



Metropoolregio
Rotterdam Den Haag

Beheervisie Wet lokaal spoor 2026 - 2030

'Doelmatig beheer bij uitdagende
ontwikkelingen rondom het OV'



Beheervisie Wet lokaal spoor 2026- 2030

21 april 2026

Aldus vastgesteld in de vergadering van de bestuurscommissie Vervoersautoriteit van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag van 13 mei 2026.

M. Rosier,
secretaris

A. Kapteijns
voorzitter

Versie: 4.0 Definitief

INHOUDSOPGAVE

INHOUDSOPGAVE	3
1 Aanleiding opstellen beheervisie	7
2 Inleiding	8
2.1 Samen het beste realiseren	8
2.2 Relatie tot andere kaderstellende documenten	8
2.3 Kaders voor uitvoering Assetmanagement	9
3 Doel beheervisie	11
3.1 Verbeterslag	11
4 Samenhang tussen beleid en uitvoering	13
5 Strategische doelen MRDH	14
5.1 Sober en doelmatig	14
5.2 Werkend vervoersysteem	14
5.3 Risicogestuurd denken en handelen	14
6 Prestatiebewaking	16
6.1 Prestatieindicatoren (KPI's)	16
6.2 Monitoring	16
7 Scope railassets	18
7.1 Demarcatie railassets	18
7.2 Grote areaaluitbreidingen en modificaties bestaand areaal	19
8 Sturing mogelijk maken	20
8.1 Bevoegd gezag MRDH	20
8.2 Aangewezen beheerders (HTM /RET)	21
8.3 Samenhang met de Vervoerder	22
8.4 De toezichthouder (IL&T)	23
8.5 Lokaal bevoegd gezag en wegbeheerder	23
8.6 Sturingsmodel	23
8.7 Taakstellend budget beheerder	25
8.8 Configuratiebeheer (VTW)	25
8.9 Integraal Afwegingskader	26
8.10 Mandaatregeling	26
8.11 Bevoegd gezag overleg WLS (BGO)	27
9 Inhoudelijke kaders	28
9.1 Wet- en regelgeving	28
9.2 Calamiteitenoefeningen	28
9.3 Normenkader	29
9.4 Systeemveiligheid	29
9.5 Vergunning voor indienststelling	30
9.6 Vergunningen in dienst stellen spoorvoertuigen	31
9.7 Richtlijnen voor het informatiedossier	32
9.8 Geluid en trillingen	32
9.9 Capaciteitsmanagement	32
10 Financiën	33
10.1 Afwegingsmethoden voor sober en doelmatig beheer	33
11 Beleidspeerpunten	34

11.1	Schaarse middelen	35
11.2	Synergie in asset management	35
11.3	Innovatie	36
11.4	Verduurzaming railassets en circulariteit	36
11.5	Kansen energievoorziening	36
11.6	Toegankelijkheid	36
11.7	Omgevingsmanagement	37
11.8	Assets en technologische ontwikkelingen	37
11.9	Uitstroom kennis & ervaring vs tekort aan technici	37
11.10	Centralisatie van diensten/gezamenlijke inkoop binnen gemeente/OV bedrijven	38
11.11	Cruciale infrastructuur	38

BIJLAGEN

- *zie separaat document voor de uitgewerkte bijlagen*

Bijlage 1: Jaarplancyclus AMP (subsidieverlening)	41
Bijlage 1a: procesplanning jaarcyclus subsidiebeschikking AM	42
Bijlage 1b: flowchart aanvraag jaarlijkse subsidieverlening AM	43
Bijlage 2: Mandaatregeling	44
Bijlage 3: VTW-procedure	47
Bijlage 3a: flowschema VTW-proces	48
Bijlage 3b: format VTW	49
Bijlage 4: KPI dashboard (nog in wording)	52
Bijlage 4a: Overzicht kritische prestatie indicatoren	53
Bijlage 5: Afwegingskader	86
Bijlage 5a: Afwegingskader notitie	87
Bijlage 5b: Risicomatrix MRDH	94
Bijlage 5c: Heatmap	95
Bijlage 6: Overlegstructuur Governancemodel	96
Bijlage 7: Indienststellingsvergunning	98
Bijlage 7a: opbouw inrichting van het informatiedossier	98
Bijlage 7b: voorbeeld documenten conform Cenelec-v	103
Bijlage 7c: flowchart aanvraag indienststellingsvergunning (IDV)	106

