Aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat
Mevrouw drs. S. van Veldhoven
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Datum	2 december 2020	Behandeld door	
Ons kenmerk	VT20160142-1167882800-1110	Telefoonnummer	
Onderwerp	Addendum Beheerplan 2020-2021		

Geachte mevrouw Van Veldhoven,

Raad van Bestuur

Bezoekadres
Moreelsepark 3
3511 EP Utrecht

Postadres
Postbus 2038
3500 GA Utrecht

Vorig jaar hebben wij u het Beheerplan 2020-2021 toegestuurd. We hebben dit plan voor het eerst voor twee jaar geschreven.

Voor de zomer heeft het ministerie van IenW ons gevraagd in een addendum op het beheerplan in te gaan op de belangrijkste wijzigingen m.b.t. het beheerplan 2020-2021. De belangrijkste wijzigingen betreffen de bijstelling van bodem- en streefwaarden van de prestatie indicatoren voor het jaar 2021 (die door het ministerie van IenW geconsulteerd zijn) en verlenging van het programma TWAS. Daarnaast onderzoeken wij de opties voor uitbreiding van de mandaatregeling voor de HSL-Zuid waarbij het beheer van de HSL-Zuid meer in de reguliere processen van ProRail wordt geïntegreerd.

Hieronder geven wij u inzicht in deze onderwerpen. Tevens staan we stil bij de impact die de coronamaatregelen hebben op de werkzaamheden en prestaties van ProRail. Deze onderwerpen hebben wij ook geconsulteerd bij onze stakeholders. Hierop hebben wij twee reacties ontvangen, één met een positieve noot over het verlengen van het programma TWAS en één met een aantal vragen over datzelfde programma.

<u>Programma Toekomstbestendig Werken Aan het Spoor (TWAS)</u>
Het programma TWAS is met 2 jaar verlengd tot en met 2021. Binnen het programma TWAS werken we toe naar toekomstbestendig en efficiënt werken aan de hoofdspoorweginfrastructuur. De opgave betreft een omslag naar een, met alle partijen in de sector afgestemde, nieuwe werkwijze met zo min mogelijk hinder, die past binnen de beschikbare financiële middelen en waarbij oog is voor een betrouwbaar spoorproduct. De scope van het programma is verbreed van alleen onderhoudsprojecten naar ook aanlegprojecten en verzoeken van buiten de rijksoverheid, zoals van gemeenten en/of provincies. Daarnaast stond het programma tot nu toe voornamelijk in het teken van ontwikkelen van werkwijzen waarop toekomstbestendig aan het spoor kon worden gewerkt. De komende twee jaar gebruikt ProRail voor de daadwerkelijke implementatie van de nieuwe werkwijzen. Deze actualisatie is inhoudelijk reeds geconsulteerd bij de betrokken stakeholders. (Zie het bij deze brief gevoegde fiche over TWAS).

<u>Uitbreiding mandaatregeling HSL-Zuid</u>
ProRail is met het ministerie in gesprek over het per 2021 uitbreiden van de mandaatregeling (noot: formeel gaat het om een volmacht) voor het uitvoeren van het contractmanagement voor de HSL-Zuid inzake de instandhoudingsfase van het DBFM contract tussen de Staat en

Infraspeed. De Governance en het financiële beheer van de HSL-Zuid zullen hiermee meer in de reguliere processen van ProRail en tussen ProRail en IenW geïntegreerd worden. We onderzoeken nu hoe dit het best ingevuld en geïmplementeerd kan worden, welke randvoorwaarden hiervoor noodzakelijk zijn en welke aanvullende afspraken tussen IenW en ProRail nodig zijn, o.a. over de risicoverdeling tussen ProRail en het ministerie van IenW. Het betreffende DBFM contract tussen de Staat en Infraspeed blijft ongewijzigd.

Nieuwe bodem- en streefwaarden prestatie-indicatoren

In 2020 is officieel de tweede termijn van de beheerconcessie gestart. Tegelijkertijd zitten we midden in de voorbereiding op de transitie naar zelfstandig bestuursorgaan (zbo). Daarmee is het jaar 2020 het overgangsjaar tussen de concessie en het zbo. De huidige afspraken over onze prestatie-indicatoren en bijbehorende bodem en streefwaarden lopen tot 2019. Voor 2020 en 2021 hebben wij met het ministerie van IenW afgesproken om de huidige set indicatoren te blijven hanteren. Voor de periode vanaf 2022 verwachten we in de komende tijd de huidige set indicatoren samen met het ministerie te herijken, waarbij we ook onze stakeholders mee zullen nemen. Als overgang tussen 2020 en 2022 hebben ProRail en IenW voor de huidige indicatoren enkele bodem- en streefwaarden aangescherpt. Deze voorgenomen wijzigingen in de bodem- en streefwaarden zijn door het ministerie van IenW bij betrokken stakeholders geconsulteerd. Hieronder vindt u de nieuw afgesproken bodem- en streefwaarden.

