerplan. De aanwijzing kan ook betrekking hebben op nieuwe en/of aanvullende punten, die zich bijvoorbeeld in de tussentijdse periode tussen opstellen van de beleidsprioriteitenbrief en het ontwerp beheerplan 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 onderdelen van het beheerplan. De onderdelen van het beheerplan zijn in dit lid benoemd. Het betreft met name die onderdelen van het beheerplan die zich richten op de invulling van de prestatiegebieden en de te leveren prestaties, programma's en maatregelen.

#### *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 16 (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 Spoorwegruiimte, richtlijn nr. 2012/34/EU. Daaruit volgt dat vooraf voor de gehele duur van de concessie de structuur van de betalingen ter financiering van de infrastructuurbeheerder 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 de beheerder van landelijke spoorweginfrastructuur 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 concept subsidieaanvraag te doen. Deze aanvraag vormt een bijlage bij het beheerplan. In de praktijk is het voor ProRail niet mogelijk om op 1 september een beheerplan op te stellen. Daarom wordt in artikel 15, vijfde lid, gesproken van de hoofdlijnen van het ontwerpbeheerplan. ProRail dient vervolgens voor 1 oktober een ontwerpbeheerplan in. Op basis van het in artikel 15, 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.

#### *Derde lid*

ProRail is volgens dit derde lid gehouden om voor het gebruik van de desbetreffende hoofdspoorweginfrastructuur zodanige opbrengsten te genereren dat die opbrengsten in lijn zijn met de in de begroting van het infrastructuurfonds opgenomen bedragen en daarmee feitelijk meebewegen. De wijze van uitvoering van dit principe is opgenomen in de toekomstige algemene maatregel van bestuur gebruiksvergoeding die nu in voorbereiding is. Deze AMvB wordt thans uitgewerkt in het kader van de implementatie van de Recast en daarin worden o.a. regels gesteld ten aanzien van de gebruiksvergoeding, de heffingen en kortingen.

### **Artikel 17 (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 hoe 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 middels 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.

De prestatiegebieden hebben een reikwijdte die in sommige gevallen verder reikt dan de formele bevoegdheden van ProRail. 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 middels 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 27 genoemde professionalisering van taken en de in artikel 12 genoemde samenwerking met Rijkswaterstaat.

#### *Tweede lid*

In dit artikel is vastgelegd dat ProRail in het ontwerpbeheerplan en in het beheerplan een beschrijving moet opnemen van de inhoudelijke integrale

afweging die ProRail maakt ingevolge artikel 6.

#### *Derde lid*

Het derde lid regelt dat ProRail afstemming zoekt met andere vervoerders 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.

#### *Vierde lid*

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

#### *Vijfde lid*

De hoofdlijnen van het beheerplan bevatten in ieder geval de onderdelen zoals genoemd in het tweede lid, onderdeel a t/m f.

### **Artikel 18 (inhoud beheerplan: indicatoren)**

#### *Eerste lid*

De concessieverlener bepaalt de streefwaarden voor de prestatie-indicatoren voor de belangrijke ijkpunten in de concessie, namelijk 2019 (het moment van de mid term 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 mid term review door de concessieverlener worden bepaald.

#### *Tweede lid*

In dit lid is geregeld dat ProRail kan afwijken van de prestatie-indicatoren, zoals die in de beleidsprioriteitenbrief en in bijlage 1 van deze concessie zijn opgenomen. De mogelijkheid om af te wijken van de voorgestelde prestatie-indicatoren is beschreven in artikel 15. 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. Ten allen tijd moet ProRail bij wijzigingen in de prestatie-indicatoren aangeven op grond van welke afweging dit is gebeurd.

#### *Derde 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 meetstelsel c.q. de meetsystemen. In



de beschrijving is informatie opgenomen over o.a. 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 19 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.

#### *Vierde lid*

Voor het meten van indicatoren die betrekking hebben op klantoordelen, zal gebruik worden gemaakt van de bestaande meting van klantoordelen 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 klantoordelen, 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 klantoordelen te ontwikkelen. De concessieverlener geeft opdracht om de klantoordelen te meten.

### **Artikel 19 (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 gerechtigden de maatregelen en programma's uit te voeren.