Afkortingen

AM	Asset Management
AMP	Asset Management Plan
APV	Algemeen Plaatselijke Verordening
BDU	Brede doeluitkering
BcVa	Bestuurscommissie Vervoersautoriteit van de MRDH
CVL	Centrale Verkeersleiding
CVP	Capaciteitsverdelingsplan
IDV	Indienststellingsvergunning
LCC	Life Cycle Costing
MRDH	Metropoolregio Rotterdam Den Haag
SAMP	Strategisch Asset Management Plan
SPvE	Strategische Programma van Eisen (functionele klanteisen)
RP	Ruimtelijk Profiel waarbinnen vergunning nodig is voor werkzaamheden in of nabijheid van de spoorweginfrastructuur
VTW	Voorstel Tot Wijziging
Wls	Wet lokaal spoor 2015
WVS	Werkend Vervoersysteem waarin alle OV-modaliteiten samenkomen
WOM	Waarde Ontwikkel Model
VBS	Veiligheidsbeheerssysteem van concessiehouder
SVO	Strategisch Vervoer Overleg, bestaand overleg binnen RET/HTM
BGO	Bevoegd Gezag Overleg Wls van de MRDH

Begripsbepalingen

Asset owner	De eindverantwoordelijke voor de functie, instandhouding en bekostiging daarvan.
Afwegingskader WVS	De door de MRDH gestelde kader voor het maken van een integrale afweging varianten als gevolg van wijzigingen, innovatie, vernieuwing en uitbreiding van de railassets, met focus op het werkend vervoersysteem. De daarin gehanteerde afwegingscriteria zijn afgeleid van de bedrijfswaarden van de MRDH.
AM-driehoek	Asset Management afweging tussen prestaties, risico's en kosten.
Asset bandbreedte	Door de MRDH beschikbaar gesteld taakstellend meerjarenbudget voor de instandhouding van de railassets (is gekoppeld aan de duur van de vervoersconcessie).
Areaaluitbreiding en modificatie	Onder een areaaluitbreiding wordt verstaan een nieuw aan te leggen spoorweginfrastructuur, railvoertuigen en of werkplaatsen/remises. Een modificatie aan het areaal betreft onder anderen een vernieuwing(innovatie) van bestaande assets ofwel de toevoeging meer functionaliteit.
Configuratiemanagement (change management)	Configuratie gaat over het bijhouden van alle informatie over de railassets zoals de ontwerpconfiguratie (product versienummer), status onderhoud, boekwaarde, wijzigingshistorie en releasedatum, raakvlakken, koppeling aan bovenliggende eisen, etc.
Concessiehouder	De bedrijven RET en HTM die zowel voor vervoer als railassets de concessiehouder zijn. In gevallen dat het gaat om een specifieke rol van de vervoerder of aangewezen beheerder, dan worden die expliciet benoemd.

Jaarplancyclus	Het jaarlijkse proces om met de aangewezen beheerder te komen tot vaststellen van de geactualiseerde AMP en de subsidieverlening voor de eerste jaarschijf (=jaarplan) uit deze AMP. De aanvraag voor deze eerste jaarschijf vanuit het AMP loopt via de subsidieaanvraag conform kaderbrief van de MRDH.
Line of sight	De gezamenlijke zichtlijn op de vertaling van de assetmanagement doelstellingen naar operationele activiteiten en vormt daarmee de verbinding tussen het strategische, tactische en operationele niveaus.
Proefbedrijf	Proefbedrijf omvat alle benodigde testen waarmee de aan het werkend vervoersysteem gestelde eisen worden getest. Deze testen kunnen op in dienst gesteld spoor plaatsvinden. Na het proefbedrijf worden de railassets in exploitatie genomen.
Rolling forecast	De jaarlijkse financiële bijstelling van de AMP met een vooruitzicht voor de komende 5 jaar.
Sober en doelmatig	Een evenwichtige afweging tussen de gewenste functie, acceptabele hinder, gewenste kwaliteit of veiligheidsniveau, afgezet tegen in basis zo laag mogelijke life cycle kosten (LCC) die hiervoor nodig zijn.
Testbedrijf	Testbedrijf of het testen volgens het vooraf vastgesteld protocol van de beheerder omvat alle benodigde testen waarmee de aan de spoorweginfrastructuur of spoorvoertuigen gestelde eisen worden getest. De hoofdtestcriteria zijn veilige berijdbaarheid en systeemintegratie. Deze testen vinden plaats buiten exploitatie en zonder reizigers. Na het testbedrijf wordt de indienststellingsvergunning afgegeven. Na het afgeven van de indienststellingsvergunning kan de railasset in beheer worden genomen.
Werkend Vervoersysteem (WVS)	Het werkend vervoersysteem zijn de optelsom van al de samenhangende activiteiten rondom exploitatie, CVL, het beheer van de railassets, remises en overige strategische assets en (sociale) veiligheid
Waardevrij:	De beheerder heeft geen rendementsoogmerk en is in staat om voorwaarden te stellen aan de vervoerder bij de toelating en verdeling van de capaciteit.