Prestatie-indicatoren ProRail	**Bodem-waarde ‘15-‘20**	**Bodem-waarde ‘21**	**Streef-waarde '19**	**Streef-waarde '21**
Klantoordeel reizigersvervoerders	6	6	7	7
Klantoordeel goederenvervoerders	6	6	7	7
Punctualiteit regionale series 3 min	92,4%	92,4%	93,4%	94,5%
Gerealiseerde treinpaden reizigers	97,5%	97,5%	98,2%	98,3%
Impactvolle verstoringen op de infra	610	520	546	470
Transitotijd goederen	7,5%	4,5%	6,3%	3,8%

Prestatie-indicatoren ProRail & NS	**Bodem-waarde ‘17-‘20**	**Bodem-waarde ’21-‘24**	**Streef-waarde '19**	**Streef-waarde '24[1]**
Reizigerspunctualiteit HRN 5 min (met NS)	*88,9%*	*88,9%*	*91,1%*	*91,5%*
Reizigerspunctualiteit HRN 15 min (met NS)	*96,7%*	*96,7%*	*97,3%*	*97,4%*
Reizigerspunctualiteit HSL 5 min (met NS)	*82,1%*	*82,1%*	*84,1%*	*84,2%*

[1] Voor de gezamenlijke prestatie-indicatoren met NS gelden geen streefwaarden voor 2021, maar voor 2024. Dit is zoals bij de verlening van de vervoer- en beheerconcessie beoogd was.

Impact van coronamaatregelen

Het spoor is van vitaal belang voor de Nederlandse samenleving. Ook in deze uitdagende tijden van corona zijn we er in de afgelopen maanden in geslaagd om het spoor veilig en berijdbaar te houden, zodat het treinverkeer en essentieel werk – volgens het protocol Samen veilig werken - doorgang konden vinden.

We spelen daarnaast ook in op kansen waar mogelijk. De uitgedunde dienstregeling in het tweede kwartaal 2020 bood bijvoorbeeld mogelijkheden om werk naar voren te halen, zoals de werkzaamheden aan de Schipholtunnel.

De huidige situatie is van invloed op onze ambities en verwachtingen voor de middellange termijn. Onze strategie moet robuust zijn en flexibiliteit bieden om in te spelen op de ontwikkelingen. Op de lange termijn zijn een aantal dingen zeker: mobiliteit moet duurzamer en Nederland blijft verstedelijken. Wij zien vervoer per spoor voor beide als antwoord. We bekijken verder hoe we kansen van deze crisis kunnen benutten, zoals het laten beklijven van spitsmijden om de capaciteit van het spoorsysteem gelijkmatiger te benutten. Daarnaast willen we steviger inzetten op vervanging van korte vluchten naar de trein.

Met investeringen in het op peil houden en krijgen van onze assets om de huidige goede prestaties vast te houden en op het domein van goederen te verbeteren dragen we bij aan de economie en werkgelegenheid van nu. Tegelijkertijd kunnen we productief en flexibel in de toekomst investeren met investeringen die no regret zijn. De vraag naar duurzamere mobiliteit zal immers blijven bestaan, net als de verstedelijking van Nederland.

We zien natuurlijk ook impact op een aantal domeinen, zoals de prestatie indicatoren en financiën, de risico's mitigeren we zoveel mogelijk. De impact op de met het ministerie van IenW afgesproken prestatie-indicatoren lijkt vooralsnog beperkt. We houden dit goed in de gaten en zijn met het ministerie in overleg hoe we omgaan met de impact op de afgesproken prestatie-indicatoren.

