Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Hoofdlijnenrapport gespreksronde met stakeholders nieuwe beheerconcessie 2029

Versienummer 1.1

Datum	13 oktober 2026
Status	Definitief

Colofon

Projectnaam	Nieuw beheerconcessie ProRail 2029
Projectnummer	
Versienummer	1.1
Bijlage(n)	Geen
Auteur(s)	Projectteam nieuwe beheerconcessie van ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Inhoud

1 Doorlopen proces en opbouw rapportage—2

2 Algemene reactie op de vier beleidsdoelen van IenW—4

3 Stakeholderinput op hoofdlijnen per beleidsdoel—5
3.1 Effectieve sturings- en verantwoordingsrelatie—5
3.2 Een betrouwbare en professionele infrastructuurbeheerder—6
3.3 Een veilig, betrouwbaar en beschikbaar spoor—8
3.4 Toekomstbestendig spoor—9

4 Vervolgproces—11

1 Doorlopen proces en opbouw rapportage

Op 22 april 2026 heeft de staatssecretaris van IenW haar beleidsvoornemen gepubliceerd waarmee inzicht is gegeven in de (financiële-, juridische- en beleidsmatige) kaders en de beoogde doelen voor de nieuwe beheerconcessie aan ProRail[1]. De vier beleidsdoelen zijn: een effectieve sturings- en verantwoordingsrelatie; een betrouwbare en professionele infrastructuurbeheerder; een veilig, betrouwbaar en beschikbaar spoor; een toekomstbestendig spoor. In het beleidsvoornemen worden de voornemens ten aanzien van die doelen beschreven.

De beheerconcessie stelt ProRail in staat de beheertaken voor de hoofdspoorweginfrastructuur (HSWI) uit te voeren. Het opstellen van een beleidsvoornemen is geen formele verplichting. IenW heeft ervoor gekozen om dit te doen om in een vroeg stadium van het concessieverleningstraject input op te kunnen halen bij de vele betrokkenen. In een gespreksronde in de periode eind mei – begin juli 2026 zijn de voornemens die IenW beschrijft in het beleidsvoornemen getoetst bij een brede vertegenwoordiging van stakeholders. In deze gesprekken heeft IenW haar eigen beeld verrijkt met kennis en ervaringen van stakeholders.

De gespreksronde is gestart met een digitale informatiebijeenkomst op 12 mei 2026 waarin het beleidsvoornemen is gepresenteerd en vervolgens zijn de gesprekken met de stakeholders gepland en gevoerd.

IenW heeft met vertegenwoordigers van de volgende stakeholdergroepen gesproken:

- Consumentenorganisaties verenigd in het Locov
- Decentrale vervoerautoriteiten
- Gecertificeerde spooraannemers
- Havenbedrijven
- Internationale reizigersvervoerders op het spoor
- Nationale reizigersvervoerders op het spoor
- Verladers en exploitanten van terminals

De vertegenwoordigers van het goederenvervoer over het spoor zijn niet ingegaan op de uitnodiging van IenW om in gesprek te gaan over de nieuwe beheerconcessie.

De stakeholdergroepen zijn in de gesprekken uitgenodigd om een algemene reflectie te geven op de doelen en voornemens uit het beleidsvoornemen. Daarnaast heeft IenW een aantal specifieke onderwerpen voorgelegd waarvan in het beleidsvoornemen is aangekondigd dat IenW deze nader met stakeholders wil bespreken, te weten:

- Ervaring met inspraak en samenwerking bij het consulteren van het beheerplan;
- Aandachtspunten vanuit stakeholders t.a.v. een samenwerkingsprotocol;
- Omgang met de impact van de vervangingsopgave in de beheerconcessie;
- Ervaringen van stakeholders met het gebruik van het prestatie-dashboard;
- Aanvullende gespreksonderwerpen, aandachtspunten en suggesties vanuit stakeholders.

