

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

Datum	15 november 2022	Opsteller	Bescherming persoonlijke levenssfeer
Ons kenmerk	VT20160142-1167882800-3573	Telefoonnummer	Bescherming persoonlijke levenssfeer
Bijlage(n)	2	Afdeling	Corporate Control Finance
Onderwerp	Aanbieding addendum beheerplan 2022 - 2023		

Geachte mevrouw Heijnen,

Postadres
Postbus 2038
3500 GA Utrecht

www.prorail.nl

Met deze brief bied ik u namens ProRail het addendum beheerplan 2022 – 2023 aan, conform de bepalingen in artikel 16 van de Beheerconcessie 2015 - 2025. Bijgevoegd vindt u naast het genoemde addendum ook de complete lijst van ingediende consultatiereacties op het genoemde addendum door alle stakeholders.

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

Met vriendelijke groet,
namens de Raad van Bestuur

Bescherming persoonlijke levenssfeer

Mirjam van Velthuisen - Lormans
CFO

Bijlagen:

- Addendum Beheerplan 2022 – 2023
- Consultatiereacties stakeholders concept addendum beheerplan 2022-2023

Addendum op het Beheerplan 2022 - 2023



Spoor naar morgen

ProRail

Kenmerk VT20160142-1167882800-3391

Datum 15 november 2022

Onderwerp Addendum Beheerplan 2022 – 2023

Status Definitief

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	1
Inleiding.....	2
1. Visie & strategie	3
Groeiende behoefte aan duurzame mobiliteit mogelijk maken	3
2. Verbindt – Vergroten van de spoorcapaciteit, gemetennaar het aantal treinpaden	5
Productstappen MLT	5
Stations- en aanlegprojecten	6
Fietsparkeren	8
Stationsagenda.....	8
3. Verbetert – Veilig en betrouwbaar spoor, gemetennaar de tevredenheid van reizigers, verladers en omgeving.....	9
Aanpak winterweer	9
Goederenvervoer – verbeterprogramma Zee - Zevenaar	11
Blusvoorzieningen	11
Voldoen aan omgevingsvergunningen/ oplossen LoD's	12
Wegwerken (specifieke) infraknelpunten.....	12
Meer Natuur in de Berm	13
4. Verduurzaamt – Duurzame mobiliteit, gemeten naaronze ecologische voetafdruk.....	14
Opwekking op eigen assets	14
Informatie-indicatoren Duurzaamheid	14
5. Bevlogen ProRailers – fantastische organisatie om te werken, gemeten naar de mate waarin medewerkersProRail bij anderen aanbevelen als werkgever.....	16
Personeelstekort Verkeersleiding	16
Werkbelevingsonderzoek	17
Lange termijn	17
Korte termijn.....	17
6. Betaalbaar spoor – Doelmatige uitgaven, gemetennaar de kosten per treinpad	19
Opbouw nieuwe reeksen	19
7. Overig – rectificatie	20
Bijlage 1: stakeholdersconsultatie concept addendum beheerplan 2022-2023	
Bijlage 2: overzicht buitendienststellingen 2023	

1. Inleiding

In 2021 heeft ProRail u het concept beheerplan 2022 – 2023 gestuurd en heeft zij u gevraagd hierop te reageren. ProRail heeft toen aangegeven dat zij een meerjarige doorkijk hanteert, omdat dit past bij de aard van haar werkzaamheden. Maar ook om haar stakeholders meer ruimte te geven om mee te denken over de inhoud van dit plan, omdat deze werkzaamheden vaak met een meerjarige doorkijk gepland worden. Na de vaststelling van het beheerplan 2022-2023, is ProRail in 2022 aan de slag gegaan met een addendum.

In dit addendum brengen we een aantal ontwikkelingen en plannen onder de aandacht die we nog niet in het beheerplan 2022-2023 konden delen en geven wij op een aantal onderwerpen een update. Dit geldt tevens voor de eerder opgestelde overzichtskaart van buitendienststellingen voor 2023 en hebben wij opgenomen in bijlage 2 van dit addendum.

In dit addendum gaat ProRail in op een aantal zaken waarnaar het ministerie van IenW heeft gevraagd in de jaarbrief die wij op 6 april 2022 hebben ontvangen. Daarnaast identificeren wij ook een aantal additionele zaken die ProRail graag onder uw aandacht wil brengen.

Met als basis de wettelijke taken en vragen die de maatschappij stelt is ProRail haar strategische resultaatsgebieden en prioriteiten aan het herijken en bekijken wij hoe de organisatie hiervoor versterkt moet worden. In hoofdstuk 1 geeft ProRail de stand van zaken weer. De nieuwe indeling van de resultaatsgebieden leidt er ook toe dat we dit addendum iets anders indelen dan het oorspronkelijke beheerplan 2022-2023.

In de volgende hoofdstukken geven we invulling aan een aantal inhoudelijke onderwerpen die voor een goede invulling van onze kerntaken van belang zijn, zoals de belangrijkste productstappen die wij realiseren voor de vervoerders, de aanpak en evaluatie in geval van (extreem) winterweer, hoe ProRail de infrastructuur voor goederenvervoerders verbetert, het programma Opwekking op eigen assets en de aanpak van het personeelstekort op haar verkeersleidingposten. Ook informeert ProRail u over de nieuwe opbouw van de financiële reeksen die wij momenteel met het ministerie van IenW aan het herijken zijn.

De huidige geopolitieke omstandigheden in Nederland en de rest van Europa voegt een extra dimensie toe aan het realiseren van de plannen van ProRail. Er was al sprake van schaarste aan mensen en materialen en recent is daar een grote onzekerheid bij gekomen, naar aanleiding van het internationale oorlogsconflict in Oekraïne. Net als onze stakeholders wordt ProRail geconfronteerd met forse prijsstijgingen en onzekerheid in de levering van materialen. ProRail monitort de situatie op dagelijkse basis en sturen we bij (in frequent overleg met het ministerie van IenW) in de afspraken over prijs- en leveringsrisico's met aannemers wanneer dat nodig is. Het is op dit moment onzeker wat dit gaat betekenen voor de uitvoering van de plannen in het beheerplan 2022 – 2023 en dit addendum. We zetten in op het zorgen dat storingsherstel kan blijven plaatsvinden en dat lopende projecten en aanbestedingen doorgaan. Waar het nodig is grijpen we in door de voorraad van materialen anders te verdelen, de scope van projecten aan te passen of beperkt te schuiven in de planning.

ProRail biedt dit addendum bij u aan, zodat u op de hoogte bent van onze meest recente en geüpdatete plannen voor de middellange termijn. In 2023 zal ProRail een nieuw beheerplan opstellen en deze bij u consulteren en vervolgens definitief aanbieden.

1. Visie & strategie

Groeiende behoefte aan duurzame mobiliteit mogelijk maken

ProRail verbindt mensen, steden, en bedrijven per spoor nu en in de toekomst. Zij maakt aangenaam reizen en duurzaam vervoer mogelijk en zorgt dat het op en om het spoor veilig is. Dat is waar ProRail voor staat. Waar wij voor gaan, is de groeiende behoefte aan duurzame mobiliteit in Nederland mogelijk maken, samen met onze partners. Het spoor is onmisbaar voor de bereikbaarheid van werk en (nieuwe) woongebieden, voor goederenvervoer en het behalen van de klimaatdoelstellingen. Waar ProRail op de korte termijn een daling ziet in het aantal reizigers, zien wij tegelijkertijd dat het goederenvervoer groeit. Alle prognoses, waaronder de Integrale Mobiliteitsanalyse, laten zien dat de bevolking de komende jaren met ruim een miljoen mensen zal toenemen en dit zal hoe dan ook een forse groei betekenen voor het goederen- en personenvervoer. Het is onze ambitie om een groei van 30% meer reizigers en 50% meer goederen mogelijk te maken. ProRail moet nu aan de slag om Nederland ook in 2030 en daarna bereikbaar te houden.

ProRail heeft grote ambities en tegelijkertijd zien wij forse uitdagingen. ProRail moet meer doen in een steeds complexere omgeving met beperkte (extra) financiële middelen op een krappe arbeidsmarkt en met een tekort aan materialen. Dat kunnen we alleen door meer focus aan te brengen in wat we doen en echte verandering aanbrengen in hoe ProRail werkt.

ProRail heeft haar ambitie concreet en meetbaar gemaakt aan de hand van vijf resultaatgebieden:

- Verbindt – Vergroten van de spoorcapaciteit, gemeten naar het aantal treinpaden;
- Verbetert – Veilig en betrouwbaar spoor, gemeten naar de tevredenheid van reizigers, verladers en omgeving;
- Verduurzaamt – Duurzame mobiliteit, gemeten naar onze ecologische voetafdruk;
- Bevlogen ProRailers - Fantastische organisatie om te werken, gemeten naar de mate waarin medewerkers ProRail bij anderen aanbevelen als werkgever;
- Betaalbaar spoor - Doelmatige uitgaven, gemeten naar de kosten per treinpad.

Vanaf hoofdstuk 2 hebben we dit addendum dan ook op die manier ingedeeld – hiermee willen we zowel binnen onze eigen organisatie als naar buiten toe consistent werken.

ProRail heeft haar ambitie vertaald naar zeven strategische prioriteiten voor de komende jaren. Samengevat: ProRail zorgt dat de basis op orde blijft voor logistiek en infra, ProRail moderniseert haar netwerk en ProRail versnelt op innovatie en digitalisering. Deze prioriteiten zijn leidend voor wat wij de komende jaren gaan doen om onze ambitie – zoals meetbaar gemaakt in de 5 resultaatgebieden – te realiseren. In het beheerplan 2022 – 2023 heeft ProRail haar prioriteiten benoemd en verder uitgelegd, de bovenstaande lijst is een aanscherping van de prioriteiten.

We kunnen onze grote ambitie alleen bereiken als we ook verandering brengen in de manier waarop we dingen doen, binnen ProRail en samen met de spoorsector. ProRail heeft al stappen in die richting gezet, bijvoorbeeld met 'Samenspel voor meer treinen' in het ontwikkelproces (zie het Beheerplan 2022/2023). Hier bouwen we door met drie organisatieversterkers:

- ProRail gaat focus aanbrengen. Dat betekent resultaatgericht sturen en werken: haar mensen en middelen richten op wat echt gedaan moet worden. Keuzes maken wat we nu oppakken en afmaken én waar we nee tegen zeggen.
Dit heeft al geresulteerd in de ProRail jaaragenda 2023 die de mijlpalen en kaders biedt

voor al haar organisatieonderdelen, om hun bijdrage aan onze gezamenlijke doelstellingen te bepalen.

- ProRail gaat op één manier samenwerken om snel en wendbaar tot een resultaat te komen: we werken aan een eenvoudiger besturingsmodel voor heel ProRail zodat voor iedereen duidelijk is wie waarvoor verantwoordelijk is en hoe een besluit tot stand komt. Dit als eerste stap naar een eenduidige werkwijze door de hele organisatie en een gedeelde taal en cultuur.
- ProRail investeert in een ontwikkelprogramma voor alle ProRailers om de ProRail manier van werken en de benodigde digitale vaardigheden te leren. We zijn gestart met de verdere ontwikkeling van ons leiderschap in lijn met deze strategie.

ProRail noemt de uitvoering van haar strategie:



2. Verbindt – Vergroten van de spoorcapaciteit, gemeten naar het aantal treinpaden

Productstappen MLT

In het beheerplan 2022 – 2023 heeft ProRail benoemd welke productstappen we verwachten mogelijk te gaan maken in de jaren 2022 – 2023 (met een doorkijk naar 2024 en 2025). 2022 was hierbij gedetailleerder uitgewerkt dan de navolgende jaren (zie pagina 28 en verder van het beheerplan 2022 – 2023). Hieronder geven we een update van de productstappen die we de komende jaren mogelijk willen maken. De uiteindelijke uitvoering van deze productstappen ligt uiteraard bij de vervoerders. Bij deze plannen zijn we afhankelijk van financiering en marktomstandigheden zoals eventuele prijsstijgingen en beschikbaarheid van mensen en materialen.

Productstappen MLT Reizigers 2023:

- Halfuursdienst Heerlen – Herzogenrath, deze is mogelijk na gereedkomen dubbelspoor Heerlen – Landgraaf.
- Instroom ICNG in de binnenlandse HSL-treinen. Hiervoor zijn maatregelen op het gebied van tractie- en energievoorziening (TEV) randvoorwaarden.
- Productstap voor Apeldoorn – Amersfoort is ingetrokken en de realisatie van de Maaslijn is uitgesteld.
- De Intercity's die alleen in de spits tussen Enkhuizen en Amsterdam rijden halteren in Purmerend. Dit betreft een proef, de IC-stop Purmerend zit namelijk niet in TBOV2030 (toekomstbeeld OV voor 2030). Randvoorwaarde is dat een aantal niet actief beveiligde overwegen (NABO's) op het baanvak Hoorn – Zaandam opgeheven moet worden, wat een mogelijk risico voor invoering in dienstregeling 2023 is.

Productstappen MLT Reizigers 2024:

- Zodra project Spoorzone Groningen gereed is, worden de regionale treindiensten rondom Groningen met elkaar verbonden. Hierdoor ontstaan rechtstreekse verbindingen Eemshaven/Roodeschool – Nieuweschan, Delfzijl – Veendam en Leeuwarden – Winschoten. Deze verschuift van 2024 naar 2025.
- Drielandentrein: rechtstreekse treindienst Luik – Maastricht – Heerlen – Aken (1x/uur) met halfuursdienst tussen Herzogenrath – Heerlen – Maastricht – Eijsden. Randvoorwaarde is dat materieel voorzien is van ERTMS. Dit traject voor inbouw ERTMS en toelating met ERTMS loopt.
- IC-Berlijn: Reistijdverkortung van 30 minuten tussen Amsterdam en Berlijn, dit kan al in 2024 met tijdelijke inframaatregelen. Het gaat hierbij o.a. om een zijperron in Oldenzaal en een snelheidsverhoging op het baanvak Oldenzaal – Oldenzaal grens. Besluitvorming over deze tijdelijke maatregelen zal eind 2022 plaatsvinden. Intussen wordt gewerkt aan definitieve inframaatregelen die nodig zijn voor deze versnelling van de IC-Berlijn met behoud van bestaande overstapmogelijkheden in Nederland. Vanwege de omvang van de maatregelen is het niet mogelijk om de structurele maatregelen al voor start van dienstregeling 2024 gereed te hebben. Welke structurele maatregelen precies nodig zijn, dan is onderdeel van de studie.
- De gewijzigde tijdligging van de IC-Berlijn in de tijdelijke situatie heeft consequenties voor de binnenlandse dienstregeling. Momenteel wordt ook hierop gestudeerd, waarbij negatieve

impact voor de binnenlandse reizigersdienst zoveel als mogelijk voorkomen wordt. Dit is ook onderdeel van het reguliere capaciteitsverdeelproces.

Productstappen MLT Goederen 2024:

- Zodra het aankomst/vertrekspoor op Tilburg Industrie verlengd is, kunnen hier langere goederentreinen behandeld worden.
In november 2024 start de 80-weekse periode van aaneengesloten werkzaamheden aan het derde spoor tussen Emmerich en Oberhausen. Gedurende deze periode is er beperkt capaciteit via grensovergang Zevenaar – Emmerich, waarbij er ook weken zullen zijn met volledige stremming van deze grensovergang. Op de grensovergangen Venlo – Kaldenkirchen en Oldenzaal – Bad Bentheim zal het hierdoor drukker worden, net als op de omleidroutes naar deze grensovergangen. Dit kan betekenen dat er op omleidingsroutes meer hinder is voor reizigers en verladers.

Productstappen MLT Reizigers 2025:

- Airportsprinter Hoofddorp – Amsterdam Centraal (8x/uur), in combinatie met integratie HSL-treinen op het binnenlandse net. Hierbij rijden HSL-treinen vanuit Breda en Rotterdam C via Amsterdam Zuid door naar Leeuwarden, Groningen, Amersfoort en Enschede.
- Derde spoor werkzaamheden die in 2024 genoemd worden, lopen door in 2025.
- Maaslijn: het project Maaslijn is uitgesteld en daarmee is ook de productstap Maaslijn uitgesteld.
- Wunderline: Herstel verbinding Groningen – Leer nadat brug in Duitsland hersteld is. Hierbij gaat sneltrein Groningen – Winschoten 1/x uur de hele dag rijden, boven op de 2 keer per uur in de spits.
- 2 keer per uur Heerlen – Aken, doortrek tweede trein van Herzogenrath naar Aken.