#### *Tweede lid*

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 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.

#### *Vierde 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.

#### *Vijfde lid*

In het vijfde lid is voor maatregelen of programma's met een acuut karakter een uitzondering gemaakt ten opzichte van de in het derde en vierde 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.

#### *Zesde 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.

### **Artikel 20 (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 21 (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 resultaat van het daaraan voorafgaande kalenderjaar. In bijlage 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 te rapporteren over de voortgang van de prestaties; ook ten aanzien van de uitbreiding van de capaciteit van de hoofdspoorweginfrastructuur.

### **Artikel 22 (beheerprotocol)**

Deze bepaling regelt het concessiebeheer. Het concessiebeheer wordt door de concessieverlener, mede aan de hand van een beheerprotocol, uitgevoerd.

### **Artikel 23 (kwaliteitsmanagementsysteem)**

Het artikel over het kwaliteitsmanagementsysteem biedt de concessieverlener de zekerheid dat ProRail de concessie op een transparante en navolgbare wijze uitvoert. Op deze manier is er de garantie dat de concessieverlener de genomen keuzes en afwegingen van ProRail, uiteindelijk, kan inzien.

### **Artikel 24 (sanctionering)**

Bij de wijziging van de wet van 1 januari 2013 is de mogelijkheid opgenomen om aan de concessie een voorschrift te verbinden dat de beheerder bij tekortschieten in het verrichten van een bepaalde prestatie gehouden is een geldsom te voldoen aan de concessieverlener. Deze boetebepaling is daaraan vergelijkbaar, met dien verstande dat niet langer in alle gevallen sprake is van een herstelperiode. Het uitgangspunt is dat bij het tekortschieten in de prestaties direct een boete 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 een rechtvaardigingsgrond bestaat voor het niet halen van de streefwaarde(n). Of er sprake is van een rechtvaardigingsgrond dient door ProRail te worden aangetoond en zal per geval

worden beoordeeld. De boete betekent een extra prikkel om jaarlijks de ambitie van prestatieverbetering te bereiken.

### **Artikel 25 (mid term review 2019)**

De mid term review heeft als doel om de doelmatigheid van de professionalisering van ProRail te toetsen. Daarnaast wordt er gekeken of de streefwaarden voor 2019, programma's en maatregelen (dan wel mijlpalen of tussenproducten) en de realisatie van de professionalisering van ProRail is bereikt.

### **Artikel 26 (audits, evaluaties en benchmarks)**

#### *Eerste lid*

Net als de verantwoording, opgenomen in de artikelen 7, 20 en 21, 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 26 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 naar de in het tweede lid genoemde onderwerpen. De eerste benchmark dient uiterlijk in 2019 plaats te vinden. 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 27 (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.

#### *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 beheerplancycclus 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). In dit lid is dit vastgelegd.

### **Artikel 28 (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 dat weliswaar met deze concessie publieke taken krijgt opgelegd, maar daarmee nog niet per definitie gebonden is 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 op verzoek van de concessieverlener gehouden dit rijksbeleid uit te voeren of bij te dragen aan de uitvoering van rijksbeleid door de concessieverlener of door andere uitvoerende partijen. Hier kan bijvoorbeeld gedacht worden aan de uitvoering van taken op basis van de wet SWUNG of beleid op het gebied van externe veiligheid. 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 uitvoering toch gewenst is.

#### *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 het doen van studies, het doen van uitvoeringstoetsen op voorstellen voor beleid en regelgeving en het ondersteunen van de concessieverlener of in voorkomende gevallen de concessieverlener in zowel nationaal als internationaal overleg met derden. 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 wordt tevens ondersteuning van de concessieverlener in haar communicatie met de Tweede Kamer, zoals het beantwoorden van Kamervragen, ondersteuning bij overleggen met de Tweede Kamer en het uitvoeren van moties, 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 overleggen valt hieronder. De concessieverlener dient een redelijke termijn aan te geven waarbinnen reactie van ProRail wordt gewenst.

#### **Artikel 29 (beleidstoets beheer)**

Dit artikel borgt de positie van de concessieverlener t.o.v. veranderingen in het beheer of de beheerorganisatie die van invloed kunnen zijn op het beheer of het beleid 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 initiatiefase, 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. 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. 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) of wijzigingen van de plannormen van ProRail.