[1] Kamerstuk 29 984, nr. 1282

De uitkomst van de gespreksronde maakt IenW publiek met de voorliggende rapportage. De opbrengst van de gesprekken wordt meegewogen in de uitwerking van de concept-ontwerpconcessie (H5 - Vervolgproces). In de rapportage wordt de uitkomst van de gespreksronde niet herleidbaar naar één of meerdere stakeholders gerapporteerd, maar wordt hetgeen dat besproken is neutraal gerapporteerd. Hierbij wordt aangegeven of bepaalde input door één, enkele of vele stakeholders is gegeven, om inzicht te geven in de mate waarin een onderwerp tijdens de gesprekken aan de orde is gekomen.

IenW heeft in de voorbereiding van de stakeholdergesprekken de consultatiereacties[2] uit 2024 op de (beleidsneutrale) verlenging van de beheerconcessie opnieuw bekeken en deze waar relevant besproken of getoetst in de gesprekken. Met de vertegenwoordigers van het goederenvervoer heeft, ondanks een uitnodiging van IenW, geen gesprek plaatsgevonden. Daarom betrekt IenW de consultatiereacties van (de vertegenwoordigers van) goederenvervoerders op de beleidsneutrale verlenging van de beheerconcessie (2024) bij de verdere uitwerking van de concept-ontwerpconcessie.

In de gespreksronde zijn ook onderwerpen ter tafel gebracht die zich niet op voorhand lenen voor sturing via de beheerconcessie. IenW erkent de actualiteit en het belang van deze onderwerpen voor de stakeholders en weegt af welke aandachtspunten relevant zijn voor opname in de beheerconcessie. Echter vallen deze onderwerpen hoofdzakelijk buiten de scope van de nieuwe beheerconcessie en worden primair via andere trajecten en programma’s binnen IenW geadresseerd. Daarom zijn deze onderwerpen niet of slechts beperkt opgenomen in deze rapportage. Te denken valt onder meer aan de besluitvorming over de toekomstige marktordening op het spoor, de nieuwe capaciteitsverordening, de inbeheername van de HSL, en de implementatie van ERTMS.

De stakeholders hebben in de gespreksronde hun waardering uitgesproken voor de mogelijkheid om vroegtijdig in het proces hun inbreng te kunnen leveren. IenW heeft op haar beurt de gespreksronde met stakeholders als zeer waardevol ervaren. De gesprekken hebben goed inzicht gegeven in de behoeften en wensen van stakeholders in relatie tot de nieuwe beheerconcessie. IenW dankt alle gesprekspartners voor hun inbreng tot nu toe.

De rapportage volgt de opbouw van het beleidsvoornemen en geeft inzicht in de opbrengst van de gesprekken per beleidsdoel en bijbehorende voornemens.

[2] Consultatiereacties over de verlening van de huidige Beheerconcessie ProRail: https://internetconsultatie.nl/verlenging_beheerconcessie_prorail/reacties

2 Algemene reactie op de vier beleidsdoelen van IenW

In dit hoofdstuk is de algemene reactie uit de stakeholdergesprekken op de vier beleidsdoelen samengevat. Hoofdstuk 3 gaat gedetailleerder in op hetgeen dat hier benoemd is.

In algemeenheid herkennen stakeholders de vier beleidsdoelen uit het beleidsvoornemen. De beleidsdoelen zijn volgens de stakeholders helder omschreven en passend bij de beheerconcessie. Stakeholders benadrukken daarbij het belang van een goede vertaling van de beleidsdoelen naar concrete eisen in de beheerconcessie.

Het beleidsdoel **'een effectieve sturings- en verantwoordingsrelatie'** sluit aan bij de behoefte van stakeholders om verantwoordelijkheden en (proces)verplichtingen van ProRail duidelijker te beleggen. Ook sluit dit beleidsdoel aan bij de wens van stakeholders om middels de beheerconcessie de sturing (vanuit IenW) op onderdelen te versterken, waarbij situaties als voorbeeld zijn genoemd waarin processen (te) lang duren en/of afspraken onvoldoende worden opgevolgd door ProRail.