Mogelijke productstappen 2025 (deze productstappen zijn nog onzeker vanwege de benodigde maatregelen):

- 3e en 4e IC Breda – Eindhoven; Eindhoven zal in 2025 als losse pendel gaan rijden. Vanaf 2027 zijn inframaatregelen gereed en wordt deze gekoppeld aan de HSL naar Rotterdam Centraal en Schiphol.
- 5e en 6e Sprinter Rotterdam – Den Haag; onzeker voor 2025 vanwege baanstabieleit en vanwege realisatie project Den Haag Centraal.
- Rechtstreekse verbinding Zeeland via de HSL met Schiphol en Amsterdam Zuid; onzeker omdat studies nog aan de gang zijn naar Stap 2 van 'Wind in de Zeilen', waar deze verbinding onderdeel van is.
- Nieuwe verbinding Coevorden – Nordhorn.

Productstappen MLT Goederen 2025:

- Nieuwe containerterminal Valburg (langs Betuweroute), waardoor Valburg begin- en eindpunt wordt voor containertreinen.
- Europoort en Moerdijk geschikt voor goederentrein van 740m.

Stations- en aanlegprojecten

In bijlage II van het beheerplan 2022-2023 heeft ProRail een overzicht gegeneerd van de belangrijkste, meest in het oog springende, werkzaamheden per gebied aan het spoor zoals deze op dat moment waren voorzien voor de jaren 2022, 2023, 2024 e.v. In dit addendum heeft ProRail voor

zowel de stations- als de aanlegprojecten enkel de wezenlijke wijzigingen in dit addendum opgenomen.

ProRail ziet voor de realisatie van het projectenportfolio de volgende risico's:

- Capaciteitskrapte in de markt met name bepaalde monteurs (beveiliging en bovenleiding) en van ingenieurbureaus;
- Schaarste aan materialen, op dit moment o.a. computer chips;
- Tijdige en voldoende netaansluitingen voor zowel onderstations als facilitaire aansluitingen.

Om al het geplande werk voor de middellange termijn te kunnen uitvoeren is goede spreiding van het werk van groot belang. Met name het spreiden van treinvrijeperiodes van weekenden naar doordeweeks werken en buiten de vakantieperiodes is daarvoor maatgevend. ProRail betreft alle vervoerders hierbij en wordt er progressie geboekt. Het blijft wel een punt van urgentie om daar goed invulling aan te blijven geven in de nabije toekomst.

ProRail voorziet de volgende wijzigingen in de plannen op het gebied van aanlegprojecten in het beheerplan 2022-2023:

Oost-Nederland:

- Elektrificatie Zutphen-Hengelo: verschuiving van 2024/2025 naar uitvoering in 2025/2026;
- Verkenning versnelling IC Berlijn: 16-daagse naar 2026.

Noord-Nederland:

- Groningen – Bremen, verkorten reistijd: verschuiving van het project jaar naar achteren, waarbij o.a. 12/16-daagse van 2024 naar 2025 en 9-daagse van 2023 naar 2024 verschuift;
- Reactivering reizigersdienst Emmen-Rheine: 16 dagen ingekort tot 9 dagen.

Midden-Nederland:

- Zuidasdok: 50% stremmende 9-daagse naar 2025 (was al eerder bekend, ook bij vervoerders).

Noord-West-Nederland:

- PHS Alkmaar Amsterdam: stremmende 9-daagse naar 2025;
- Midlife update VPI-install Helderse lijn: stremmende 9-daagse naar 2025;
- Station Den Helder Zuid: stremmende 16-daagse naar 2025.

Zee-Zevenaar:

- Havenspoorlijn, Waalhaven-Zuid herinrichting emplacement: werk verschuift van 2024 naar 2026/2027.

ProRail voorziet de volgende wijzigingen in de plannen op het gebied van stationsprojecten in het beheerplan 2022-2023:

- Station Delft Campus is begin 2022 afgerond;
- Station Almere Centrum is eind 2022 voorzien om af te ronden;
- Station Driehuis en de verbeteringen zijn afgerond;
- Station Dordrecht-Zuid en de verbeteringen zijn momenteel in uitvoering.

- Station Dordrecht-Zuid / Leerpark en de geplande ontwikkeling c.q. planvorming staat momenteel 'on hold'.

Fietsparkeren:

Op circa 100 stations worden de komende jaren circa 85.000 extra fietsparkeerplekken bij stations gerealiseerd. Hiervoor is de Rijksfinanciering vanuit het ministerie van IenW aan ProRail beschikbaar gesteld en afhankelijk van het beschikbaar komen van decentrale cofinanciering worden deze projecten dan ook daadwerkelijk gerealiseerd (in de periode 2023-2030). Hiermee loopt ProRail in op de vraag naar stallingsplekken, maar resteert er nog een te financieren bouwopgave van circa 130.000 stuks (incl. vervangingen) om de geprognoseerde vraag in de verdere toekomst (TBOV2040) te kunnen invullen. Middels een bijdrage van 50 miljoen uit huidige regeerakkoord geeft het ministerie van IenW aan ook voor het verder aanpakken van de restopgave te willen staan. Er zijn momenteel 515.000 plekken in NL beschikbaar bij stations.

Door afhankelijkheden van cofinanciering, ruimtetekort en de huidige verdeling van rollen, taken en verantwoordelijkheden verloopt de uitvoering van het bouwprogramma momenteel moeizaam. Fietsparkeren is om die reden ook integraal onderdeel van de Stationsagenda. ProRail is verder ook met IenW en omgevingspartijen in gesprek om de uitvoerbaarheid van de opdracht te vergroten in termen van verbeteringen in governance, kaders en randvoorwaarden.

Stationsagenda

Het ministerie van IenW bereidt in samenwerking met ProRail stations en NS stations de eerste versie voor van de Stationsagenda voor besluitvorming. Deze agenda bevat de gezamenlijk na te streven publieke belangen op stations (in de vorm van een 10-tal thema's) en de besturing daarop.

3. Verbetert – Veilig en betrouwbaar spoor, gemeten naar de tevredenheid van reizigers, verladers en omgeving

In het beheerplan 2022 – 2023 is ProRail al ingegaan op de maatregelen die wij ondernemen om het spoor telkens betrouwbaarder te maken. Hieronder gaat ProRail specifiek in op hoe wij om willen gaan met extreem winterweer en hoe we de infrastructuur voor goederenvervoerders willen verbeteren.

Aanpak winterweer

In februari 2021 heeft Nederland diverse dagen te maken gehad met extreem winterweer, waardoor het niet mogelijk is geweest om de reguliere dienstregeling te rijden. Samen met NS heeft ProRail deze situatie geëvalueerd. Ook regionale reizigersvervoerders en goederenvervoerders hebben hieraan inhoudelijke bijdragen geleverd. De aanbevelingen uit de winterevaluatie 2021 (winterse periode 6-14 februari 2021) zijn ondergebracht in vier werkstromen:

1. winterbestendigheid infrastructuur in relatie tot de dienstregeling (ProRail/NS);
2. voorbereiding wintergeschikt maken wissels (ProRail);
3. winterhardheid materieel (NS);
4. wintervoorbereiding operatie (ProRail/NS).

Uit werkstroom 2 en werkstroom 4 (en ook werkstroom 3 van NS) is een aantal verbetermaatregelen voortgevloeid die in de voorbereiding op de winter van 2021-2022 zijn geïmplementeerd. Deze zijn nu standaard onderdeel van de reguliere wintervoorbereiding.

Werkstroom 1 is gericht op het herdefiniëren van kerninfracfasen¹ in relatie tot afgeschaalde dienstregelingen. De ervaringen in de winter van 2021 hebben geleerd dat de bestaande set wissels van kerninfracfase 3² (2685 wissels) te groot is om de beschikbaarheid op het vereiste niveau te houden bij zware sneeuwval. Hierdoor kon er de eerste dagen na de sneeuwval geen Landelijk Uitgedunde Dienstregeling (hierna: LUD) worden uitgevoerd. Aangezien de capaciteit en inzet van sneeuw- en storingsploegen in winterse omstandigheden niet substantieel kan worden uitgebreid, hebben we gezocht naar mogelijkheden het wisselbestand van kerninfracfase 3 verder te reduceren. In dit kader hebben we een nieuwe indeling van kerninfracfasen geïntroduceerd:

- kerninfracfase *groen* (voorheen kerninfracfase 0: alle wissels);
- kerninfracfase *geel* (voorheen kerninfracfase 3); en de nog te ontwikkelen;
- kerninfracfase *oranje* (een verder gereduceerd set wissels).

Het onderzoek naar het definiëren van kerninfracfase *geel* hebben we in stappen doorlopen. Eerst hebben we een analyse uitgevoerd naar het wisselbestand dat minimaal nodig is voor de uitvoering van LUD (zonder rekening te houden met bijsturing). Dit leverde een schatting van ongeveer 1200 wissels op Centraal Bediende Gebieden (hierna: CBG's) op. Deze uitkomst voedde de hoop dat het inderdaad mogelijk is het wisselbestand dat nodig is voor de uitvoering van LUD aanzienlijk te reduceren. Uit een nadere validatie bleek dat deze minimale set wissels niet volstaat. Voor een goede uitvoering van LUD is een aantal extra wissels op CBG's nodig voor onder meer de bijsturing en voor het goederenvervoer op goederencorridors.

¹kerninfracfasen: vooraf gedefinieerde sets wissels (deelverzameling van het totale wisselbestand op het spoorwagennet) die beschikbaar worden gehouden door sneeuw- en storingsploegen van aannemers bij sneeuwval van verschillende zwaarte.

² Kerninfracfase 3: deze set wissels is geënt op de Landelijk Uitgedunde Dienstregeling van NS en de dienstregeling van andere vervoerders.

Daarmee kwam het vereiste wisselbestand op 2409 wissels uit. Dit levert een reductie van 276 wissels ten opzichte van de bestaande kerninfrafase 3 op. Over deze mogelijke besparing in het vereiste aantal wissels op CBG's ('circa 300 wissels') heeft ProRail lenW geïnformeerd in haar halfjaarrapportage 2022.

Echter, deze gereduceerde set wissels wordt niet toereikend gevonden voor kerninfrafase *geel*. Uit de Winterevaluatie 2021³ is de aanbeveling voortgevloeid om ook kritische wissels op Niet Centraal Bediende gebieden (hierna: NCBG's) toe te voegen aan het wisselbestand dat is vereist voor de uitvoering van LUD en de dienstregeling van andere vervoerders. Deze wissels zijn nodig voor het ontsluiten van emplacementen, opstelterreinen en werkplaatsen. Een inventarisatie hiervan wees uit dat 849 NCBG-wissels kritisch zijn voor het uitvoeren van LUD en de dienstregeling van andere vervoerders. Met de toevoeging van deze NCBG-wissels komt het wisselbestand van kerninfrafase *geel* uit op 3258 wissels – bijna 600 wissels meer dan het bestaande wisselbestand van kerninfrafase 3.

Stap	Activiteit	# CBG-wissels	# NCBG-wissels	# wissels totaal
1	Analyse wisselbestand CBG o.b.v. LUD	1200		1200
2	Validatie wisselbestand CBG: aanvulling	1209		2409
3	Inventarisatie kritische wissels NCBG		849	3258

Op grond van deze bevindingen hebben we geconcludeerd dat de set wissels die nodig is voor het uitvoeren van LUD en de dienstregeling van andere vervoerders niet gereduceerd kan worden; door de noodzakelijk geachte toevoeging van wissels op NCBG's is deze set wissels juist omvangrijker geworden. Dwingt extreme sneeuwval ProRail tot het gebruik van substantieel minder wissels, dan is dat alleen maar mogelijk wanneer de LUD-dienstregeling verder uitgedund of anderszins afgeschaald wordt. Deze 'minimale' wisselset noemen we volgens de nieuwe terminologie kerninfrafase *oranje*.

Het definiëren van een dergelijke 'minimale' wisselset die aannemers, gegeven hun contractuele afspraken met ProRail, bij extreme sneeuwval zoals in februari 2021 in stand kunnen houden in relatie tot het ontwikkelen van verder uitgedunde dienstregelingsvarianten is een complex vraagstuk dat niet op zichzelf staat. Verschillende ontwikkelingen aan de zijde van ketenpartners raken hieraan.

Voor het vervolg van werkstroom 1 zullen we op korte termijn een nieuwe weg uitstippelen. Dit vervolgtraject zal twee onderzoeksrichtingen omvatten:

1. Bij verwachte sneeuwval: landelijk afschalen van de kerninfra in samenhang met de dienstregeling: uitwerking van 'magerder' varianten van kerninfra (kerninfrafase *oranje*) en afgeschaalde dienstregeling;
2. Tijdens/na sneeuwval: lokaal/regionaal opstarten en opschalen van de treindienst rekening houdend met de actuele beschikbaarheid van de infra (bijvoorbeeld treinen heen en weer laten rijden op traject).

Dit vervolg op werkstroom 1 doen we samen met NS, andere vervoerders en spooraannemers en in afstemming met het LOCOV. Hiervoor starten we in november 2022 een samenwerkingsproject. Doel van dit vervolgtraject is om uiterlijk eind Q1 2023 nieuwe varianten van kerninfra en afgeschaalde

³ Evaluatierapport ProRail en NS inzake winterweer 6 – 14 februari 2021. Deze evaluatie is een bijlage van Kamerbrief d.d. 30 juni 2021 van toenmalig Staatssecretaris Van Veldhoven van het ministerie van lenW (Kamerstuk 29 984, nr. 922)

dienstregelingen op te leveren opdat deze in de aanloop naar de winter van 2023-2024 kunnen worden geïmplementeerd.

Goederenvervoer – verbeterprogramma Zee - Zevenaar

Het Verbeterprogramma Zee Zevenaar is per 1 januari 2022 omgevormd tot een verbeterprogramma onder de beheerconcessie. De focus van het verbeterprogramma is samen met de spoorsector het verbeteren van de kwaliteit van het spoorgoederenvervoer in het gebied Zee – Zevenaar, met het accent op het havengebied. Het programma bestaat uit:

1. Voldoen aan wet- en regelgeving ten aanzien van externe veiligheid;
2. Het wegwerken van achterstanden in onderhoud en functionaliteit van infra;
3. Het borgen van de gewenste toestand met passend beheer, organisatie met de aannemer; en
4. Bouwen aan basis van structureel adequaat beheer, de interne ProRail inrichting.

Blusvoorzieningen

Om te voldoen aan omgevingsvergunningen op de havenemplacementen worden per 1 januari 2023 de blusvoorzieningen op de vijf havenemplacementen gerealiseerd. De planning voor Botlek, Europoort, Pernis en Maasvlakte West en Wes-West gaan uit van ingebruikname in medio december 2022, de planning voor Waalhaven Zuid gaat uit van ingebruikname op 31 december 2022. De planningen staan daarmee onder grote tijdsdruk. Voor Waalhaven Zuid is de verlenging van de blustrein op Waalhaven Zuid na 1 januari 2023 als mitigerende maatregel meegenomen in de vergunningsaanvraag van juli 2022.

Niet alle werkzaamheden zijn waarschijnlijk voor 1 januari 2023 afgerond. Voor alle emplacementen hebben we gedetailleerd inzichtelijk gemaakt welke werkzaamheden er op 1 januari 2023 gereed zijn en welke mogelijk niet. Het betreft enerzijds werkzaamheden die betrekking hebben op het plaatsen van definitieve hekken en het verwijderen van oude blusleidingen, anderzijds werkzaamheden die de blusvoorzieningen raken. We verkennen mogelijk te nemen mitigerende maatregelen en zijn daarnaast onderwerp van gesprek in de afstemming met het bevoegd gezag.

Het betreft de aanleg van blusvoorzieningen op de C2-bocht (ter hoogte van de Maasvlakte) en een tijdelijke bovengrondse blusleiding wordt momenteel onderzocht. Parallel worden de logistieke consequenties van niet tijdige realisatie van deze C2-bocht in kaart gebracht. Het bevoegd gezag onderzoekt of de opgelegde eis proportioneel is of niet. De aanleg oostzijde (lange 'uitloper') op emplacement Waalhaven Zuid komt later gereed dan 1 januari 2023, dit als gevolg van ontwerpdiscussies vanwege moeilijke inpasbaarheid. Een mitigerende maatregel is om de blustrein langer in stand te houden, dit werken we momenteel nader uit.