##### *Tweede lid*

In het tweede lid is bepaald dat indien de concessieverlener een beleidstoets wil uitvoeren, ProRail niet mag aanvangen met de uitvoering van de programma's. 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 30 (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. Een voorbeeld hiervan is het Normenkader Veilig Werken. 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 de LTSA-2. Om die reden is in dit artikel vastgelegd dat wijzigingen in deze operationele criteria / plannormen door ProRail moeten worden voorgelegd voor een bindend advies aan de concessieverlener.

### **Artikel 31 (betrouwbaarheid)**

#### *Eerste lid*

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

#### *Tweede lid*

Het verbeteren van de betrouwbaarheid van het spoorvervoer is een belangrijke doelstelling uit de LTSA-2. Het verbeteren van de betrouwbaarheid maakt onderdeel uit van de zogenaamde Geïntegreerde aanpak, zoals deze is benoemd in de LTSA-2. De Geïntegreerde aanpak is een van de programma's die opgenomen is in bijlage 2 van de concessie.

#### *Derde lid*

In het derde lid is vastgelegd dat de activiteiten, mijlpalen en tussenproducten van de Geïntegreerde aanpak via de beheerplancyclus worden uitgewerkt en bewaakt.

#### *Vierde en vijfde lid*

In het vierde lid is vastgelegd uit welke maatregelen de Geïntegreerde aanpak in ieder geval bestaat. Uitvoering van de maatregelen gebeurt door ProRail, in samenwerking met de vervoerder op het hoofdrailnet.

#### *Zesde lid*

Het verbeteren van de betrouwbaarheid is ook één van de beoogde resultaten van het programma Winterweer. Om die reden is in dit vierde lid de relatie met het programma Winterweer gelegd. Het programma Winterweer is eveneens opgenomen in bijlage 2 van de concessie.

### **Artikel 32 (goederenvervoer)**

#### *Eerste lid*

In het eerste lid wordt een verandering aangegeven ten aanzien van de huidige situatie rondom de verantwoordelijkheden op de Betuweroute.

#### *Tweede lid*

In het tweede lid wordt expliciet gemaakt dat ProRail verantwoordelijk is voor het verbeteren van de kwaliteit van de geleverde goederenpaden en de benutting daarvan.

#### *Derde lid*

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

#### *Vierde lid*

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

### **Artikel 33 (Richtlijn omgevingslawaai)**

#### *Eerste lid*

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 dit 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.

#### *Tweede lid*

Op verzoek van de concessieverlener doet ProRail voor hoofdspoorwegen een voorstel voor een actieplan als bedoeld in artikel 11.11 van de Wet Milieubeheer.

### **Artikel 34 (HSL)**

In dit artikel is de gezamenlijke verantwoordelijkheid van ProRail en NS vastgelegd ten aanzien van het verbeteren van de prestaties ten aanzien van de betrouwbaarheid op de HSL-corridor. 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 35 (staat van de infrastructuur)**

ProRail is op grond van dit artikel verplicht om de 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. Dit artikel waarborgt dat aan de uitkomsten van genoemde onderzoeken opvolging wordt gegeven door ProRail.

### **Artikel 36 (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 vervoerder op het hoofdrailnet om de inspanningen ten aanzien van de veiligheids(cultuur) op elkaar af te stemmen. In de vervoerconcessie zijn hierover vergelijkbare afspraken gemaakt.

### **Artikel 37 (werken voor Derden; werken die gerelateerd zijn aan het beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur)**

Hoofdstuk 7 bevat een reeks aan 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, maar die wel gerelateerd zijn aan beheer zoals bedoeld in artikel 2 van deze concessie.

#### *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 wet is het verboden de daar genoemde activiteiten te verrichten aan de hoofdspoorweginfrastructuur. Dit verbod geldt niet voor de beheerder. In zoverre heeft ProRail een economische machtspositie als bedoeld in artikel 24 van de Mededingingswet. ProRail mag van deze economische machtspositie geen misbruik maken. Daarom is in artikel 37, eerste lid, de verplichting opgenomen om – uitgezonderd de omstandigheden genoemd in het artikel – de werkzaamheden voor derden te verrichten indien deze of de uitvoering daarvan activiteiten betreffen als bedoeld in artikel 22 wet.