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

met vriendelijke groet,
namens de Raad van Bestuur,

[redacted]

John Voppen
CEO

Toekomstbestendig werken aan het spoor (TWAS)	
Doel/scope	Opdracht: • Werk toe naar toekomstbestendig en efficiënt werken aan de hoofdspoorweginfrastructuur. De opgave betreft een omslag naar een met alle partijen in de **sector afgestemde nieuwe werkwijze** met zo min mogelijk hinder, die actief stuurt op een betere samenwerking, die past binnen de beschikbare financiële middelen en waarbij oog is voor een betrouwbaar spoorproduct. • Het programma heeft tot doel uitwerking te geven aan de visie en de nieuwe werkwijze, die samen met de partijen in de sector is ontwikkeld. **Doel van het programma:** Transitie naar een nieuwe werkwijze, stapsgewijs geïmplementeerd, die optimale balans borgt in 'de driehoek' beschikbaar, betrouwbaar en betaalbaar: • Zo min mogelijk hinder veroorzaken voor reizigers en verladers • Noodzakelijke werkzaamheden voor betrouwbaar en functioneel spoor • Efficiënt omgaan met beschikbare financiële middelen
Scopewijziging (optioneel)	Scope van TWAS-optimalisatie is uitgebreid van functiehandhaving naar functiehandhaving, functiewijziging én omgevingswerken.
Startdatum Einddatum	November 2017 December 2021
Mijlpalen 2020 - 2021	**Masterplanproces:** TWAS richt zich op het verder verbeteren en ondersteunen van het Masterplanproces. In dat proces worden alle werkzaamheden functiehandhaving, functiewijziging én omgevingswerken aan het spoor meerjarig (5 tot 10 jaar vooruit) integraal én in samenhang gepland (excl. Klein Onderhoud en Storingsherstel dat via PGO contractering meerjarig is belegd). Vaststelling gebeurt nadat het plan getoetst is op de beschikbaarheid van maatgevende resources als budget, personeel, hinderniveau van werkzaamheden, materiaal en materieel. In 2021 en 2022 wordt dit proces verder verbeterd. *Q1 2020*: Masterplan 2022 (met een doorkijk tot 2026) vastgesteld. *Q1 2021*: Masterplan 2023 (met een doorkijk tot 2027) vastgesteld.

	Nieuwe landelijke werkwijze: Nieuwe interactieve manier van werkpakketten samenstellen, aanbesteden en contracteren (TWAS handboek) opgesteld. Op basis van de ervaringen van sector brede lijn- en gebiedspilots is in 2019 een *best-practice* opgesteld die in 2020, gebiedsgewijs over Nederland wordt uitgerold. *Q4 2020*: TWAS werkwijze landelijk geïntroduceerd. *Q4 2021*: TWAS werkwijze landelijk geïmplementeerd **Optimalisatietooling:** Eerste fase van tooling voor data-gedreven optimalisatie: algoritmiek voor optimalisatie van de planning van buitendienststellingen. *Q1 2020*: Oplevering fase 1 (optimalisatie algoritmiek planning buitendienststellingen). Daarna validatie, verificatie en inzet tool. *Q2 2020*: besluitvorming over haalbaarheid fase 2 (werkpakket-optimalisatie: optimalisatie algoritmiek voor het clusteren en combineren van werkzaamheden). **Batenbarometer:** Vanaf 2020 wordt het effect van de maatregelen uit TWAS zichtbaar gemaakt. *Q2 2020*: vaststelling opzet Batenbarometer en eerste vulling.
Programmaverantwoordelijken	• Directeur Projecten als opdrachtgever namens ExCo van ProRail • Programmamanager ProRail
Verantwoordelijkheid ProRail	Behalen van de programmadoelen samen met de sector vertegenwoordigd in de Kerngroep (reizigersbelangenvertegenwoordigers, reizigers- en goederenvervoerders, spooraannemers, provincies, Ministerie van IenW)
Relevante indicator(en)	De indicatoren om de TWAS optimalisatie te meten zijn in ontwikkeling. Afgesproken is dat de TWAS optimalisatie inzichtelijk wordt gemaakt middels *leading indicators*: verhoudingsgetallen opgebouwd uit betaalbaarheid, beschikbaarheid en betrouwbaarheid. Daarbij wordt gewerkt aan verhoudingen als: • hoeveelheid hinder per hoeveelheid werkzaamheden • prijs per hoeveelheid werkzaamheden • prijs per eenheid • tijdsbeslag per eenheid (doorlooptijd planning tot productie)

	Daarnaast worden indicatoren ontwikkeld en ingeregeld voor het sturen op de spreiding van werkzaamheden over het jaar en meerjarig voor de masterplanperiode.