De noordzijde van emplacement Waalhaven Zuid loopt vertraging op vanwege een tekort aan elektrolytische lassers. Hier hebben we reeds brandkranen gestationeerd, maar deze zijn wel gesitueerd op grotere afstand. Een mitigerende maatregel om inzet te plegen met een blusvoertuig met lange arm (voor verder bereik) werken we momenteel nader uit.

Met betrekking tot de eenzijdig opgelegde bestuurlijke eis over de bedrijfsbrandweer c.q. incidentenbestrijding in de nabijheid van hoogspanningsleidingen, is in de bestuurlijke Kopgroep met het bevoegd gezag overeengekomen dat vergunningverlening plaats kan vinden onder de voorwaarde dat nader onderzoek wordt gedaan naar mogelijkheden tot incidentbestrijding onder hoogspanningsleidingen. Dit onderzoek wordt in Q1 en Q2 2023 uitgevoerd. Tijdelijke mitigerende maatregelen worden voor 1 januari 2023 geoperationaliseerd. Aanvullend voeren we parallel onderzoek uit – in samenwerking met TenneT - naar de gevolgen van hoogspanning op sporen en wagons met

gevaarlijke stoffen én mogelijkheden om de infrastructuur op dit punt aan te passen. ProRail, het Havenbedrijf Rotterdam en het Ministerie van IenW trekken hier in gezamenlijk in op.

Voldoen aan omgevingsvergunningen/ oplossen LoD's

De huidige aanpak op de LoD's (Last onder Dwangsom) is op een aantal gebieden succesvol gebleken. Keuringen, testen en inspecties worden tijdig uitgevoerd. Hiervoor is een werkwijze ingericht, vanuit het verbeterprogramma hebben we capaciteit beschikbaar gesteld om het tijdig uitvoeren van keuringen, tests en inspecties te borgen. Deze werkwijze wordt in 2023 gecontinueerd. Continue aandacht en aanvullende maatregelen zijn echter noodzakelijk om op 1 januari van 2023 volledig compliant te zijn in het kader van de vigerende omgevingsvergunningen. Dit betreft met name overtredingen die veroorzaakt worden door houding en gedrag.

De verlichting op de emplacementen functioneert niet of onvoldoende, hier rusten LoD's op. We hebben een plan van aanpak voor de vernieuwing van de verlichting en de toepassing van ledverlichting uitgewerkt. In de eerste twee kwartalen van 2023 wordt de verlichting op de emplacementen vernieuwd. Tevens is er een plan van aanpak voor het versterken van het toezicht op de emplacementen in ontwikkeling. Deze rollen we begin 2023 uit en ziet onder meer toe op het uitbreiden van het fysiek aanwezige toezicht. De bestaande communicatiecampagnes die gericht zijn op gebruikers en bezoekers van de emplacementen, waaronder het verstrekken van kaartjes met gedragsregels, worden in 2023 gecontinueerd.

Vanaf eind 2022 worden op emplacement Botlek als pilot diverse middelen, waaronder borden, belijning, extra prullenbakken, ingezet om het gedrag van bezoekers en gebruikers positief te beïnvloeden. Bij een succesvolle aanpak zullen we deze aanpak in 2023 uitrollen over de overige emplacementen. Het digitaal huismeesterschap, waarbij bezoekers van het emplacement zich moeten aanmelden, is eind Q3 2022 als pilot uitgerold op emplacement Waalhaven Zuid. Met het digitaal huismeesterschap krijgen we meer inzicht in wie wanneer, waar én waarvoor aanwezig op het emplacement aanwezig is. Bij het betreden van het emplacementen krijgt iedereen tevens de huisregels te zien. Begin 2023 gaan we de pilot evalueren en wordt het digitale huismeesterschap in 2023 uitgerold op de andere emplacementen.

Wegwerken (specifieke) infraknelpunten

Ook voor 2023 hebben we werkpakketten gedefinieerd om achterstanden snel in te halen en ongeplande beschikbaarheid tegen te gaan. Het werkpakket voor 2023 omvat de vernieuwing van:

- 33 wissels;
- 25 overwegen; en
- circa 10km spoor,

verspreid over de gehele Havenspoorlijn.

De eerste werkzaamheden vinden in week 2 van 2023 plaats. De laatst geplande werkzaamheden staan in week 48 van 2023 gepland.

Aanpak tunnelvervuiling:

In het kader van de aanpak tunnelvervuiling worden in de eerste helft van 2023 boringen in het ballastbed genomen om vast te stellen hoe diep de vervuiling in het ballastbed zit. Deze boringen moeten zicht geven op de potentiële scope van reiniging of vervanging van het ballastbed, inclusief een kostenraming en haalbaarheid van uitvoering in combinatie met de 80weekse buitendienststellingen 3e spoor in Duitsland 2025/26 (zie productstappen MLT). Daarnaast voeren we onderzoek uit in 2023 naar een bronaanpak om vervuiling van ballast en objecten in de toekomst te voorkomen.

Assentellers

De gefaseerde uitrol van assentellers ter vervanging van de huidige treindetectie loopt conform planning.

Tankinstallaties

De werkzaamheden om de tankinstallaties op orde te krijgen staan momenteel gepland voor Q1 2023. Eerder hadden we deze werkzaamheden gepland voor 2022, maar deze zijn vertraagd door een mislukte aanbesteding: er waren namelijk geen inschrijvingen. Hierdoor zijn de werkzaamheden opgeschoven van 2022 naar Q1 2023.

Wintermaatregelen

De oplevering van de vervanging van de 44 kasten (project wintermaatregelen) is vertraagd: van Q4 2022 naar Q1 2023. In december 2022 worden ruim de helft van de 44 kasten opgeleverd, een klein deel volgt in januari 2023 en het restant in februari 2023. Als mitigerende maatregel staan ook voor aankomende winter wederom extra sneeuwploeien gesteld om te acteren bij winters weer.

Meer Natuur in de Berm

In 2021 heeft ProRail besloten om het groen- en bermbeheer uit de scope van de Prestatie Gerichte Onderhoudscontracten (hierna: PGO) te halen en los aan te besteden. Bij deze aanbesteding zet ProRail in op duurzamere specificaties, meer expertise op het gebied van groenbeheer en vooral flexibiliteit.

ProRail wil hiermee een positieve bijdrage leveren aan de biodiversiteit in Nederland waarbij zij de veiligheid en beschikbaarheid van het spoor natuurlijk blijven garanderen.

ProRail is in 2022 gestart met de aanbesteding van drie contracten onder de noemer “Meer Natuur in de Berm.” In 2023 zullen deze contracten gegund worden en zullen de groenonderhoudswerkzaamheden o.b.v. de duurzamere specificaties starten. Als deze aanbestedingen en contracten succesvol zijn en duidelijk is dat ProRail de kosten binnen de beschikbare middelen kan dekken⁴, is ProRail voornemens om in heel Nederland nieuwe Meer Natuur in de Berm contracten aan te besteden. Zo zorgt ProRail dat alle spoorbermen in de toekomst duurzaam beheerd en onderhouden word.



⁴ Op dit moment zijn nog de aanbiedingen van groenaannemers nog niet binnen en kan ProRail de maak- en uitvoerbaarheid in relatie tot de beschikbare middelen niet beoordelen. ProRail komt hier in het beheerplan van 2023 e.v. op terug.

4. Verduurzaamt – Duurzame mobiliteit, gemeten naar onze ecologische voetafdruk

Opwekking op eigen assets

In het beheerplan 2022 – 2023 is ProRail kort in gegaan op haar ambitie om meer stroom op te wekken op eigen assets en deze opgewekte energie ook te gebruiken voor het eigen energieverbruik. Deze plannen heeft ProRail verder uitgewerkt in een Programma Opwekking. Het Programma Opwekking is momenteel nog in de voorbereidingsfase, al is ProRail in Deil al concreet begonnen met een pilot. Eind 2022 verwacht ProRail een besluit te nemen over de voortgang en planning van dit programma en zal ProRail in de eindrapportage naar IenW hierop dieper ingaan.

Naast het al bestaande programma Zonnepanelen op Transferdaken, dat in de toekomst zo'n 10 tot 15 GWh per jaar op zal gaan leveren, werkt ProRail in het Programma Opwekking aan opwekking op overige assets, zoals ongebruikte terreinen naast het spoor, door middel van zonnepanelen en windturbines. Dit zal circa 130 GWh per jaar op gaan leveren. In of kort na 2030 wil ProRail 145 GWh per jaar laten opwekken op ProRail assets: dit is vergelijkbaar met haar eigen energieverbruik en vergelijkbaar met het elektriciteitsverbruik van circa 55.000 huishoudens in Nederland.

Informatie-indicatoren Duurzaamheid

In het beheerplan 2022-2023 heeft ProRail aangegeven om samen met IenW in 2022 proef te draaien met de vijf informatie-indicatoren op het gebied van duurzaamheid, voor zover de data hiervoor beschikbaar zou zijn. Gedurende 2022 hebben ProRail en IenW voor de genoemde indicatoren meerdere overleggen gehouden. De volgende gezamenlijke afspraken zijn gemaakt voor 2023 e.v.:

1. Percentage duurzame projecten indicator kan vanaf 1-1-2023 door ProRail worden gerapporteerd op het externe prestatiedashboard³ en wordt deze indicator meegenomen in de jaarrapportage 2022 e.v. van ProRail naar IenW.
2. Reductie milieukosten (MKI) indicator kan vanaf 1-1-2023 door ProRail worden gerapporteerd op het genoemde dashboard en wordt deze indicator meegenomen in de jaarrapportage 2022 e.v. van ProRail naar IenW.
3. Energieopwekking versus verbruik indicator kan vanaf 1-1-2023 door ProRail jaarlijks worden gerapporteerd, dit nadrukkelijk onder voorbehoud van het tijdig beschikbaar komen van opwekdata uit systemen van derden en verbruiksdata van stations en zal niet op 1-1-2023 direct beschikbaar zijn op het externe dashboard. De (door-)ontwikkeling van deze indicator zal in de jaarrapportage 2022 e.v. van ProRail naar IenW worden opgenomen.
4. Percentage hergebruikt materiaal indicator kan in 2023 wegens ontbrekende data niet door ProRail worden gerapporteerd op het genoemde dashboard. Wel zal ProRail in de jaarrapportage 2022 e.v. naar IenW ingaan op de (door-)ontwikkeling van deze indicator.
5. CO₂-uitstoot (uitgebreide scope) indicator kan in 2023 wegens ontbrekende data niet door ProRail worden gerapporteerd op het genoemde dashboard.⁴ ProRail zal in de jaarrapportage 2022 e.v. naar IenW ingaan op de (door-)ontwikkeling van deze indicator.

³ Men kan deze data vinden op <https://prestaties.prorail.nl/> onder het kopje Duurzaamheid.

⁴ ProRail is momenteel in gesprek met dataleveranciers om te bekijken hoe deze data beschikbaar kan worden gemaakt op een frequente basis en zal hier in de jaarrapportage van 2022 op terugkomen.

Daarnaast hebben ProRail en IenW afgesproken om regelmatig met elkaar in gesprek te blijven over de (door-)ontwikkeling van deze indicatoren voor duurzaamheid en te bezien of een of meerdere van deze informatie-indicatoren tot een prestatie-indicator kan worden doorontwikkeld.

De Informatie-indicatoren voor Duurzaamheid zijn ook op de volgende wijze door ProRail gedefinieerd:

CO2 uitstoot (uitgebreide scope):

Totale CO2 emissie = eigen CO2 uitstoot ProRail + CO2 uitstoot in de keten:

- scope 1 directe uitstoot als gevolg van energieverbruik ProRail (m.n. gas en diesel);
- scope 2 indirecte uitstoot als gevolg van door ProRail ingekochte energie (m.n. elektriciteit);
- scope 3 upstream (uitstoot in de materiaalketen: aannemers en toeleveranciers);
- scope 3 downstream (uitstoot in de treinketen: vervoerders).

Percentage duurzame projecten:

Het aantal projecten dat de aanpak duurzaam werken (uit de greendeal duurzaam GWW) toepast als percentage van het aantal potentieel duurzame projecten. Dat zijn projecten met bijvoorbeeld een realisatiewaarde van groter dan 10.000 euro, een budgetwaarde van hoger dan 500.000 euro en projecten met het kenmerk MIRT, derdenwerk en/of functiehandhaving.

Een project van ProRail telt mee als 'duurzaam project' onder de volgende voorwaarden:

- Project heeft een intake gehad bij team Duurzaamheid om de aanpak te bespreken en kansen te verkennen; en het
- Project blijft daarna ook actief de aanpak duurzaam werken toepassen.

Reductie milieukosten:

Het verschil tussen de MKI-waarde waarmee de opdrachtnemer voor een ProRail project inschrijft en de MKI-waarde van het referentie ontwerp van de opdrachtgever. Dit verschil wordt per ProRail project uitgedrukt als procentuele reductie. Vervolgens wordt deze gemiddeld genomen over alle projecten die zijn aanbesteed. Ook de projecten die (nog) niet met MKI werken worden hierin meegenomen door ProRail

Energieopwekking versus verbruik:

kWh duurzaam opgewekte energie op ProRail assets als percentage van kWh door ProRail verbruikte energie (energie = gas, elektriciteit en warmte).

Percentage hergebruikt materiaal:

De hoeveelheid hergebruikte materialen (in ton) als percentage van de totale hoeveelheid gebruikte materialen (in ton) in projecten van ProRail.

5. Bevlogen ProRailers – fantastische organisatie om te werken, gemeten naar de mate waarin medewerkers ProRail bij anderen aanbevelen als werkgever

In het Beheerplan 2022 – 2023 zijn we uitgebreid ingegaan op ons personeelsbeleid. Dit is belangrijk omdat ook ProRail te maken heeft met krapte op de arbeidsmarkt. Dit geldt voor technisch personeel dat wij zelf willen werven, maar ook voor het personeel vanuit de aannemers die voor ProRail het spoor onderhoud willen werven. Mede door uitstroom als gevolg van pensionering en een grotere opgave heeft ProRail meer mensen nodig. Als gevolg van de toenemende digitalisering hebben wij ook behoefte aan mensen met andere capaciteiten. Om te voorkomen dat het personeelstekort in de sector ervoor zorgt dat ProRail haar doelstellingen behaalt, nemen wij verschillende maatregelen. Zo werkt ProRail bijvoorbeeld samen met aannemers aan benodigde opleidingen. In het beheerplan 2022-2023 zijn we minder expliciet ingegaan op het personeelstekort bij verkeersleiding, vandaar dat wij in dit addendum hier op terugkomen.

Personeelstekort Verkeersleiding

Treinreizigers en vervoerders hebben als gevolg van een personeelstekort bij de verkeersleiding van ProRail in 2021 meerdere malen hinder ondervonden op een aantal trajecten. Het aanpakken van het personeelstekort bij de verkeersleiding en het duurzaam op orde krijgen van de bezetting heeft de allerhoogste prioriteit binnen ProRail.

Zonder de mensen bij verkeersleiding is er geen treinverkeer mogelijk. Voor onze eigen mensen, voor de vervoerders en voor de reizigers en verladers willen we zo snel mogelijk het personeelstekort oplossen. Daarom hebben wij een plan van aanpak opgesteld en deze gedeeld met het ministerie van IenW om dit probleem op te lossen.

ProRail ziet drie onderliggende oorzaken die negatief bijdragen aan de huidige situatie:

1. Er is al langere tijd sprake van een structureel tekort aan treindienstleiders en decentrale verkeersleiders;
2. Er is in de afgelopen periode sprake geweest van een onverwacht hoog ziekteverzuim;
3. Het structurele personeelstekort heeft ervoor gezorgd dat het personeel op de verkeersleidingposten te lange tijd op de top van haar kunnen heeft gewerkt. ProRail loopt nu tegen de grenzen van de flexibiliteit en extra inzet van haar mensen aan.

Het plan van aanpak kent de volgende drie doelen:

1. Voorspelbare dienstregeling voor reizigers, verladers en vervoerders;
2. Goede arbeidsverhoudingen;
3. Medewerkerstevredenheid.