#### *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 o.a. alle processtappen op hoofdlijnen beschrijft,

van intake tot oplevering en alle relevante voorschriften bevat. In het tweede lid is voorts geëxpliciteerd dat ProRail tenminste in haar procedure de omgang met klachten opneemt zoals bepaald in artikel 7 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 alle werken voor derden. Op basis van het derde lid wordt dan ook van ProRail verwacht dat zij het loket is voor derdenwerk. 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 het achtste lid van artikel 37 van de concessie kunnen vier categorieën werken voor derden worden onderscheiden (zie figuur 3) waarop een verschillende procedure van toepassing is.

#### *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 heeft 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	Lijden	Categorie 3
Besluit minister na advies ProRail op basis van advies OV en Spoor tafels.		ProRail oordeelt zelfstandig of zij de werken uitvoert
Aanmerkelijk		Niet aanmerkelijk
Besluit Minister na advies ProRail op basis van advies OV en Spoor tafels.		ProRail is gehouden de werken uit te voeren
Categorie 2	Niet lijden	Categorie 4

*Figuur 3. Categorieën werken voor derden die gerelateerd zijn aan het beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur*

#### Categorie 1 en 2

Deze categorieën betreffen werken derden die een aanmerkelijke uitbreiding, wijziging, aantakking of kruising van de hoofdspoorweginfrastructuur in houden en waar het beheer al dan niet onder kan lijden. ProRail adviseert de concessieverlener over deze derdenwerken. Deze derdenwerken worden door ProRail voorgelegd aan de in het zesde lid bedoelde overleg. De deelnemers aan het overleg betreffende openbaar vervoer en spoor komen niet overeen met de gerechtigden zoals bedoeld in artikel 8. Dat betekent dat ProRail naast het raadplegen van de overleggen over openbaar vervoer en spoor ook de andere gerechtigden dient raad te plegen alvorens zij komt tot het in het zevende lid bedoelde advies. De behandeling van het derdenwerk aan de overlegtafels 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. Het besluit op basis van het vijfde lid, bedoeld in het zevende lid, ziet dan ook uitsluitend op de vraag of de concessieverlener het lijden van het beheer kan accepteren.

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 niet aanmerkelijk zijn. 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 na het oordeel van ProRail niet aanmerkelijk zijn en waar het beheer niet onder lijdt. ProRail is gehouden deze werken uit te voeren.

## **Artikel 38 (werken voor derden; medewerking aan aanleg van hoofdspoorweginfrastructuur door derden)**

Wanneer het, in opdracht van de concessieverlener, de aanleg door derden van hoofdspoorweginfrastructuur 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 derde 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 39 (kosten en tarieven voor werken voor derden bedoeld in de artikelen 37 en 38)**

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 onder artikel 39, eerste lid, bedoelde kosten worden ook de kosten voor onderhoud en vervanging na oplevering van het derden werk gerekend.

## **Artikel 40 (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 HSWI. In de praktijk komt het voor dat een werken voor derden gerelateerd aan het beheer en de aanleg van de hoofdspoorweginfrastructuur 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 de hoofdspoorweginfrastructuur moet het voordeel van deze werken voor de derde inzichtelijk worden gemaakt aan de concessieverlener.

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

In het derde lid wordt bepaald dat de concessieverlener een melding van ProRail ontvangt bij werkzaamheden voor derden waar het beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur onder kan leiden, 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 41 (aansprakelijkheid en gerechtelijke procedures)**

Dit artikel legt op ProRail de verplichting om in haar bedrijfsvoering de nodige zorgvuldigheid te betrachten door ondermeer 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 42 (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 43 (gekwalificeerde 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 44 (inning en afdracht HSL-heffing)**

ProRail int voor de gehele door haar beheerde hoofdspoorweginfrastructuur de gebruiksvergoeding. De HSL wordt niet door ProRail maar door Infrasppeed beheerd. Middels artikel 44 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 45 (looptijd)**

Ingevolge artikel 29 van de richtlijn 2012/34 moet de concessie voor ten minste vijf jaar worden verleend. 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.