Het beleidsdoel **'een betrouwbare en professionele infrastructuurbeheerder'** wordt door stakeholders herkend en onderschreven. Stakeholders benadrukken daarbij het belang van een goede samenwerking met de infrastructuurbeheerder. Wel zijn stakeholders benieuwd wat een mogelijke veranderende rol van ProRail (bijvoorbeeld als gevolg van besluitvorming over de toekomstige marktordening), voor hen zou betekenen én in welke mate de nieuwe beheerconcessie hier rekening mee kan houden.

Alle stakeholders onderschrijven het belang van **'een veilig, betrouwbaar en beschikbaar spoor'**. Het beleidsdoel vindt o.a. aansluiting bij de behoefte van stakeholders aan duidelijkheid over de beschikbaarheid van het spoor. Ook de vraag hoe ProRail de afwegingen, keuzen en prioritering in het kader van de instandhoudingsopgave maakt, speelt bij een groot aantal stakeholders. Meerdere stakeholders hebben aandachtspunten meegegeven over de wijze waarop de benodigde afwegingen tussen kosten en baten zouden moeten worden gemaakt. Enkele stakeholders vragen om meer sturing op een stabiele en voor gebruikers beheersbare programmering en uitvoering van werkzaamheden aan het spoor.

Stakeholders staan positief tegenover het beleidsdoel **'een toekomstbestendig spoor'**, maar zijn op zoek naar concretere invulling van de voornemens ten aanzien van duurzaamheid, klimaatadaptie en digitalisering. Enkele stakeholders hebben nadrukkelijk aandacht gevraagd voor de innovatie- en digitaliseringslag die ProRail volgens hen zou moeten maken. Daarnaast worden meerdere stakeholders graag betrokken in de afwegingen die gemaakt worden omtrent duurzaamheid.

3 Stakeholderinput op hoofdlijnen per beleidsdoel

In dit hoofdstuk wordt per beleidsvoornemen, geordend naar beleidsdoelen, de input uit de stakeholdergesprekken op hoofdlijnen weergegeven.

3.1 Effectieve sturings- en verantwoordingsrelatie

Deze paragraaf geeft de stakeholderinput weer die raakt aan de beleidsvoornemens onder het beleidsdoel 'effectieve sturings- en verantwoordingsrelatie'.

3.1.1 Prestatie- en informatie-indicatoren ProRail

Er bestaat steun bij de stakeholders voor een herijking van de prestatie- en informatie-indicatoren. Stakeholders hebben daarbij begrip voor de beperkte ruimte voor eventuele uitbreiding van het aantal prestatie-indicatoren. Op de vraag van IenW of er ter aanvulling op de huidige prestatie-indicatoren andere indicatoren gewenst zijn, hebben enkele stakeholders een aantal denkrichtingen voor mogelijke sturingsonderwerpen benoemd. Bijvoorbeeld op het gebied van de beschikbaarheid van het spoor, hinder als gevolg van werkzaamheden en toegankelijkheid op stations en fietsenstallingen.

Daarnaast benoemden enkele stakeholders dat prestatie-indicatoren doorvertaald zouden moeten zijn in de hele keten, aangezien ProRail in het behalen van haar prestaties mede afhankelijk is van derden, bijvoorbeeld in de samenwerking bij werkzaamheden aan het spoor.

3.1.2 Gezamenlijke prestatie-indicatoren

IenW heeft de gezamenlijke prestatie-indicatoren tussen NS – als vervoerder op het hoofdrailnet - en ProRail buiten de scope geplaatst van de herijking van de prestatie-indicatoren. Bij een enkele stakeholder is de gelijkgerichte sturing tussen ProRail en de vervoerder op het hoofdrailnet wel kort aan bod gekomen. Hierin is aangegeven dat het zou helpen als expliciet in de beheerconcessie wordt opgenomen wat van ProRail wordt verwacht in de samenwerking met de vervoerder op het hoofdrailnet.

3.1.3 Beheerplancyclus

Over de consultatie van het beheerplan is veelvuldig gesproken in alle stakeholdergesprekken. Stakeholders geven aan het belangrijk te vinden dat IenW jaarlijks beleidsprioriteiten kan blijven meegeven aan ProRail voor het beheerplan. Dit sluit aan bij het voornemen van IenW in het beleidsvoornemen.