Om deze doelen te bereiken heeft ProRail een aantal maatregelen gedefinieerd. Deze maatregelen zijn ook beoordeeld door de Boston Consulting Group (BCG). Het gaat op korte termijn bijvoorbeeld om maatregelen met betrekking tot werving, het verkorten van de duur van de opleiding tot treindienstleider en het aantrekkelijker maken van het vak.

BCG heeft twee aanvullende maatregelen naar voren gebracht om de capaciteitstekorten mogelijk sneller terug te dringen. Dit betreft:

1. het (tijdelijk) versnellen en uitbreiden van de opleidingscapaciteit; en/of

2. het samenvoegen van werkplekken.

Omdat ProRail in 2021 al veel heeft gedaan aan de versnelling en capaciteit van de opleiding, is het verbeterpotentieel hiervan lager. De lopende veranderingen binnen de interne opleidingsorganisatie vragen nu al veel van de organisatie en daarom zal deze verbetering ook pas aanzienlijk later in de tijd tot resultaat leiden.

ProRail is met de tweede maatregel aan de slag gegaan door middel van een onderzoek met medewerkers én de medezeggenschap naar het anders verdelen van werk op de verkeersleidingsposten om de werkdruk voor de medewerkers te verlagen.

Werkbelevingsonderzoek

ProRail heeft daarnaast een onderzoek uit laten voeren naar de arbeidsverhoudingen en cultuur, met ProRail en de vakbonden als gezamenlijk opdrachtgever. Dit onderzoek concludeert dat de focus de laatste jaren is gericht op prestaties op het spoor en de structuren en processen om die te realiseren. Dat de menselijke maat hierbij onderbelicht is geraakt, heeft geleid tot ontevredenheid die door een deel van de organisatie van verkeersleiding wordt ervaren. Deze ontstane patronen zijn niet van het ene op het andere moment op te lossen en te veranderen. Het veranderen van patronen heeft tijd nodig en ProRail moet gericht en sneller doorgaan met het verbeteren van de werkbeleving.

De trots en passie van de mensen die in het rapport worden genoemd, hebben ertoe bijgedragen dat ProRail vorderingen heeft kunnen maken met de opvolging van het Ngenious onderzoek. Na de eerste terugkoppeling op de locaties heeft ProRail op een aantal verkeersleidingposten inmiddels vervolgstappen ondernomen. Dit gaat zij verder uitbreiden. Elke locatie krijgt de mogelijkheid om onder begeleiding van een coach een plan te maken dat specifiek nodig is voor die locatie om te kunnen investeren in de werkbeleving. Aanvullend start ProRail met participatieve actieteams die een thema landelijk uitwerken. Zo werkt zij bijvoorbeeld aan het operationaliseren van de ProRail Gedragscode, specifiek voor de 24-uurs organisatie, en kijkt zij naar de rol van de Officier van Dienst Verkeersleiding. De derde stap is dat ProRail vorm geeft aan de toekomstvisie voor de logistieke keten van ProRail, zodat de organisatie een gedeelde stip aan de horizon heeft om naartoe te werken.

Lange termijn

Op de lange termijn (richting 2024 en verder) blijft ProRail aandacht houden voor strategische personeelsplanning, een gezond werkklimaat en goede arbeidsrelaties. Daarbij zet zij in op digitalisering en het door laten ontwikkelen van de functie treindienstleider en decentrale verkeersleider naar de toekomst. Medio 2022 is ProRail overgegaan naar één roostersysteem. Het nieuwe systeem 'Inplanning' biedt een aantal voordelen, waaronder de mogelijkheid voor haar werknemers op de verkeersleidingposten om hun rooster meer zelf te kunnen bepalen.

Korte termijn

De aanpak van de lange termijn heeft de aandacht van ProRail, maar de prioriteit gaat nu allereerst uit naar de andere werkstromen die op kortere termijn al resultaat moeten bieden. De 'spannende' zomerperiode, vanwege gegarandeerd vakantieverlof, is goed verlopen. De roosters zijn robuuster en het personeel heeft daarom minder op het laatste moment voor elkaar moeten invallen. Dit komt incidenteel nog zeker voor, maar minder dan de vorige zomerperiode dankzij maatregelen zoals een landelijke coördinator voor roosters, het inzetten van de flexpool, en het leren van extra werkplekken. Het personeelstekort is hiermee niet verholpen, maar de risico's voor de reiziger en vervoerder zijn wel aanzienlijk beperkt. Dit neemt niet weg dat de bezetting nog lang niet op het gewenste niveau is: we hebben de laatste tijd nog steeds (te) veel gevraagd van onze medewerkers.

Ons doel is en blijft om met elkaar te bouwen aan Verkeersleiding van de toekomst: een organisatie waar mensen zich thuis voelen en elke dag op een professionele wijze worden uitgedaagd in hun werk. Deze mix van maatregelen zorgt ervoor dat het tekort blijft afnemen en dat we de focus houden op een gezonde balans tussen werkdruk en pauzes, verlof, vakmanschap, projecten en werk van andere posten overnemen.

We hebben in kwartaal 4 van 2022 een brief⁵ naar het ministerie van IenW gestuurd, waarin wij ingaan op de huidige stand van zaken m.b.t. het personeelstekort op de VL-posten en wat de verwachting is vanuit ProRail richting het einde van 2023. De huidige verwachting momenteel is namelijk dat het personeelstekort ook in 2023 nog niet opgelost zal zijn en ProRail in gesprek blijft met de vakbonden en het ministerie van IenW hierover.

⁵ Brief die op 1 november 2022 aan de Tweede Kamer is verzonden door de Staatssecretaris van het ministerie van IenW met het kenmerk IENW/BSK-2022/220890.

6. Betaalbaar spoor – Doelmatige uitgaven, gemeten naar de kosten per treinpad

Opbouw nieuwe reeksen

Gedurende 2022 en 2023 werkt ProRail aan een herijking van de financiële reeksen, onder meer ten behoeve van een update van de EO⁵-reeksen voor de periode tot en met 2038. ProRail sluit aan bij onze strategische prioriteiten en op de uitgangspunten en ambities in het regeerakkoord ten aanzien van het toekomstbestendig beheer en onderhoud.

ProRail bouwt de reeksen op in volgende twee stappen, in overleg met het ministerie van IenW:

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

Zoals u heeft kunnen lezen in het beheerplan 2022 – 2023 (hoofdstuk 6) staat ProRail voor een digitale transitie, zowel op het gebied van het logistieke proces en de verkeersleiding, maar ook op het gebied van assetmanagement. Het thema digitalisering en de kosten en baten die daarmee gemoeid zijn zullen (voor zover op dat moment inzichtelijk) een plek krijgen in de herijking van de financiële reeksen.

In 2023 zal deze herijking van de financiële reeksen extern gevalideerd worden in opdracht van het ministerie van IenW. Naast de herijking maakt ProRail inzichtelijk welke maatregelen het kan nemen om kosten terug te brengen naar een niveau dat overeenkomt met de meerjarige beschikbare middelen voor EO⁵ in de Rijksbegroting voor 2023. Daarbij worden onder andere de consequenties voor de afgesproken prestaties in beeld gebracht.

⁵ Exploitatie, Onderhoud en Vervanging, voorheen BOV: Beheer, Onderhoud en Vervanging

7. Overig – rectificatie

Op pagina 67 (Bijlage I: Programma's onder de beheerconcessie - STS-verbeterprogramma) van het Beheerplan 2022 - 2023 zijn onverhoopt een aantal fouten terecht gekomen. Daarom hieronder de juiste voorstelling van zaken voor dit verbeterprogramma voor 2022 en 2023:

STS-verbeterprogramma	
Doel/scope	Verhogen van de spoorwegveiligheid in de dagelijkse operatie met een focus op vermindering van STS-passages. Toekomstambities en ontwikkelingen op het spoor worden getoetst aan dit doel.
Scopewijziging(en)	n.v.t. Focus is niet slechts meer STS-passages. Er zijn enkele speerpunten benoemd in het beheerplan 2020-2021
Start- en einddatum	• Start: juni 2012 • Eind: evaluatie per jaar.
Mijlpalen	De activiteiten van het STS-verbeterprogramma uit 2012 zijn grotendeels gereed gemeld en financieel en budgettair afgesloten. Het programma blijft conform artikel 20 van de beheerconcessie 2015-2025 onderdeel uitmaken van de beheerconcessie- aansturing door het ministerie van IenW en betreft een gezamenlijk programma met de vervoersconcessie.
Activiteiten 2022 en 2023	Continueren Geel-geel-rood passages uitbannen: Als onderdeel van het STS-verbeterprogramma wordt gewerkt aan het gefaseerd uitbannen van Geel-Geel-Rood koppelingen. Door een tekort aan capaciteit is de monitoring sinds Q4 2021 niet meer uitgevoerd. Vanaf Q2 2022 zal de monitoring vanuit ProRail op kwartaalbasis weer opgestart worden. Upgrade S-borden (USB) Verbeteren van de zichtbaarheid, uniformeren van ontwerp, toepassing en plaatsing van S-borden en scheiden van gebruiksdoelstellingen door het toevoegen van een Opdracht bord (O-bord), aanvullend op de facultatieve S- Borden. Uiteindelijk doel is de S-bord passages en het botsrisico op NCBG en overgang NCBG-CBG te verminderen. De nieuwe raming van het project USB sluit €1,7 miljoen hoger t.o.v. het huidige budget. De redenen hiervoor hebben betrekking op het verbreden van de scope, er worden meer borden geplaatst, de hogere stuksprijs per bord dan oorspronkelijk geraamd en het achterstallige onderhoud op de OBE-bladen waar op voorhand niet op is gerekend. Afhankelijk van de aanvullende benodigde financiering kan gestart worden met de aanbesteding in december 2022. In dat geval kan de eerste locatie per medio 2023 van start gaan en de laatste uitvoering per medio 2024. ProRail zal aan I&W voorstel doen voor geografische scope-afbakening van het project USB teneinde scope/planning/budget beter te beheersen. Emplacementen buiten deze geografische scope zal ProRail buiten USB-projectscope upgraden naar nieuwe S- en O-borden. Botsrisicomodel verdere ontwikkeling Het botsrisicomodel zal verder worden ontwikkeld voor generieke toepasbaarheid binnen de spoorbranche. ORBIT NS heeft de inbouw van ORBIT in haar vloot afgerond. Afhankelijk van de door NS aan te leveren analyse zal gezamenlijk met NS de effectiviteit van ORBIT t.a.v. terugdringen aantal STS-passages beoordeeld worden. Dit betreft een bredere analyse van STS-passages en beoordeling effectiviteit ORBIT i.r.t. verzwarend remcriterium. ATB-Vv In Q3 2021 is de STS-stuurgroep overeengekomen dat de vervolginvestering van 50 ATB-Vv installaties ter overbrugging naar ERTMS uitgebreid moet worden met 22 locaties ter voorkoming van aanrijdingen met stootjucken op perronkopsoren. De concept-subsidieaanvraag voor deze 72 ATB-Vv installaties wordt in Q4 2022 bij het Ministerie van I&W ingediend. De aanbesteding voor de projectmatige uitrol van de eerste 30 installaties staat gepland voor 2023.

	Ministeriele regelingen spoorverkeer en indienststelling spoorvoertuigen De door ProRail gevraagde herziening van de Ministeriele regeling indienststelling spoorvoertuigen is per 1 juli 2022 in werking getreden. Er waren vanuit de spoorsector wensen en initiatieven geuit en genomen voor herziening op onderdelen (o.a. seinbeelden, maximaal toegestane remwegen) van de Ministeriele regeling spoorverkeer.
Programma-Verantwoordelijkheid	De voortzetting van het programma, onder concessiesturing gezamenlijk met de vervoerdersconcessie, krijgt vorm door de inspanningen en samenwerking tussen ProRail, de vervoerders het ministerie van IenW en de Inspectie Leefomgeving en Transport voort te zetten in de reeds bestaande STS- stuurgroep. De stuurgroep heeft daartoe – mede op basis van het Systra-rapport – een aantal inhoudelijke speerpunten benoemd, die zijn opgenomen in het ProRail-beheerplan 2020-2021 en in de brief van het Ministerie van IenW aan ProRail inz. Gereedmelding activiteiten STS-verbeterprogramma van 9 april 2021, kenmerk IENW/BSK-2021/90301.
Relevante indicator(en)	Informatie-indicatoren: Aantal STS-passages (exclusief technische STS-passages) en de veiligheidsrisico's als gevolg daarvan (o.a. STS-passages waarbij het gevaarpunt bereikt is).

Pagina	Onderwerp	V O A	Vraag Opmerking Advies	Organisatie	Antwoord
2	Jaar iks beheerplan	A	Wij zijn blij dat u binnen een jaar het beheerplan actualiseert. Dit onderstreept in onze ogen ons pleidooi van vorig jaar om vast te houden aan de jaarlijkse beheerplancyclus, ook indien de ZBO-vorming doorgaat, met behoud van de meerjaren doorkijk. Wij vinden het wenselijk en hierover jaarlijks te kunnen blijven adviseren. Wij adviseren u daarom volgend jaar rond deze tijd de Hoofddijnen Beheerplan 2024 voor te leggen ter advisering, inclusief meerjarige doorkijk.	Consumentenorganisaties Locom	ProRail maakt, binnen de richtlijnen van de concessie een plan voor meerjaren omdat haar scope meerjarig is. Jaarlijks maakt ProRail een update van dit plan. Volgend jaar zal er opnieuw een integraal plan worden gepresenteerd. Het ligt haar bedoeling dat ook elke keer bij u ter consultatie voor te leggen. ProRail wil niet vooruitlopen op de cyclus indien de ZBO-vorming doorgaat. Dan is het naam je de verantwoordelijkheid van het ministerie van IenW om hier in te besissen.
2	Materialen	A	Wij adviseren u te zorgen voor een grotere voorraad materialen om vertraging in projecten of onnodig lange verstoringen door materiaal tekort bij onverwacht onderhoud te voorkomen. Het anders verdelen van voorraad kan helpen maar is in onze ogen een te beperkte oplossing voor de nu aangetoonde kwetsbaarheid. Een grote beheerorganisaties als ProRail zou ook in geval de internationale levering volledig stilvalt zeker een jaar moeten kunnen doorgaan met zowel het noodzakelijke beheer en onderhoud als met functiewijziging en aanleg.	Consumentenorganisaties Locom	De huidige geopolitieke situatie, schaarste van materialen en prijsstijgingen hebben ook impact op de Nederlandse spoormarkt. De Taskforce 'schaarste, prijsstijging en Oekraïne' is opgericht om vanuit ProRail de impact van de huidige situatie op projecten en aanbestedingen te minimaliseren. Twee hoofddoelen zijn leidend voor de gemaakte keuzes en ontwikkelde kaders van de Taskforce, waaronder als het gaat om herverdeling van schaarse materialen 1) Veilige bereikbaarheid en 2) Doorgang van projecten en tenders en daarmee voorkomen van schade. Daarnaast zijn de doelstellingen van de Taskforce. Internsief in gesprek met aannemers, leveranciers en alle andere stakeholders + Compliant aan sanctiepakketten. Als nodig worden er landelijk door ProRail keuzes gemaakt in prioritering welke werkzaamheden doorgang moeten vinden en waar eventueel schaarse materialen heen gaan. De belangrijkste afwegingen daarbij zijn hinder voor de veiligheid, de treindienst, ingewikkeldheid van herplannen alsmede de kosten daarvan.
2	Inleiding	V	Kan ProRail aangeven welke afwegingen een rol spelen bij de verdeling van materialen afgv materiaal schaarste?	BAM Infra Ra I	De huidige geopolitieke situatie, schaarste van materialen en prijsstijgingen hebben ook impact op de Nederlandse spoormarkt. De Taskforce 'schaarste, prijsstijging en Oekraïne' is opgericht om vanuit ProRail de impact van de huidige situatie op projecten en aanbestedingen te minimaliseren. Twee hoofddoelen zijn leidend voor de gemaakte keuzes en ontwikkelde kaders van de Taskforce, waaronder als het gaat om herverdeling van schaarse materialen 1) Veilige bereikbaarheid en 2) Doorgang van projecten en tenders en daarmee voorkomen van schade. Daarnaast zijn de doelstellingen van de Taskforce. Internsief in gesprek met aannemers, leveranciers en alle andere stakeholders + Compliant aan sanctiepakketten. Als nodig worden er landelijk door ProRail keuzes gemaakt in prioritering welke werkzaamheden doorgang moeten vinden en waar eventueel schaarse materialen heen gaan. De belangrijkste afwegingen daarbij zijn hinder voor de veiligheid, de treindienst, ingewikkeldheid van herplannen alsmede de kosten daarvan.
3	Modal shift	A	U gaat conform Toekomstbeeld OV 2040 uit van 30% reizigersgroei. Met het oog op het k maataakkoord, de woningbouwontwikkelingen en het beleid om binnensteden auto's te maken verwachten wij een sterkere groei cq is een sterkere groei noodzakelijk. Wij vragen u daarom om een ambitieuzere inzet. Ook adviseren wij u jaarlijks een gevoeligheidsanalyse te doen inclusief de gevolgen voor de infra capaciteit als de groei sneller gaat dan u nu verwacht. Wij adviseren u tevens komend jaar een analyse te doen van mogelijke beleidsopties bij	Consumentenorganisaties Locom	Dank voor uw advies. De groei is conform de verwachtingen van de NMCA met referentiejaar 2014. Recente prognoses, die rekening hebben gehouden met de hogere groei in de jaren 2017 en 2018 evenals de demping als gevolg van corona, IMA, komen ongeveer op dezelfde groei uit.
3	Modal shift	V	in 2020 is een eerste versie opgeleverd van een dashboard waarin te zien is, hoe en met welke productstappen de 30% groei wordt gerealiseerd. Vorig jaar gaf u aan dat dit dashboard nog in ontwikkeling was en nog niet geschikt om te publiceren. Is dit inmiddels wel het geval?	Consumentenorganisaties Locom	Het dashboard is gereed, maar wordt vooralsnog alleen intern gebruikt i.s.m. het ministerie van IenW. De werking en inhoud wordt geëvalueerd en getoetst op gevoeligheid (markt-) informatie cq. vertrouwelijkheid, alvorens een besissing tot eventueel extern publiceren te nemen.
3	Systeemsprongen	A	Wij juichen het toe dat u meer urgentie wilt geven aan technische systeemsprongen zoals ERTMS, TEV, ATO en TMS. Wij adviseren u per systeemsprong in het addendum aan te geven welke onderzoeken nog nodig zijn en wat hiervan de planning is zodat duidelijk is wanneer er concrete besluitvorming plaatsvindt over deze systeemsprongen. Wij adviseren u vervolgens jaarlijks te rapporteren over de voortgang. Wij verzoeken u de stand van zaken met de ATO Roadmap op te nemen in het addendum en zo nodig deze roadmap te actualiseren.	Consumentenorganisaties Locom	Dank voor uw advies. De aanbeveling voor een jaarlijkse rapportage over elk van de systeemsprongen zal ProRail in overweging nemen. Zij zal in het definitieve addendum op deze onderwerpen wat concreter aangeven hoe zij hier acteert. Jaarlijkse rapportage op de systeemsprongen zal lopen via de programma's die er lopen per systeemsprong. Over ERTMS wordt al halfjaarlijks gerapporteerd door het Programma ERTMS aan de Tweede Kamer.
3	Systeemsprongen	V	In het beheerplan spreekt u over realisatie van een simulatiecentrum voor de vier systeemsprongen. Is dit inmiddels gerealiseerd?	Consumentenorganisaties Locom	Het ProRail lored simulatiecentrum is conform de actie uit het Beheerplan in het voorjaar van 2022 van start gegaan. De aansturing ligt bij de bedrijfseenheden Innovatie en Technologische Vernieuwing.
3	Visie en Strategie	V	"Dat betekent 30% meer reizigers en 50% meer goederen per trein". Vraag 1. Groei ten opzichte van welk basisjaar, en groei per wanneer? Vraag 2. Hoe vertaalt de groei in goederen zich in capaciteit op het spoor? Vraag 3. Hoe hangt die groei in capaciteit voor goederenvervoer samen met de groei in capaciteit voor reizigersvervoer?	NS	De groei is conform de verwachtingen van de NMCA met referentiejaar 2014. Recente prognoses, die rekening hebben gehouden met de hogere groei in de jaren 2017 en 2018 evenals de demping als gevolg van corona, IMA, komen ongeveer op dezelfde groei uit.
3	Visie en Strategie	V	"Deze oplossingen kennen we; een combinatie van logistieke maatregelen, nieuwe infrastructuur, technische systeemsprongen (ERTMS, TEV, ATO en TMS), gedragsbeïnvloeding van reizigers en verladers en regelgeving." Op welke manier denkt ProRail aan gedragsbeïnvloeding van reizigers te kunnen bijdragen?	NS	Nieuw reisedag, zoals men dat in de coronacrisis heeft laten zien, kan een gunstig effect hebben op de drukte in de spits en benutting van de capaciteit, en biedt daarmee een kans om de grote opgave die op het OV af komt te helpen realiseren. Hoe precies invulling te geven aan de 'knop' gedragsbeïnvloeding om hiermee de benoemde kansen te benutten, is iets wat ProRail niet alleen maar juist samen met onze stakeholders (specifiek met reizigersvervoer zoals NSR) vorm moet geven. ProRail kan hier als onafhankelijk adviseur een bijdrage aan leveren, denk bijvoorbeeld aan het inzichtelijk maken van de impact van mogelijk veranderend reisedag op de benodigde capaciteitsuitbreidingen.
3	Strategische prioriteiten	V	Klopt de volgorde? Hier zou "basis op orde" (3 en 4) bovenaan gezet kunnen worden en vanuit de basis gaan kijken naar de toekomst.	BAM Infra Ra I	Deze strategische prioriteiten lopen naast elkaar en zijn volgens ProRail allemaal even belangrijk voor een toekomstbestendig spoor. Indien dit wel volgorde is zou zijn, dan riskeert ProRail op enig moment te laat te zijn en daarom heeft elke strategische prioriteit dezelfde urgentie en status.
	Bovenleiding		Landelief bovenleidingvernieuwing wordt niet genoemd? Hoe zit dit programma in de prioritering?	BAM Infra Ra I	Het landelijk meerjarenprogramma vervangen niet monumentale betonnen bovenleidingportalen door stalen prioritering binnen ProRail. Aangezien er haast is geboden bij de vervanging of sommige baanvakken, namelijk Breda – Tilburg en Roosendaal – Lage Zwaluwe is ProRail in de voorbereiding om deze trajecten uit te vragen in de markt. Eind Q3/begin Q4 zal ProRail hiervoor een belangstellenden registratie versuren en begin Q1 2023 starten met de aanbesteding. Daarnaast heeft ProRail ambities om de vervangingsopgave zo snel mogelijk te realiseren om verstoringen in de toekomst te voorkomen en is ProRail aan het onderzoeken hoe we ervoor kunnen zorgen dat er ook innovaties kunnen worden toegepast bij de vervangingsopgave.
5	IC Berlijn	V	Wij vragen wanneer besluitvorming voorzien is over de infaatregelen rondom Oldenzaal voor versnelling van de IC-Berlijn. In het beheerplan 2022-2023 werd realisatie nog voorzien in 2024. Wij merken op dat de het addendum de werkzaamheden in Oldenzaal niet expliciet worden genoemd. Wel wordt gesproken over ijdelijke infaatregelen waarbij onduidelijk is of deze maatregelen gevolgen hebben voor de binnenlandse dienstregeling. Wij vragen u wat de oorzaak is van de vertraging met de structurele maatregelen en wat hiervan de impact is voor reizigers.	Consumentenorganisaties Locom	Vanwege de omvang van de maatregelen is het niet mogelijk om de structurele maatregelen al voor start van dienstregeling 2024 gereed te hebben. Welke structurele maatregelen precies nodig zijn, dat is onderdeel van het studie. Dat hangt o.a. af van de uitkomsten van het onderzoek naar aanbesteding van de traject voor de IC-Berlijn, in combinatie met de beoogde materie inzet voor de IC-Berlijn. Daarom is het ook nog niet te zeggen wanneer de besluitvorming over de structurele maatregelen plaatsvindt.
			DB Cargo zou graag meer aandacht zien voor de uitbreidingen die ProRail ten behoeve van het SGV gaat verzweven. We lezen bijna alleen over reizigers 'productstappen'. De bijdrage van Nederland aan de Green Deal via het SGV in de periode 2023-2024 zijn gezien het 'Industrie' is de elektrificatie van een bundel te Vlissingen/Scheveningen bijvoorbeeld ook niet aanstaande?	DB Cargo	Omdat de IC-Berlijn wel aan Duitse zijde een versnelde tijdsigging heeft per dienstregeling 2024, met daarbij een andere snelheid, is het nodig om ook in Nederland te schuiven met de tijdsigging van de IC-Berlijn. Daarvoor zijn maatregelen voorgesteld die wel haalbaar lijken voor start van dienstregeling 2024, waarbij het gaat om een zijperon in Oldenzaal en snelheidsverhoging op het baanvak Hengelo - Oldenzaal grens. Het streven van ProRail is het tijde je peron in Oldenzaal vóór eind 2023 te realiseren. Vanwege de knappe doorlooptijd kan hier op dit moment nog geen zekerheid worden gegeven. Het verhogen van de baanvaksnelheid op de trajecten Hengelo-Oldenzaal en Oldenzaal-Oldenzaal grens is niet haalbaar vóór eind 2023. Inzet van ProRail is deze snelheidsverhoging zo snel mogelijk na eind 2023 te realiseren. Besluitvorming over deze ijdelijke maatregelen zal dit jaar plaatsvinden.
5	Amsterdam-Frankfurt	A	In het beheerplan heeft u een onderzoek naar frequentieverhoging en reistijdverkorting naar Düsseldorf / Frankfurt via Arnhem aangekondigd. Wat is de stand van zaken van dit onderzoek en wanneer verwacht u het resultaat te presenteren? Wij adviseren hierbij ook de verbinding met München en Basel te betrekken.	Consumentenorganisaties Locom	ProRail zal in het definitieve addendum de meest actuele stand van de besprekingen opnemen.
5	KGOV België	V	Wij vragen u in het addendum de stand van zaken met de verbetering van de verbinding Roosendaal-Antwerpen en de realisatie van de verbinding Hamont-Weert te actualiseren.	Consumentenorganisaties Locom	Dit zal ProRail doen. Beide productstappen staan momenteel op On hold. De 2e trein per uur tussen Roosendaal en Antwerpen kan op zijn vroegst in 2028, omdat dan ERTMS-beveiliging op Roosendaal - Roosendaal grens voorzien gereed is. Voor de verbinding Weert - Hamont is geen opdracht voor vervolgonderzoek nadat de quick scan afgerond is.
5	Coevorden-Nordhorn	O	Wij missen de verbinding Coevorden-Nordhorn in het concept addendum en vragen deze toe te voegen aangezien voor zover bij ons bekend deze verbinding de komende periode ook beschikbaar zal komen voor de reizigersdienst.	Consumentenorganisaties Locom	Deze nieuwe verbinding is inderdaad voorzien binnen enkele jaren en zal ProRail opnemen in het definitieve addendum.
5	Productstappen	V	DB Cargo zou graag meer aandacht zien voor de uitbreidingen die ProRail ten behoeve van het SGV gaat verzweven. We lezen bijna alleen over reizigers 'productstappen'. De bijdrage van Nederland aan de Green Deal via het SGV in de periode 2023-2024 zijn gezien het 'Industrie' is de elektrificatie van een bundel te Vlissingen/Scheveningen bijvoorbeeld ook niet aanstaande?	DB Cargo	De elektrificatie van de tweede spoorbundel op Sloe is voorzien in 2023. Deze ontwikkeling is geen productstap, maar een infra project. Wel geeft dit infra project de mogelijkheid om meer elektrische goederentreinen gelijktijdig op Sloe te behouden. Hiervoor is (nog) geen aparte productstap opgenomen.
					Er zijn meer productstappen voorzien dan in het addendum van het beheerplan opgenomen, het overzicht is niet uittend. Meerdere ontwikkelingen voor SGV zijn voorzien na 2025, waarbij ProRail nu tot 2025 heeft opgenomen in het beheerplan.
					Verder is in de Netverklaring een uitgebreide lijst met infra projecten opgenomen, waarbij ook ontwikkelingen l.b.v. SGV staan.