De stakeholders geven aan dat de consultatie van het beheerplan momenteel veelal wordt ervaren als een formaliteit. Een aantal stakeholders heeft het idee dat er met hun input weinig gebeurt, mede omdat de consultatie relatief laat komt. Op het moment van consultatie lijken voor hen belangrijke keuzes volgens deze stakeholders al grotendeels vast te staan. Stakeholders vragen daarom om eerdere betrokkenheid bij het beheerplan. Als voorbeeld wordt de wens uitgesproken dat ProRail de stakeholders betrekt in dilemma's en daarbij ook inbreng van de stakeholders vraagt. Ook bestaat er behoefte aan meer inzicht in de afwegingen die ProRail maakt zodat voor stakeholders navolgbaar is hoe keuzen tot stand komen.

3.1.4 Interventiemenu

Het voornemen om het sturingsinstrumentarium uit te breiden met meer laagdrempelige interventiemogelijkheden wordt door stakeholders ondersteund. Dit sluit aan bij de behoefte van enkele stakeholders om waar nodig vanuit IenW met aanvullende mogelijkheden gerichter te kunnen sturen op onderwerpen die zij van belang achten, bijvoorbeeld in situaties waarin processen (te) lang duren en/of afspraken onvoldoende worden opgevolgd door ProRail.

3.1.5 Efficiënt gebruik van publieke middelen

Stakeholders onderschrijven het belang van efficiënt gebruik van publieke middelen door ProRail en vragen hier ook aandacht voor in de stakeholdergesprekken.

Aanvullend op de verwachting van IenW dat ProRail efficiënte inzet continu beoordeelt én actief signaleert, vragen meerdere stakeholders om in de beheerconcessie concretere invulling van de sturing vanuit IenW op het doelmatig gebruik van publieke middelen door ProRail op te nemen.

3.1.6 Adviesrol ProRail verankeren

Het verankeren van de adviesrol van ProRail is een veel besproken onderwerp in de stakeholdergesprekken. Stakeholders zijn niet tegen het voornemen om de adviesrol van ProRail te verankeren, maar uiten wel zorgen over hoe ProRail deze rol zal gaan invullen.

Stakeholders vinden het daarbij belangrijk dat de verankering van de adviesrol in de beheerconcessie en de invulling van de adviesrol door ProRail aansluit bij de rolverdeling in de spoorsector.

Enkele stakeholders zien graag dat ProRail vanuit een sterke adviesrol breder adviseert over het totale vervoersysteem op het spoor. Andere stakeholders waarschuwen dat ProRail daarmee mogelijk te veel op de stoel van de vervoerders gaat zitten en vinden dat de adviesrol dicht bij de beheertaken van ProRail moet blijven.

3.1.7 Beleidsvoornemens waarop de stakeholders niet zijn ingegaan

Stakeholders zijn niet expliciet ingegaan op het beleidsvoornemen ‘informatievoorziening’.

3.2 Een betrouwbare en professionele infrastructuurbeheerder

Deze paragraaf geeft de stakeholderinput weer die raakt aan de beleidsvoornemens onder het beleidsdoel ‘een betrouwbare en professionele infrastructuurbeheerder’.

3.2.1 Samenwerkingsprotocol opstellen

Stakeholders zijn overwegend positief over een samenwerkingsprotocol waarin ProRail de doelen, ambities en werkwijzen voor samenwerking met verschillende stakeholdergroepen nader uitwerkt, zowel binnen Nederland als internationaal met buitenlandse infrastructuurbeheerders.

In het algemeen zijn stakeholders positief over de reguliere samenwerking met ProRail, waaronder de samenwerking met de regionale ProRail-directies en in gezamenlijke projecten. Toch zijn er ook enkele stakeholders die in bepaalde situaties de samenwerking met ProRail minder vinden, bijvoorbeeld in situaties of projecten waar een bepaalde vorm van maatwerk en/of flexibiliteit van ProRail wordt gevraagd. Hierbij wordt ook genoemd dat bepaalde (besluitvormings)processen soms lang kunnen duren.