5	Productstappen	V	Is het omleiden van treinen tbv werkzaamheden 3e spoor wel kwalificeerbaar als productstap?	DB Cargo	Het omleiden van treinen is als productstap opgenomen om de consequenties van het omleidbedrijf te kunnen toetsen. Dit doet ProRail in de MLT met alle grotere faseringstappen van infraprojecten waarbij minder capaciteit beschikbaar is, of waarbij de tijdelijk gevulde infrastructuur impact op de logistiek heeft. Doel is om tijd in kaart te brengen wat de gevolgen voor logistiek, assets en omgeving zijn.
5	Productstappen	V	De productstappen ten behoeve van het reizigersvervoer, gaan vaak ten koste van het spoorgoedenvervoer. De flexibiliteit en ondernemingsmogelijkheden voor het spoorgoedenvervoer nemen daardoor razend snel af. Kan ProRail deze effecten van de productstappen ook benoemen?	DB Cargo	ProRail hanteert de prognoses van de IMA als basis voor haar toekomstplannen. Hierin wordt rekening gehouden met zowel groei van het reizigers- als goedenvervoer. Aanvraag voor capaciteit dat boven d i volume uitstijgt kan leiden tot knelpunten. Hiervoor is een regulier (capaciteitsverdelings)proces ingericht. ProRail zal in het definitieve addendum nader ingaan op de effecten van de genoemde productstappen.
6	MLT2025	V	De komst van de 3e en 4e IC Breda-Eindhoven, de 5e en 6e Sprinter Den Haag-Rotterdam en de rechtstreekse verbinding van Zeeland met Amsterdam via de HSL in 2025 zijn nog onzeker vanwege de benodigde maatregelen. Wij vragen u in het addendum deze onzekerheden te verduidelijken en toe te lichten welke maatregelen u neemt om deze onzekerheden en/of de impact daarvan te beperken. Wij zijn verrast door de berichten dat bij Den Haag-Rotterdam mogelijk de baanstab lieft een issue is. Wij vragen om een maximale inzet om vertraging van dit belang rijk project in de Randstad te voorkomen. Ook vragen wij het vraagstuk van baanstablieft in een vroeger stadium mee te nemen in nieuwe projecten om daar vertragingen te voorkomen.	Consumentenorganisaties Locov	Voor de betreffende mogelijke productstappen zal ProRail de onzekerheden opnemen. Samen met de concessievrer en de betreffende vervoerder(s) wordt bekeken of en we ke mogelijkheden er zijn om onzekerheden weg te nemen. 3e en de intercity Breda - Eindhoven onzeker voor 2025 vanwege tijdige realisatie benodigde maatregelen wissels Eindhoven Oostzijde en benodigde overwegmaatregelen. 5e en 6e sprinter Den Haag - Rotterdam onzeker voor 2025 vanwege baanstab lieft en vanwege realisatie project Den Haag Centraal. Rechtstreekse verbinding Zeeland met Amsterdam via de HSL. Onzeker omdat studies nog aan de gang zijn naar Stap 2 van Wind in de Zeilen, waar deze verbinding onderdeel van is. Door middel van het MLT-proces en de toetsing van productstappen die daarin plaatsvindt, streeft ProRail ernaar om vroeg tijd eventuele knelpunten te achterhalen. Momenteel lopen er studies naar versch lende aspecten vanuit assets, waarbij e r een doorkijk naar TBOV2030 gemaakt wordt. Doel is om in een vroeg stadium te weten welke knelpunten er zijn, zodat er tijdig maatregelen genomen kunnen worden.
6	Masterplanproces	O	Wij zijn benieuwd naar de eerste ervaringen met het Masterplanproces waarin u circa 7 jaar vooruit kijkt. Wij worden graag betrokken bij de keuzes die u hierb j maakt voor de midde lange termijn.	Consumentenorganisaties Locov	Het Masterplanproces loopt inmiddels 5 jaar en de ervaringen tot nu toe z ij n positief. Het Masterplan geeft een goed integraal overzicht van alle infraprojecten die voorzien zijn. Dit helpt bij het maken van een u toerbaare planning voor de portfolio. ProRail zal d t najaar nog een toe ichting op het proces geven in een geplande LOCOV vergadering. In het Masterplan worden geen keuzes gemaakt voor de Middellange termijn, maar worden eventuele knelpunten in de planning voorgelegd aan de betrokken vervoerders en concessievrerler. ProRail adviseert tevens om via vervoerders betrokken te worden bij de middellange termijn planning.
6	Doorkijk 2030	V	Om productstappen in de periode 2025-2030 mogelijk te maken is het nodig dat nu de studies starten. In het licht van het klimaatakkoord en de grote knelpunten op de infrastructuur zal het volume aan studies de komende jaren moeten toenemen. Wij vragen u in hoeverre u uw organisatie inmiddels hierop heeft ingericht. Wij vragen u tevens we ke studies u in 2023, 2024 en 2025 voorziet voor realisatie in 2025-2030. Welke data ten slotte inzichtelijk te maken op welke wijze ProRail projecten die voorzien zijn in OV Toekomstbeeld 2030 ook zonder MRT-planstudie al zo ver kan voorbereiden dat b j positieve politieke besluitvorming over de start van een MRT-planstudie er door de voorbereiding reeds maximale tijds winst is geboekt	Consumentenorganisaties Locov	Voor de periode 2025-2030 zijn versch lende productstappen voorzien, waarvoor realisatie van meerdere grote infrastructuurele projecten ranvoorwaardel j k is, waaronder b.v. PHS Amsterdam en PHS Meteren - Bostel. Voor de genoemde projecten hebben al studies plaatsgevonden. Daarnaast zullen ook studies voor andere productstappen en infraprojecten ingan van start gaan in de komende jaren voor realisatie in 2025-2030. Welke data zijn hangt af van de vraag vanuit de markt en van de besluitvorming van concessievrerders. D i kan ProRail nu nog niet aangeven per jaar. Het is dus niet zo dat voor alle productstappen die voorzien zijn voor de periode 2025-2030 nog studies moeten starten. Voor de maakbaarheid van de realisatie van productstappen wordt binnen ProRail gewerkt met het Masterplan proces, waarbij per jaar gekken wordt welke kritische capaciteit beschikbaar is. Indien er knelpunten zijn in besch kbaarheid van kritische capaciteit (zowel materiaal als personeel) wordt tijdig bekeken of een aangepaste programmering wel haalbaar en maakbaar is. Wat betre t het laatste punt, middels verkenningstudies wordt al onderzocht waar een project rekening mee moet houden voordat een planstudie van start gaat. In een verkenningstudie kan tot op zekere hoogte de voorbereiding voor een planstudie gedaan worden, afhankelijk j kan het besch kbare budget en benodigde diepgang voor de verkenning. Eveneens wil ProRail hier aangeven dat er d t najaar een toelichting zal volgen op een LOCOV vergadering.
6	Stationsprojecten	O	In uw reactie op de consultatie op het beheerplan 2022-2023 heeft u aangegeven graag met ons in gesprek te gaan over onze ideeën voor station Amsterdam Sloterdijk. Wij zijn benieuwd naar de huidige stand van zaken van de planvorming en gaan graag met u hierover verder in gesprek.	Consumentenorganisaties Locov	Momenteel loopt het project PHS op de Haarlem corridor binnen dit project worden de perons 7 en 8 aangepast en opnieuw bestaat en tevens worden op alle pilaren de mozaïeksteerjes vervangen. Over circa 5/6 jaar worden de hierboven genoemde werkzaamheden ook op de Akmaar corridor uitgevoerd (perons 3 en 4). Tegelijkertijd speelt de lange termijn ontwikkeling in het gebied rondom Amsterdam Sloterdijk hier worden in het kader van de Havenstad circa 70.000 woningen gebouwd en 58.000 arbeidsplaatsen gefaciliteerd. Ook het station Amsterdam Sloterdijk wordt meegenomen in deze ontwikkeling. Momenteel loopt er een haalbaarheidsstudie m.b.t. bouwen over het spoor en wonen boven/naast het spoor. Indien de haalbaarheidsstudie positief uitpakt en de voorgenomen bouwplannen doorgang vinden, zal het genoemde station grootschalig verbouwd gaan worden. Denk hierbij aan nieuwe loop- en verkeersstromen die passen in de nieuwe omgeving en een forse toename van het aantal reizigers. Deze ontwikkeling bevindt zich wel nog in de beginfase en de verwachting is dat de benoemde grootschalige aanpassing niet eerder dan 2032 zal plaatsvinden. Momenteel is de poortensituatie niet ideaal, maar helaas niet anders op te lossen in de huidige situatie. Idealerweise ProRail aan de voor- en achterzijde van het station een lange poortenrij plaatsen en dat men binnen het station zich vrij kan bewegen van perron naar perron. Dit is in de huidige situatie echter niet mogelijk. Het station kent namelijk een poortenvrije doorgang (een zgn. interrijverbinding) van de hooldgang op het Oryplein helemaal naar de achterzijde (de regenboogpassage) van het station. Dit is een wens van de gemeente om gebruikers van de bussen, trams, metro en de Fiibus van de achterzijde van het station, deze zonder belemmering van poorten in het station makkelijk te laten bereiken. Deze interrijverbinding zorgt ervoor dat de poorten binnen het station op een bepaalde manier zijn gepositioneerd en niet gecentreerd aan de voor- en achterzijde van het station. Een jaar of 2/3 geleden is de bewegwijzering in het station nog helemaal herzien en aangepast. Hiermee is de wayfinding binnen het station iets verbeterd. De StationsBelevingsMonitor (een reizigersonderzoek naar de tevredenheid over onze stations) laat voor Amsterdam Sloterdijk overigens niet zien dat reizigers de oriëntatie of doorstroming in het station als onvoldoende ervaren. Op deze onderdelen scoort het station ruim een 7.5.
6	740 meter lange treinen	O	Bij dit onderwerp (MLT 2025) worden twee emplacementen/terminals genoemd. Gaarne vragen wij aandacht voor andere emplacementen terminals die geschikt moeten worden gemaakt voor deze treinen, zoals Rail Terminal West (RTW) op de Maasvlakte en het emplacement in Blerick	Provincie Zuid-Holland	Voor het rijden van 740m lange goederentreinen moeten inderdaad meer locaties geschikt gemaakt worden. In opdracht van lenW loopt momenteel een corridorstudie 740 meter. Basis vormt de TEN-T analyse die in 2019 is uitgevoerd. Daarin is o.a. duidelijk j geworden op welke locaties sporen verlengd en/of toegevoegd moeten worden om 740 meter lange goederentreinen te kunnen accommoderen over ons netwerk. Diverse verkenningen zijn inmiddels van start gegaan. De corridorstudie loopt in 2022 - 2023. De uitkomsten van de verkenningen geven een concreet beeld wanneer welke locaties op orde gebracht kunnen worden en voor welke investeringen. Dit vormt input voor een u toestralategie en MKBA.
6	Verbindt - Stations- en aanlegprojecten	V	Het valt op dat Zuidasdok in het addendum nergens als randvoorwaardel j wordt benoemd. Voor we ke productstappen is dit wel het geval?	NS	In het project Zuidasdok is u breiding van het station Amsterdam Zuid nodig voor het faciliteren van de reizigersgroei bij het aantal treinen d i dienstregeling 2022.
6	Productstappen MLT reizigers 2025	O	Maaslijn is u toesteld en gaat minimaal 2 jaar naar achteren (samenhang met de 80 weke Emmicher - Oberhausen). Welke consequenties gaat dit hebben (worden andere projecten bv naar voren getrokken)?	BAM Infra Ra I	Uitstel van de Maaslijn heeft in ieder geval gevolgen voor de productstappen Rijden met elektrisch materieel op de Maaslijn en 'Verplaatsen kring Maaslijntreinen en stopstreinen vanuit Maastricht van Roermond naar Sittard'. Het is nu nog niet duidelijk j welke consequenties dit uitstel heeft voor de planning van de Maaslijn of voor andere projecten. Momenteel worden verschillende scenario's uitgewerkt. Voor het einde van 2022 vindt daarover en over het vervolg besluitvorming plaats.
7	Winterweer	A	U overweegt een vernieuwde systematiek voor een betere balans tussen de afgeschaalde infrastructuur (infralasses) b j extreem weer en de dienstregeling. Wij vragen u b j het vaststellen van de afwegingscriteria te bewerkstelligen dat het per saldo niet kan leiden tot meer dagen met een Landelijk Uitgedunde Dienstregeling. Wij adviseren u tevens in aanru ling op deze vernieuwde systematiek samen met NS te verkennen om bij een landel j uitgedunde dienstregeling (LUD) standaard te j den met een vaste combinatie van personeel en materieel zodat de uitwisseling tussen corridors en daarmee het risico op olievlekwerking ook aan de kant van de dienstregeling wordt vermindert. U kunt als infrabeleerder de potentiële positieve impact van deze maatregel in kaart brengen. Ook adviseren wij u als onderdeel van de monitoring van de vernieuwde systematiek te kijken wat de benodigde tijd is voor weer in dienst nemen van infrastructuur bij storing op de kerninfra (in gevallen dat deze op nieuw in dienst te nemen infra een terugvaloptie is) en te monitoren hoe vaak deze situatie voorkomt en of dat beheersbaar is. Op deze manier kan de verwachte grotere betrouwbaarheid als gevolg van de afgeschaalde infrastructuur worden gecombineerd met maximale flexibiliteit om de gevolgen van storingen voor de reiziger te minimaliseren.	Consumentenorganisaties Locov	ProRail en NS hebben in de eerste helft van 2022 gewerkt aan de implementatie van de opstaande maatregel uit de winterweerevaluatie van juni 2021, zijnde een reductie van de kerninfrastructuur in relatie tot de afgeschaalde dienstregeling. •Voor de kerninfrastructuur is een nieuwe systematiek ontwikkeld. Voor de zwareste kerninfrafase, vergelijkbaar met de huidige kerninfrafase 3, leidt dit tot circa 300 minder wissels, waarop de landel j uitgedunde dienstregeling van NS gederen kan worden. NS en ProRail hebben dit voorstel in mei besproken in het Locov. In de tweede helft van 2022 vindt besluitvorming plaats over implementatie. •Afgelepen maanden is onderzocht hoe meer balans kan worden aangebracht met een afgeschaalde dienstregeling van NS die nog minder beslag legt op de infrastructuur. Daarbij is de hypothese onderzocht of het gebruik van de kerninfrastructuur vergaand kan worden teruggebracht bij de reguliere en landelijke uitgedunde dienstregeling. Dit wordt de komende periode nader onderzocht.
7	Klimaatadaptatie	A	In het beheerplan is niet alleen aandacht voor winterweer maar ook voor de bredere uitdagingen op het gebied van klimaatadaptatie. Wij zien in het addendum graag een actualisatie van uw bredere inzet op dit thema terug.	Consumentenorganisaties Locov	Risico's ten gevolge van extreem weer nemen de komende decennia toe. Met name piekbuien en periodes met extreme temperaturen zorgen voor wateroverlast, erosie, val van technische installaties en versnelde veroudering van onze assets. Extreem weer vormt daardoor een reële bedreiging voor de prestaties die ProRail levert. Het is noodzakelijk dat ProRail zich hierop voorbereidt, plannen maakt en uitvoert om het spoorstelsel voldoende k maastbestendig te maken en te houden. Het spoorstelsel moet in 2050 zoveel mogelijk klimaatbestendig zijn. Dat wil zeggen dat het spoorstelsel voldoende klimaat bestendig is en risico's door extreem weer tot een acceptabel, nader te bepalen niveau zijn teruggebracht. Het vernieuwde station Driebergen - Zeist is b j voorbeeld al klimaatadaptief en we werken aan een routeplan hoe verder om te gaan met de 14 gevolgen van klimaat effecten op het spoorstelsel. In 2022 is een uitvoeringsagenda opgesteld (deze staat 8 september 2022 met lenW gepland om toe te ichten op een LOCOV vergadering), waarbij de risico's j n herijkt en waarin is beschreven welke stappen gezet kunnen worden om de klimaatvoeringinfrastructuur in 2050 zo klimaatbestendig mogelijk te laten zijn. In de u toeringsagenda heeft ProRail u voorgesteld om de komende periode te bepalen hoe de risico's te migeren die de veiligheid en beschikbaarheid van het spoorstelsel in gevaar brengen. Het is aan het Ministerie van lenW om te bepalen of daar geld voor beschikbaar komt.
12	Betaalbaar spoor - doelmatige uitgaven	V	Cyber security wordt wel genoemd als onderwerp voor de toekomst maar mis een visie. Wellicht als apart onderwerp benoemen. Met de toenemende spanning vanuit Rusland en China en georganiseerde cyber aanvallen i jkt het spoorstelsel kwetsbaar en wellicht kan dat in de toekomst tot grootschalige en langdurige u val leiden. Een duidel jke visie met plan van aanpak lijkt noodzakelijk (zeker in de beoogde tijd talle transitie).	BAM Infra Ra I	Uiteraard is cybersecurity een van de belangrijke onderwerpen die ProRail continue in het oog houdt. We zullen overwegen om in het definitieve addendum uitgebreider hierover te melden.