Aanvullend op het beleidsvoornemen geven stakeholders aan dat het samenwerkingsprotocol niet te vrijblijvend moet zijn. Daarbij vragen stakeholders dat IenW op onderdelen stuurt op een concretere invulling van de samenwerking, bijvoorbeeld door vroegtijdige betrokkenheid van stakeholders te borgen bij afwegingen met grote impact. In dit kader wordt bijvoorbeeld om meer samenwerking gevraagd tussen ProRail en haar stakeholders bij (project)communicatie en het plannen van werkzaamheden, wanneer deze direct raken aan de belangen van stakeholders.

Een enkele stakeholder vraagt vooral om strakke processen en een heldere rolverdeling, in plaats van een samenwerkingsprotocol. Een andere stakeholder geeft aan dat ProRail bij klachten soms te snel naar de ACM verwijst, terwijl juist behoefte bestaat aan een gesprek met ProRail over de klacht.

3.2.2 Inzicht in prestaties en de totstandkoming daarvan

Meerdere stakeholders hebben aangegeven het prestatie-dashboard van ProRail niet te kennen en/of te gebruiken. Voor enkele stakeholders sluit dit onderdeel van het beleidsvoornemen aan bij de behoefte aan meer gelaagde toegang tot gegevens. Een enkele stakeholder vraagt bijvoorbeeld of specifieke partijen toegang kunnen krijgen tot aanvullende informatie, bijvoorbeeld via een afgeschermde omgeving binnen het prestatie-dashboard die alleen voor die partij beschikbaar is.

Een enkele stakeholder vindt het prestatie-dashboard nog te algemeen en heeft behoefte aan informatie op traject-, treinserie-, dagdeel- en ritniveau. Daarnaast zien enkele stakeholders graag dat prestaties van regionale treinen beter zichtbaar worden op het dashboard.

Aanvullend op het voornemen van IenW om het online prestatie-dashboard te behouden, bestaat bij veel stakeholders een bredere behoefte aan informatievoorziening door ProRail aan derden. Enkele voorbeelden die afzonderlijk door de stakeholders benoemd worden gaan in op actuelere, gedetailleerdere en/of beter toegankelijke informatie, variërend van realtime informatie over emplacementen en prestaties van open toegang vervoerders tot tijdig inzicht in werkzaamheden en alternatieve routes.

3.2.3 Werken voor derden

Stakeholders hebben zich niet expliciet uitgesproken over de systematiek voor het werken voor derden in de beheerconcessie. Wel is er behoefte geuit om een duidelijke omschrijving op te nemen in de beheerconcessie over hoe ProRail omgaat met werken voor derden. Deze behoefte staat in relatie tot de bredere behoefte aan meer maatwerk en flexibiliteit van ProRail bij initiatieven van stakeholders op/aan het spoor en spooraansluitingen, zoals in het havengebied.

3.2.4 Systeemtaken

Stakeholders zien graag dat de nieuwe beheerconcessie ruimte biedt om te anticiperen op een mogelijke verschuiving van systeemtaken naar ProRail. Dit sluit aan bij het voornemen van IenW om een aanknopingspunt op te nemen waarmee ProRail invulling kan geven aan besluitvorming over systeemtaken in het kader van het programma Toekomstige Marktordening Spoor.

3.2.5 Beleidsvoornemens waarop de stakeholders niet zijn ingegaan

Stakeholders zijn niet expliciet ingegaan op het beleidsvoornemen ‘overlegstructuren borgen’.

3.3 Een veilig, betrouwbaar en beschikbaar spoor

Deze paragraaf geeft de stakeholderinput weer die raakt aan de beleidsvoornemens onder het beleidsdoel 'een veilig, betrouwbaar en beschikbaar spoor'.

3.3.1 Veiligheid expliciteren

Veiligheid is een belangrijk thema bij de stakeholders. Het voornemen van IenW om in de beheerconcessie veiligheid explicieter te verankeren door de verantwoordelijkheid van ProRail te expliciteren sluit aan bij de behoefte van deze stakeholders om verantwoordelijkheden op het gebied van veiligheid goed te beleggen.