7	Continuïteitsmanagement	V	Vorig jaar heeft u in de reactie op de consultatie op het beheerplan aangegeven dat in het kader van BCM in Q3-4 2021 een nieuwe analyse wordt gemaakt van de continuïteitsrisico's in de railinfrastructuur, waaronder de ICT systemen. Met de resu taan zou einde 2021 worden bepaald voor welke assets en systemen aanvullende maatregelen nodig zijn. Wij vragen u in het addendum in te gaan op de conclusies van de analyse en de benodigde aanvullende maatregelen om te komen tot een volledige fail back voor alle v tale systemen.	Consumentenorganisaties Locov	De analyse is deels uitgevoerd en loopt deels nog door. Daarnaast is de spoorsector door lenW aangemerkt als Vitale sector. De BCM analyses zijn opgenomen in het Actieplan Vitaal Spoor 2022-2025 dat ProRail in dat kader opstelt. In opdracht van het Ministerie van lenW worden de actiesplannen van ProRail en de vervoerders in Q3 2022 gereviseerd op kwaliteit en onder inge samenhang.
5	Instroom ICNG	V	Wij vragen u bij de instroom van de ICNG extra inspanningen te doen voor het monitoren van de betrouwbaarheid met name rond de spanningssluizen. Mocht de ICNG de problematiek van storingen en uitval als gevolg van de locatie en vormgeving van deze spanningssluizen onvoldoende oplossen dan vragen wij u deze kennis te delen met het Rijk, a te betrokken vervoerders en stakeholders ten einde te korte spoedige besluitvorming voor aanpassing van deze spanningssluizen. Inzet moet in onze ogen z jn dat de betrouwbaarheid van de HSL Zuid uitel jk in 2025 op tenminste hetzelfde niveau komt als de rest van de hoofdtraietconcessie.	Consumentenorganisaties Locov	De introductie van de ICNG op de HSL Z wordt in goed overleg tussen ProRail en NS voorbereid. Daarbij worden ook de prestatie en optredende storingen (juist op de interface tussen infrastructuur en materie) nauwlettend gemonitord en zo mogelijk bijgestuurd. Een aantal maatregelen is al genomen. Bij de spanningssluizen op de meest risicovolle locaties z jn camera's aangebracht. Verder is in de spanningssluizen een systeem aangebracht dat spanning aangeeft rijden zoveel mogelijk voorkomt. De introductie van de ICNG wordt ook in een regulier overleg tussen het ministerie van lenW, NS en ProRail gevolgd en grote knelpunten kunnen daar worden besproken.
7	Baanlichaam	A	Wij vragen u in het addendum in te gaan op de actuele stand van zaken rond het thema baanstabielteit. Wij verwijzen kor heidshalve naar ons advies bij de consu ta te over het Beheerplan 2022-2023. (1) Wij vragen wanneer u resultaten verwacht van het onderzoek van TUDelft en Deltares, (2) of de aangekondigde oplossingscatalogus al klaar is en (3) wanneer u een totaal beeld denkt te hebben over de stabiliteit van de baanlichamen van het Nederlandse spoor en de (4) benodigde maatregelen en (5) financiële middelen om dit op orde te brengen zodat er nergens meer capacite ts of snelheidsbeperkingen zijn om deze reden.	Consumentenorganisaties Locov	(1) De resultaten van wetenschappelijk onderzoek van TUDelft en Deltares in het onderzoeksprogramma RESET zullen in de komende 5 jaar tot stand komen. In 2027/2028 zullen de eerste onderzoeken hierop promoveren. (2) De eerste versie van de maatregelen catalogus is gereed. Dit is een groeidocument, waarin nieuwe gevalideerde oplossingen zo len worden opgenomen. (3) Eind 2022 zu len de eerste resultaten worden gedeeld met lenW. Dit betreft de Landelijke Netwerk Analyse Geotechnische Toetsing Baanlichaam (LNA). De LNA zal informatie geven over de status van het baanlichaam. (4) De benodigde maatregelen zullen per traject naar behoefte worden uitgewerkt. Hiervoor is geen datum te noemen. (5) Eind 2022 zal een globale indicatie voor de benodigde financiële middelen worden afgegeven. Dit onderwerp zal ProRail tevens agenderen in de toekomst op de LCOOV vergaderingen.
7	Aanpak winterweer	O	Aanpak winterweer is niet alleen gevalueerd met NS, maar in ieder geval ook met goederenvervoerders. Graag de uitkomsten daarvan ook ons menen.	DB Cargo	Bedankt voor uw opmerking, dit klokt inderdaad. ProRail zal hier in het definitieve addendum meer aandacht aan besteden.
8	Werkpakket infraknelpunten	O	Graag aangeven om welke emplacementen en knelpunten het gaat	DB Cargo	In 2022 zijn de problemen rondom de aanraakveiligheid (elektrocutiegevaar) van de verwarmingskasten opgelost in het havengebied. Om defecte verwarmingskasten te herstellen, zijn er versch iende trajecten die in 2022 tot en met 2025 vorm le gjen. De eerste 4 kasten z jn op 1 oktober 2022 vervangen. Dit houdt in dat op de emplacementen Maasvlakte West, Maasvlakte West-West, Maasvlakte Oost, Europort en Botlek alle wissels weer een werkende verwarming hebben. Binnen het heuvelgebied Kijfhoek zijn voor 1 september 2022 alle wisselverwarmingen hersteld. Voor de overige locaties die in de komende jaren worden vervangen wordt onderzocht of op een aantal, voor de logistiek belangrijke, locaties tocht dit jaar tijdelijk herstel plaats kan vinden. Deze locaties zijn samen met de vervoerders bepaald aan de hand van de 'Golden routes'. Op 1 september aanstaande is duide jk op welke emplacementen ook in 2022 onvoldoende werkende wisselverwarming zal zijn. Aan de hand van dit inzicht wordt vervolgens net als vorige winter een contingency-plan opgesteld. Dit plan bestaat uit de inzet van extra sneeuwoploeggen en sneeuwuwmateriaal onder aansturing van het GoederenRegieTeam op de VL-post Kijfhoek. D t plan wordt opgesteld in overleg met vervoerders en betrokken aannemers. Vanuit het programma 'Infra op Orde' wordt nog gezocht naar mogelijkheden om het vervangen van de wisselverwarmingskasten in 2024 en 2025 eerder u t te voeren.
7	Blusvoorziening	O	Op de eisen van het bevoegd gezag lijkt soms geen maat te staan, waardoor per gemeente of regio de eisen versch ien. Mogelijk worden onnodig hoge pub eke uitgaven gedaan. Zijn de veronderstelde risico's en eisen van bevoegd gezag wel wetenschappelij k onderbouwd?	DB Cargo	ProRail bedankt DB Cargo voor haar opmerking omtrent blusvoorzieningen en onderschrijft uw constatering dat er vanuit het bevoegd gezag niet altijd op elke locatie dezelfde voorsch ien, eisen en voorzieningen vereist worden. ProRail heeft hier geen invloed op vanuit haar rol als Infra-beheerder en uitvoeringsorganisatie vanu t het ministerie van lenW. Het bevoegd gezag neemt beslu ten op basis van vigerende wet- en regelgeving t.a.v. blusvoorzieningen (externe veiligheid), welke tevens op basis van Europese wet- en regelgeving invulling krijgt. Door decentralisatie van bevoegdheden en de toekomstige Omgevingswet krijgt ProRail wel meer adviesbevoegdheden en zal zij trachten om eenduidig beleid op verge ijkbare locaties met blusvoorzieningen te adviseren aan het bevoegd gezag.
7	Verbeterd - betrouwbaar en veilig spoor	V	Hier ligt de focus op extreme winters terwijl die steeds minder lijken voor te komen (op incidentele sneeuwval na). Wij missen hier een visie op extreme wateroverlast en extreem warm weer. Hoe kijkt ProRail tegen deze risico's aan en hoe verhoudt deze risico's zich tot extreem winterweer zoals storing en treindienst?	BAM Infra Ra l	In het beheerplan 2022-2023 is ProRail ingegaan op de gevolgen van i kmaatverandering voor het spoor. Ten opzichte van zij daar toen over schreef zijn er nu geen belangrijke nieuwe inzichten, daarom neemt ProRail hier in het addendum niets over op. Daarnaast ligt de focus op alle weeromstandigheden en de risico's/gevolgen van klimaatadaptatie (toenemen kans op extremen) Hierbij wordt branchebreed gekeken naar oorzaak - gevolg, impact op mens en materieel etc., en de daarbij horende mogelijke of onmogelijke maatregelen en besch ijbare capaciteit en middelen. Elk facet draagt bij aan de ontwikkeling van weemoedellen, draaiboeken en procedures. ProRail heeft protocollen voor verschillende kritische weeromstandigheden zoals harde wind, onweer, ijzel, gladde sporen en ook extreem warm weer. De bewaking voor extreme regenval t.r.t. risico locaties (*) is recent toegevoegd. (*) 70 mm in twee uur tijd op locat es met kans op uitstap le g door wateroploping of stromend water van hoger gelegen delen). Sneeuw t r gij van alle weeromstandigheden de meeste aandacht. Vaak een onzekere factor in de verwachting, (waar, hoeveel en tijdsduur) en historisch gezien bijna altijd zeer impact vol.
8	Status van de assets	V	Naar aanleiding van het Crisislabrapport in 2020 is destijds al afgesproken dat de status van de assets zsm in kaart zou worden gebracht. DB Cargo is verheugd dat ProRail het initiatief van vervoerders en aannemers nu heeft omarmt om hier gezamenlijk vaart achter te zetten.	DB Cargo	ProRail waardeert uw steun op dit onderwerp.
9	Energienetwerk	V	Wij juichen uw aangescherpte ambitie voor energieopwekking op eigen assets toe. W j vragen u in aanvulling daarop welke overige ontwikkelingen u voorziel rond het spoorenergienetwerk. In het Beheerplan z jn immers ook ambities opgenomen voor andere innovaties die de bredere energietrans le versnellen, zoals terugwinning van remenergie, inzet van groene waterstof en laadinfrastructuur.	Consumentenorganisaties Locov	Duurzaamheid en energie bevat inderdaad meerdere onderwerpen. Daaronder valt ook het faci teren van de overgang naar duurzame energiebronnen voor bijvoorbeeld reizigerstreinen die op diesel rijden en ook samen met de R jksoverheid stimuleren van de inzet van schone bouwvoertuigen.
9	Verduurzaam	O	De concretisering van de plannen m.b.t. het opwekken van hernieuwbare energie op eigen assets vinden we een goede ontwikkeling. Verder geen opmerkingen.	NS	ProRail waardeert uw steun op dit onderwerp.
9	Verduurzaam - klimaatneutraal spoor	V	Hier wordt niets gezegd over een emissieloze bouwplaats. Toch ook een nadrukkelijk uitgeproken ambitie van ProRail? Hierbij zouden wij verwachten in ieder geval iets lezen over het gebruik van bv onderstations als voedingsbron voor elektrisch materieel j drens vernieuwing en onderhoud.	BAM Infra Ra l	BAM vraagt een specifieke toelichting op het gebruik van onderstations als voedingsbron voor elektrisch materieel. Een dergelijke toelichting is te gedeeltel eerd voor het beheerplan. ProRail stelt voor de volgende zin bij de passage ("Het gebruik van diesel oop werkplaatsen (...) basis voor beslu vorming") op te nemen "ProRail werkt aan het ter beschikking stellen van stroom voor het opladen van elektrische bouwvoertuigen."
9	pgo en contracten	O	groencontracten uit PGO	OR ProRail	ProRail zal in het definitieve addendum beschrijven wat er in PGO 4.0 verandert t.o.v. de huidige contracten t.a.v. groenonderhoud. Op dit moment is Meer Natuur de kern van de drie contractgebieden in de aanbestedingsfase en wordt er tevens gekeken of dit voor de lange termijn financieel haalbaar is. Hiervoor lopen tevens gesprekken met het ministerie en derhalve zal er een disclaimer in het defin tieve addendum moeten worden opgenomen.
9	pgo en contracten	O	anders omgaan met empi beheer	OR ProRail	ProRail zal in het definitieve addendum beschrijven wat er in PGO 4.0 verandert t.a.v. emplacement onderhoud, ook in relatie tot Meer Natuur in de Birm (MWB).
10	Personeelstekort verkeersleiding	V	In de langetermijnvisie voor de verkeersleiding zet u in op digitalisering en automatisering om het effect van storingen te beperken en de grote uitstroom van personeel op te kunnen vangen. U gaf vorig jaar aan dat er nog geen financiering is voor een aantal belangrijke onderdelen van de langetermijnvisie voor de periode 2022-2025. Wij vroegen u aan te geven hoe groot dit financieringsvraagstuk is, maar dat kon u op dat moment nog niet aangeven. Wij vragen u in het addendum hier nader op in te gaan, mede gezien de urgente problematiek bij de verkeersleiding. Wij hechten veel belang aan het t jdig realiseren van de langetermijnvisie gezien de verwachte en noodzake ike groei van het aantal reizigers in de periode tot 2030 (o.a. vanwege de afspraken in het Klimaatakkoord).	Consumentenorganisaties Locov	ProRail herkent de noodzaak voor het digitaliseren van de logistieke keten. Dit onderwerp is dan ook één van haar zeven strategische prioriteiten, waar zij de komende jaren invul ing aan geeft. Het financieringsvraagstuk is onderdeel van de verdere uitwerking van deze prioriteit, en zal het komende jaar -net als de verdere inhoudelij ke uitwerking- verder vorm krijgen. ProRail wil in 2023 een heldere visie op de logistiek van de toekomst hebben staan.
10	Personeelstekort verkeersleiding	O	Wij waarderen de inzet om het personee tekort bij de Verkeersleiding aan te pakken. Wij hebben eerder aangegeven dat we het van belang vinden dat er een goed afwegingskader is voor situaties dat er onverhoopt overvachten tocht tekorten zijn waardoor de treindienst moet worden aangepast. Hierj moet voorkomen dat steeds reizigers op hetzelfde traject worden getroffen. Verder merken w j op dat personeelstekorten ook dreigen op andere plekken in de organisatie. Zo is er voor zover wij weten ook al jaren druk op het beschikbare technische personeel van uw (onder)aanemers die verantwoordelij k zijn voor beheer, onderhoud en aanleg. Wij vragen u om ook voor andere cruciale plekken in de organisatie plannen te maken om personeelstekorten te voorkomen.	Consumentenorganisaties Locov	In geval van personeeltekort past ProRail inderdaad een afwegingskader toe. ProRail heeft d t afwegingskader in 2021 aan u toegelicht. Als u hier nog verdere vragen over heeft of hier verder over in gesprek wilt, is ProRail van harte bereid hier verder met u over in gesprek te gaan. Uw constatering dat ook de spoorsector geraakt wordt door schaarste aan (technisch) personeel is correct. Een aantal initiatieven is/wordt opgezet om het risico van schaarste aan (technisch) personeel in de sector - samen met spooraanemers - te mitigeren. Denk daarbij - niet limitatief - aan de nieuwe marktbenadering (voorspe baarder, slimmere combinaties van werk, langdurige en andersoortige samenwerkingsvormen) die investeren in personeel faciliteert en stimuleert. Daarnaast is de MBO Raaltechniek opgericht om instroom te bevorderen. In samenwerking tussen ProRail, Railcenter, opleidingsbedrijven en spooraanemers is een opleiding ontwikkeld waarin schoolverlaters of zij-instromers in 3 jaar tjd worden opgeleid tot volwaardige monteur. De verwachting is dat het eerste traject start eind 2022 met een groep van ca 12 zij instromers. Na 3 jaar zullen deze dan uitstromen als voorwaardig mbo-ra technicus bijv. EV of TB.
10	Betrokken medewerkers/personeelstekort	V	In de inleiding van dit hoofdstuk geeft ProRail aan dat het vorig jaar gepub iceerde beheerplan in gaat op krapte op de arbeidsmarkt en in dit addendum speci eek op de t uatie omtrent verkeersleiders. De krapte op de arbeidsmarkt in brede zin lijkt tocht wel wat hevig(er)geren dan vorig jaar voorspeld kon worden; kan ProRail op dat punt nog een update voorzien? Ziet ProRail naast de verkeersleiding ook nog andere toegenomen risico's als gevolg van krapte op de arbeidsmarkt ten opzichte van vorig jaar? Hoe neemt ProRail dit mee in andere/meer maatregelen?	NS	Uw constatering dat ook de spoorsector geraakt wordt door schaarste aan (technisch) personeel is correct. Een aantal initiatieven is/wordt opgezet om het risico van schaarste aan (technisch) personeel in de sector - samen met spooraanemers - te mitigeren. Denk daarbij aan de nieuwe marktbenadering (voorspe baarder, slimmere combinaties van werk, langdurige en andersoortige samenwerkingsvormen) die investeren in personeel faciliteert en stimuleert. Daarnaast is de MBO Raaltechniek opgericht om instroom te bevorderen. In samenwerking tussen ProRail, Railcenter, opleidingsbedrijven en spooraanemers is een opleiding ontwikkeld waarin schoolverlaters of zij-instromers in 3 jaar tijd worden opgeleid tot volwaardige monteur. De verwachting is dat het eerste traject start eind 2022 met een groep van ca 12 zij instromers. Na 3 jaar zullen deze dan uitstromen als voorwaardig mbo-ra technicus bijv. EV of TB.

10	Betrokken medewerkers - fantastische organisatie om te werken.	V	De focus ligt hier te liggen op het gezamenlijk opleiden van mensen. Maar het begint met "vinden - binden - boeien". Opleiding is een belangrijk instrument maar het start met het "vinden" en "enthousiasmeren" van mensen. Een visie op hoe we de branche weer aantrekkelijk gaan maken (carrièrepaden, balans werk / privé / werkjijde met meer dagwerk etc) zou hier passen. Hoe gaan we dit serieus oppakken aangezien dit een top-risico betreft als we kijken naar het probleem bij de treindschietende waarbij er geen treinen meer kunnen rijden vanwege personeelstekort. Ikem bij RWS in het operationeel openhouden van tunnels ... Het ligt in lijn der verwachting op niet al te lange termijn vergelijkbare problemen van kritische onderhoudsfuncties	BAM Infra Ra I	ProRail heeft een onderschrift op opmerking dat het krijgen en behouden van personeel meer is dan alleen opleiden. Dat heeft ProRail in hoofdstuk 5 van het addendum ook proberen verder toe te lichten. Zij zal in het definitieve addendum kijken of dit nog concreter kan worden beschreven.
11	betrokken medewerkers	O	strategische personeelsplanning, Digitalisering kan voor verschuiving van taken en afdelingen zorgen	OR ProRail	ProRail zal u over de resultaten van de strategische personeelsplanning regelmatig informeren
8	Contracten	V	Naar aanleiding van het Crisislabrapport in 2020 werd geconstateerd dat de wijze van contractering van spooraanneemers leidde tot zijn rode-vlag-situaties. In verband met de nog steeds gebruikte normstelling kon veel achterstallig onderhoud ontstaan en blijven de huidige werkzaamheden 'dwellen met de kraan open'. Kan hier concreet worden aangegeven wanneer normeringen zullen worden toegepast die er op sturen 'rode-vlag-situaties' te voorkomen?	DB Cargo	De conclusies n.a.v. het Crisislabrapport uit 2020 is binnen ProRail urgent opgepakt en binnen de BE Assetmanagement Dageljkse Operatie en samen met spooraanneemers besproken. Door de aard van de contractering (5-jarige-contracten) en het eventueel doorvoeren van wijzigingen in relatie tot wet- en regelgeving kan een lopend contract niet onbeperkt worden doorgevoerd. Ook is er binnen ProRail een Taskforce Aantoonbaar Veilige Benjikbaarheid (AVB) opgezet om de zogenaamde 'rode-vlag-situaties' terug te dringen en te voorkomen. Deze Taskforce werkt samen met de spooraanneemers en heeft de frequentie van inspecties verhoogd en wordt achterstallig onderhoud geïndiceerd en poogt ProRail dit naar voren te halen, een ander afhankelijk van het aantal beschikbare treinvrije periodes.
8	Onderhoudsrooster	V	In het programma TWAS is het plannen van enkelsporig onderhoud naar voren gekomen als optie waarmee in veel situaties veel kosten bespaard kan worden tijdens onderhoud. Zowel aanneemers als vervoerders zien veel mogelijkheden om veilig enkelsporig te werken en te rijden. Met de grote opgave die ProRail voor de komende jaren ziet lijkt het onmogelijk deze op te laten liggen. Wanneer wordt enkelsporig werken en rijden door	DB Cargo	ProRail neemt reeds het initiatief om samen met de spoorpartners te gaan onderzoeken of er mogelijk is op basis van voorschrijdend inspannen en de huidige staat van de technische ondersteuning) mogelijkheden voor enkelsporig werken mogelijk zijn. Zodra hier meer ontwikkelingen over te melden zijn, zal ProRail dit aan haar al stakeholders melden.
13	STS-Verbeterprogramma	A	In de tekst wordt aangegeven dat het STS-Verbeterprogramma een gezamenlijk programma is met de vervoerders, graag dat aanvullen.	NS	ProRail heeft u aanvullend, het lijkt haar tevens een goed idee om alle vervoerders te benoemen in het definitieve addendum.
13	ORBIT	A	In de tekst wordt alleen de scope bij NS benoemd. ProRail heeft ook een taak om ORBIT actief te stimuleren bij andere spoorwegondernemingen. Tekst suggestie: "ProRail stimuleert andere vervoerders om ORBIT toe te passen."	NS	Dankuwel, ProRail zal de formulering nog even bekijken en zonodig aanpassen in het definitieve addendum.
14	Programmaverantwoordelijkheid	A	Het woord 'vervoerconcessie' s.v.p. vervangen door 'vervoerders in de sector'.	NS	Dankuwel, ProRail zal dit aanpassen in het definitieve addendum.
5 en 6	productstappen	O	De tabel lijkt niet actueel wat betreft Apeldoorn-Amersfoort en de Maaslijn.	NS	Klopt. Inmiddels zijn er ontwikkelingen waarbij de productstap voor Apeldoorn - Amersfoort is ingetrokken en de realisatie van de Maaslijn is uitgesteld. Dit zal ProRail aanpassen in het definitieve addendum.
p.12	EOV-reeks	V	Worden de maatregelen die ProRail kan nemen om de kosten terug te dringen afgestemd met vervoerders? De laatste zin dat het invloed kan hebben op de prestaties klinkt nogal onheilspellend.	Arriva Nederland	ProRail werkt aan herijking van de lange termijn financiële reeksen. Als daar budgetproblemen uit voortvloeien, doet ProRail voorstellen om binnen de beschikbare middelen te blijven. Die kunnen mogelijk de prestaties beïnvloeden. Deze alternatieven zullen transparant worden besproken met het ministerie en eventueel betrokken vervoerders, waarbij de keuze aan de minister is. Het is vervolgens aan het ministerie van IenW om dit ook met de andere concessieverlenende overheden te bespreken in het kader van financiering.
p.2	inleiding	V	Wat verstaat u onder 'beperkt schuiven'. Binnen hetzelfde dienstregelingjaar of maximaal 1 jaar later?	Arriva Nederland	Hoeveel projecten in tijd verschoven moeten worden hangt o.a. af van wat er mogelijk is qua beschikbaarheid van benodigde mensen en materialen en planning van TVP's. Streven is om projecten minimaal in tijd te schuiven, als het lukt binnen hetzelfde dienstregelingjaar. Maar het kan voorkomen dat het ook een ander dienstregelingjaar wordt.
p.3	Groei	V	Wordt de lezer geacht te zijn deze doelstellingen direct te kunnen plaatsen? Zo niet, dan zou een voetnoot met uitleg (basisjaar, eenheid) wel zo netjes zijn.	Arriva Nederland	Bedankt voor uw suggestie, ProRail neemt dit mee in het definitieve addendum.
p.4	Veranderen	O	Het op één manier sturen en samenwerken klinkt als een inperking voor de ruimte van maatwerk. Arriva is voorstander van maatwerk waar dat nodig is en een eenduidige manier van werken waar dat kan.	Arriva Nederland	Het voornemen van ProRail om op één manier te gaan samenwerken is er juist op gericht om snel en veranderbaar tot resultaat te kunnen komen. Met meer eenheid en duidelijkheid in o.a. onze besluitvormings- en overlegstructuur maakt zij ruimte om maatwerk te kunnen bieden waar dat nodig is.
p.6	Productstappen	A	Sommige van deze productstappen zijn nog onzeker. Advies is de status van deze projecten goed te checken voordat het addendum definitief wordt gemaakt. Maatslijn schuif sowieso door.	Arriva Nederland	Het klopt dat een aantal productstappen onzeker is. Voor het definitief maken van het addendum past ProRail het overzicht aan op basis van de laatste inzichten.
13	ORBIT	A	In de tekst richt ProRail zich uitsluitend op het terugdringen van het aantal STS-passages, terwijl ook het terugdringen van het risico een belangrijke doelstelling is. Advies om toe te voegen "...van het aantal en het risico van STS-passages....".	NS	Dank voor uw advies, ProRail neemt dit over in haar definitieve addendum.
p.7	Doelstelling	O	Spelling: er staat twee doelstelling ipv tweede doelstelling	Arriva Nederland	Dank voor uw opmerking, ProRail neemt dit over in haar definitieve addendum.
p.7	Wintersweer	O	Extreem winters weer is discutabel, zullen de meteorologen niet in meegaan, in andere landen zou je jezelf belachelijk maken als je dit extreem winters weer noemt. Nauwkeuriger is harde wind in combinatie met sneeuwval (wat als gevolg sneeuwduinen en sneeuwvacht).	Arriva Nederland	ProRail heeft een contract met een weerdienst leverancier (InfoPlaza). Deze levert conform contract de beste kwaliteit mogelijk (inhoudelijk, timing, locatie). Onderscheid van hun opdracht is het kritisch en neutraal evalueren van weererevts. Hier wordt inhoudelijk maar ook op o.a. gemiste en valse weerwaarschuwingen/alarmeren geëvalueerd. Als in de evaluatie van een weererevts de term extreem wordt gebruikt, met onderbouwing, is dat een feit, geen aanleiding voor discussie. Hieronder een stuk tekst uit evaluatie van de winterse dagen 6 en 7 feb 2021. Hoe het ook wordt opgeschreven of gelabeld, op 6 en 7 februari heeft de spoorbranche kennis gemaakt met een ongelukkig samenspel van elementen "Het weekend van 6 en 7 februari 2021 leverde extreem weer op. Bijna 24 uur sneeuwde het in een groot deel van het land licht en soms matig. De sneeuwval ging in de vroege ochtend met veel wind 5 tot 6 Bft in het zuiden van het land en 6 tot 8 Bft in het noorden. De combinatie van sneeuw en wind zorgde ervoor dat er sprake was van een sneeuwvacht. Het extreme weer ging samen met lichte tot matige vorst resulterend in gevoelsstemperaturen van -10 tot -15 graden op zondag en maandag. De eerste sneeuw viel zaterdag vroege in de avond. Pas in de nacht van maandag op dinsdag werd het vrijwel overal droog. Er viel op zaterdag schaal 5 tot 15 cm sneeuw op de Veluwe en in Twente en de Achterhoek oplopend naar 25 tot lokaal 30 cm sneeuw." (tekst uit rapport Info Plaza)
	Ambities	O	Enige zorg over het waarmaken van ambities	Heijmans Infra B.V.	Dank voor uw algemene steun. ProRail spant zich maximaal in om haar ambities zoveel mogelijk waar te maken binnen de mogelijkheden die er zijn (beschikbaarheid geld, capaciteit). Tevens afhankelijk van onzeker factoren zoals beschikbaarheid van mensen, materialen en prijsstijgingen.
p.7	Hekken	O	Als lezer onbekend met het project is de tekst niet te volgen. Worden alle hekken geautomatiseerd zodat ze zelf dichtgaan of wordt de rangerder/machinist opgebeld om te melden dat hij het hek moet sluiten?	Arriva Nederland	De sensoren kunnen constateren of een poort open of dicht staat. Die sensoren geven in een frequentie van 1 keer per minuut de status van de poort door over een speciefic radio-netwerk (SigFox). Nadat een poort 20 minuten aaneengesloten open staat, gaat er een mail en SMS uit naar de Meldkamer Spoor die vervolgens de Algemeen Leider (van de locatie Buitenzorg, Rotterdam) informeren over de openstaande poort en deze vervolgens kan gaan sluiten (ofwel een ter plaatse zijnde emplacementbeheerder verzoekt om deze te sluiten). ProRail zal dit verduidelijken in het definitieve addendum.
	Verbind- Stations- en aanlegprojecten	A	In reactie op het beleidsprogramma van IenW benoemt ProRail verschillende urgente opgaven voor de korte termijn (zoals TEV, baanstabieliteit, financiering Zuidasdoel) incl. de risico's wanneer de investeringen niet gedaan worden. In dit addendum lijken die vooral als randvoorwaarde genoemd te worden. Advies om deze nader te duiden, te benoemen hoe ProRail hier aan kan bij dragen en wat nodig is van andere partners.	NS	Voor de productstappen die in het addendum aangemerkt zijn als 'mogelijk' zijn productstappen voor 2025 zal ProRail opnemen wat de randvoorwaarden zijn vanuit de assets. Als deze randvoorwaarden niet tijdig ingevuld worden, zal ProRail samen met vervoerders en concessieverleners bekijken welke oplossingsrichtingen er zijn. Dit kunnen zowel tijdelijke oplossingen als structurele oplossingen zijn, waarbij eventueel (i) deels) sprake is van gebruiksbeperkingen.
	Bodemstabieliteit	O	Programma bodemstabieliteit wordt niet genoemd? Tender nav marktconsultatie wordt om steeds naar achteren geschoven. Hoe zit dit programma in de prioritering?	BAM Infra Ra I	Het is voor ProRail onduidelijk welke tender hier bedoeld wordt. Indien de pilot innovatieve maatregelen wordt bedoeld, dan kan ProRail in deze melden dat hierover in het komende half jaar nog wordt gecommuniceerd naar relevante stakeholders.
	algemeen	O	Opsomming met verbeterlagen is veelal intern gericht en niet in samenhang met de marktpartijen/stakeholders	BAM Infra Ra I	ProRail zal, waar mogelijk, hier rekening mee houden in de aanpassing van het addendum.
	algemeen	O	Weinig concrete besluiten. Een veelheid van beschreven initiatieven heeft nog een slag om de arm moet nog de initiatief gemaakt, herijking vindt nog plaats, afhankelijk van omstandigheden, etc. Weinig echte richtinggevende inhoud. Het hoe ontbreekt over het algemeen.	BAM Infra Ra I	ProRail zal, waar mogelijk, hier rekening mee houden in de aanpassing van het addendum.
	algemeen	O	De lezer kan het eigenlijk nergens mee oneens zijn, maar wat voegt het inhoudelijk toe aan nieuwswaarde?	BAM Infra Ra I	Jammer dat u het zo ziet. Gezien het aantal vragen dat op het beheerplan en het addendum, leidt ProRail juist af dat het aan een grote behoefte van stakeholders voldoet.
	algemeen	O	Een wezenlijke rode draad in succesvol gebruik en beheer van het spoor zit in een voor iedereen acceptabele balans tussen week en weekendwerk / beschikbaarheid. Dit zou wellicht een sleutel moment zijn voor veel dilemma's, maar zeker bemensing in de branche bij alle partijen. Dit onderwerp komt niet aan bod.	BAM Infra Ra I	De wisselwerking tussen weekend-, dag- en nachtwerk en de hinder voor de vervoerders en reizigers wordt continu bij elke werkzaamheid in ogenschouw genomen. ProRail probeert hier zoveel als mogelijk, in samenwerking met alle partijen, een optimale mix te realiseren. Indien nodig, zal ProRail dit in het definitieve addendum nog concreter beschrijven en aantonen.
	Baanstabieliteit	O	Wij zien geen aandacht voor de problemen met baanstabieliteit die met name speelt op veengronden	Provincie Zuid-Holland	ProRail heeft wel degeijk aandacht voor de problematiek van baanstabieliteit en is hiervoor een programma gestart. Zij zal in het definitieve addendum kort op dit programma en de stappen die hierin worden ondernomen ingaan.
	taskforce schaarste prijsstijging en oekraïne	O	aanpassen actualiteit, bv maatslijn	OR ProRail	ProRail zal de meest actuele stand van zaken in het definitieve addendum opnemen.

	externe ontwikkelingen		plannen minister hugo de jonge waardoor vraag om meerdere haltes ivm wensen vanuit woningbouw		In de (IMA) basisprognoses wordt reeds rekening gehouden met nieuwe woningen. In de netwerkwisie van ProRail geven we hier dus al (deels) invulling aan. Zijkijkt, met stakeholders, goed naar welke productstappen en maatregelen het beste invulling geven aan de voorziene knelpunten rond deze gebieden ProRail zorgt er uiteraard voor dat we de laatste inzichten en ontwikkelingen hierin steeds meenemen
	externe ontwikkelingen	O O	gemeenteland is aan het positioneren na de verkiezingen, mogelijk aanvullende verzoeken te verwachten	OR ProRail OR ProRail	ProRail zal, in nauw overleg met het ministerie van IenW, regionale overheden en regionale directies van ProRail de ontwikkelingen blijven volgen. Waarschijnlijk zullen eventuele aanpassingen buiten de planperiode van dit addendum plaatsvinden.

Impact: Drie dagen en langer



1.	Amsterdam Sloterdijk - Amsterdam - Amsterdam Amstel	3 dagen
2.	Haarlem - Beverwijk	7 dagen
3.	Haarlem - Beverwijk en Beverwijk - Leiden	6 dagen
4.	Almere Oostvaarders naar Swifterband en Lelystad	13 dagen
5.	Weesp naar Almere Oostvaarder	10 dagen
6.	Heerhugowaard - Hoom	4 dagen
7.	Alkmaar - Heerhugowaard	3 dagen
8.	Gouda - Woerden	5 dagen
9.	Den Helder - Heerhugowaard	9 dagen
10.	Haarlem - Beverwijk en Beverwijk - Leiden	3 dagen
11.	Den Dolder - Baam	3 dagen
12.	Amsterdam Zuid - Amsterdam Rai	7 dagen

13. Deventer - Zwolle	5 dagen
14. Arnhem - Zutphen	7 dagen
15. Leeuwarden - Stavoren	9 dagen
16. Groningen - Groningen Noord en Groningen - Zuidhorn	4 dagen
17. Leeuwarden - Meppel	18 dagen
18. Emmen - Marienberg	7 dagen
19. Amersfoort - Zwolle	5 dagen
20. Groningen Noord - Eemshaven en Delftzijl	6 dagen
21. Groningen - Groningen Noord	6 dagen
22. Amersfoort - Ede	7 dagen
23. Lochem - Delden	3 dagen
24. Zutphen / Wierden - Deventer - Zwolle	9 dagen
25. Apeldoorn naar Stroe, Deventer en Klarenbeek	16 dagen
26. Meppel - Zwolle	3 dagen
27. Almelo naar Hengelo, Vroomshoop en Wierden	9 dagen
28. Assen - Meppel	14 dagen
29. Groningen - Bremen	14 dagen
30. Ede naar Arnhem, Barneveld en Driebergen	3 dagen

31. Woerden - Leiden	3 dagen
32. Rotterdam - Kijfhoek (goederen)	8 dagen
33. Gouda naar Den Haag (Centraal)	16 dagen
Regio Zuid	
34. Boxtel - Tilburg - Breda / Tilburg industrie - Breda	12 dagen
35. Den Bosch - Nijmegen	9 dagen
36. Roosendaal - Goes	3 dagen
37. Eindhoven - Blerick (Venlo)	9 dagen
38. Roosendaal - Lage Zwaluwe	14 dagen
39. Geldermalsen naar Tiel, Oud Zaltbommel en meteren	6 dagen
40. Lewedorp - Sloe	6 dagen



ProRail
Verbindt. Verbetert. Verduurzaamt.