Aanvullend op het beleidsvoornemen vragen stakeholders in het kader van veiligheid vooral om rolvastheid; wie is waarvoor verantwoordelijk en dient daar ook naar te handelen?

3.3.2 Betrouwbare dienstverlening

Stakeholders ondersteunen sturing op betrouwbaarheid d.m.v. prestatie-indicatoren. Aanvullend hierop zijn eerste suggesties gedaan voor nieuwe indicatoren (zie par 3.1.1).

3.3.3 Inzicht in benutting van beschikbare capaciteit op het spoor

Dit beleidsvoornemen is niet expliciet besproken. Wel zijn er door enkele stakeholders vragen gesteld over de benutting van de beschikbare capaciteit. Hiervan is aangegeven dat dit onderdeel raakt aan de nieuwe verordening capaciteitsmanagement. Besproken is dat er mogelijk onderdelen/verplichtingen uit de verordening aanleiding geven voor het opnemen van afspraken in de beheerconcessie.

3.3.4 Infracompatibiliteit van materieel

Het voornemen van IenW - om met ProRail te bezien of er aanleiding is tot het opnemen van nadere afspraken in de beheerconcessie over de compatibiliteit tussen infrastructuur en materieel, bijvoorbeeld over afstemming met vervoerders - sluit aan bij de behoefte van enkele stakeholders. Zij ervaren soms beperkingen aan de inzet van bepaalde materieeltypen als gevolg van infrastructuurkenmerken.

In de gesprekken waar dit aan bod is gekomen doen stakeholders de oproep dat een goede afstemming tussen beheerder en vervoerder belangrijk is, waarbij men oog moet hebben voor elkaars belangen en mogelijkheden. Het gaat hier dan ook over de normen die ProRail hanteert en in hoeverre die uitlegbaar en voor hen werkbaar zijn.

3.3.5 Impact van de instandhoudingsopgave

De impact van de instandhoudingsopgave is in vrijwel alle stakeholdergesprekken uitgebreid besproken. Stakeholders kijken vanuit verschillende belangen naar dit vraagstuk en vragen aandacht voor de verdeling van effecten en de wijze waarop ProRail omgaat met de impact van de instandhoudingsopgave op hun exploitatie of bedrijfsvoering.

In lijn met het beleidsvoornemen erkennen alle stakeholders dat zorgvuldige afwegingen nodig zijn tussen het veilig en betrouwbaar houden van de HSWI op lange termijn, het beperken van hinder op korte termijn en de uitvoerbaarheid van werkzaamheden voor zowel voor de markt als op het gebied van veiligheid.

De gesprekken gingen onder andere over de afweging tussen kosten en baten en bij welke partij die neerslaan. Zo werd bijvoorbeeld door een stakeholder de noodzaak van ruimere onderhoudsroosters erkend, maar werd de zorg uitgesproken dat de daarmee samenhangende kosten bij andere partijen dan ProRail terecht zouden komen. Een enkele stakeholder pleit voor het afspreken van een bandbreedte of basisniveau, bijvoorbeeld voor de maximale hinder als gevolg van werkzaamheden. Dit zou volgens stakeholders kunnen helpen om het gesprek met ProRail te voeren over te maken afwegingen.

Aanvullend op het beleidsvoornemen willen vrijwel alle stakeholders dat de beheerconcessie een structureel gesprek met ProRail borgt over impactvolle afwegingen bij grote werkzaamheden en het beheerplan. Daarmee willen zij borgen dat stakeholders vroegtijdig worden betrokken bij keuzes met grote gevolgen.

Daarnaast is sturing op tijdige informatievoorziening een breed geuite behoefte bij stakeholders, bijvoorbeeld als het gaat over tijdige informatievoorziening over de beschikbaarheid van het spoor tijdens werkzaamheden.

3.3.6 Invulling geven aan TEN-T

Stakeholders hebben beperkt input gegeven op het voornemen dat ProRail samen met IenW invulling geeft aan de verplichtingen uit de TEN-T verordening. Wel hebben zij het belang van grensoverschrijdende (goederen)vervoerstromen voor Nederland benadrukt.

3.4 Toekomstbestendig spoor

Deze paragraaf geeft de stakeholderinput weer die raakt aan de beleidsvoornemens onder het beleidsdoel 'toekomstbestendig spoor'.

3.4.1 Vooruitkijken en benutten innovatie en digitalisering

Stakeholders onderschrijven het belang van innovatie en digitalisering bij ProRail. Zij zien graag dat ProRail (vervolg)stappen zet op onderdelen die voor hen relevant zijn. Zo noemen enkele stakeholders de digitaliseringsopgave in relatie tot de implementatie van de Europese verordening omtrent capaciteitsverordening.

Stakeholders zijn niet ingegaan op de voornemens van IenW om pilots mogelijk te maken en ProRail te vragen om een innovatie- en digitaliseringsagenda. Enkele stakeholders zien aanvullend op het beleidsvoornemen graag dat de beheerconcessie stuurt op gezamenlijk innoveren met marktpartijen.

3.4.2 Toekomstbestendig vervangen

Stakeholders hebben beperkt input gegeven op het beleidsvoornemen om samen met ProRail een standaardwerkwijze te onderzoeken voor toekomstbestendige vervanging van het spoor.

Aanvullend op het beleidsvoornemen vraagt een enkele stakeholder om meer sturing op het combineren van werkzaamheden (bijvoorbeeld door het combineren onderhoudswerkzaamheden met aanleg) om langdurige hinder te beperken.

3.4.3 Omgang met klimaatadaptatie

Stakeholders zijn niet expliciet ingegaan op dit beleidsvoornemen. Wel vragen stakeholders om een heldere afbakening van het begrip klimaatadaptatie indien dit in de beheerconcessie wordt opgenomen.

3.4.4 Verduurzaming mogelijk maken

Voor enkele stakeholders is sturing op duurzaamheid belangrijk, mede gezien hun eigen investeringen om de transitie naar een duurzamer spoor mogelijk te maken. Als voorbeeld werd genoemd dat elektrische voertuigen en elektrisch materieel niet op locatie kan worden opgeladen.

Aanvullend op het beleidsvoornemen vragen stakeholders of het mogelijk is om de gezamenlijke verantwoordelijkheden in de duurzaamheidstransitie duidelijk te benoemen, omdat verduurzaming altijd samenwerking en afstemming vraagt vanuit een gelijkgericht en gezamenlijk doel.

3.4.5 Weerbaarheid

De aandacht in het beleidsvoornemen voor bescherming en continuïteit van het spoorsysteem wordt herkend door de stakeholders. Enkele stakeholders vinden evenwel dat in het beleidsvoornemen meer nadruk had mogen liggen op weerbaarheid. Zij zien het risico dat de weerbaarheid van het spoorsysteem zonder aanvullende investeringen onder druk komt te staan. Een enkele stakeholder suggereert om weerbaarheid in samenhang met digitale veiligheid te bezien.

4 Vervolgproces

Met deze rapportage maakt IenW de uitkomsten van de gespreksronde op hoofdlijnen inzichtelijk. Deze uitkomsten worden betrokken bij de uitwerking van de concept-ontwerpconcessie.

Bij de uitwerking van de concept-ontwerpconcessie vertaalt IenW de voornemens en onderzoeksrichtingen uit het beleidsvoornemen naar concept-concessieteksten. IenW betrekt ProRail hierbij actief en weegt de inzichten uit de gesprekken met de stakeholders mee.

IenW legt de concept-ontwerpconcessie vervolgens formeel ter consultatie voor aan alle stakeholders. Het streven is dit medio 2027 te doen. Via een openbare internetconsultatie kunnen dan alle geïnteresseerden een schriftelijke zienswijze indienen op de concept-ontwerpconcessie. Voorafgaand daaraan organiseert IenW een onlinebijeenkomst om het proces toe te lichten. De uitkomsten van de consultatie worden verwerkt in een Nota van Antwoord, waarin IenW aangeeft hoe met de zienswijzen is omgegaan en in hoeverre deze worden verwerkt in de definitieve beheerconcessie 2029.