1 Aanleiding opstellen beheervisie

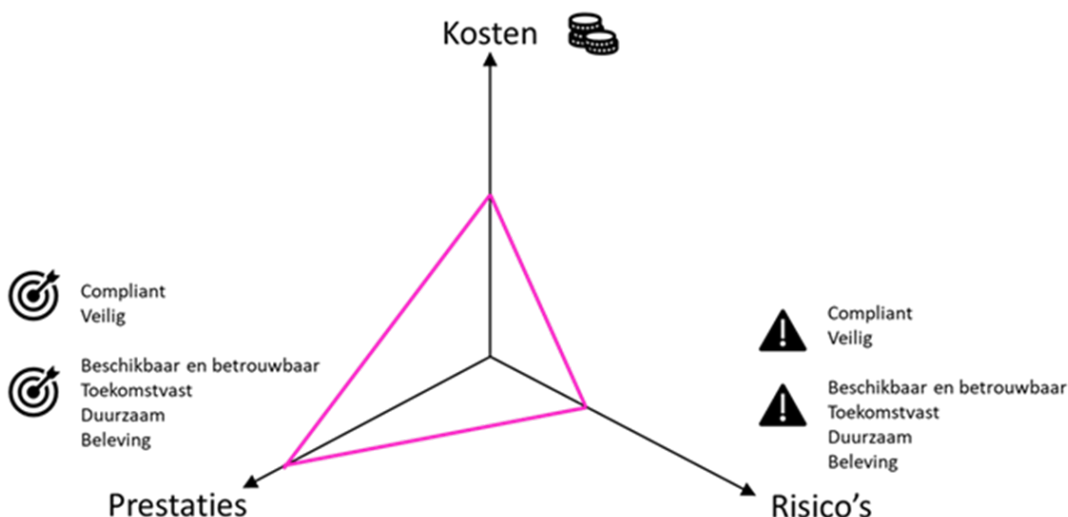
Nieuwe Wls vervangt voorgaande wetten

Sinds 1 december 2015 vervangt de Wet lokaal spoor¹ (Wls) alle voorgaande wetten rond de lokale spoorwegen (metro- en tramsystemen). De Wls regelt de verhoudingen tussen de bestuurscommissie Vervoersautoriteit van de MRDH (hierna: BcVa), de door haar aangewezen beheerder, de vervoerder(s) en de verdere belang- en rechthebbenden bij de aanleg, het beheer en onderhoud, en het veilige gebruik van de lokale spoorweginfrastructuur. De MRDH geeft nadere invulling aan de Wls door beleidskaders² vast te stellen.

De Wls verplicht de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) om eens per vier jaar een beheervisie op te stellen ten aanzien van een kwalitatief goed en doelmatig beheer van de lokaal spoor assets die ten dienste staan van het werkend vervoersysteem (WVS). Deze beheervisie is onderdeel van de 'line of sight' en vormt de schakel tussen de strategische, tactische en operationele niveaus van asset management.

Elke 4 jaar actualiseert de MRDH in samenwerking met de aangewezen beheerders RET en HTM de beheervisie aan de hand van een evaluatie van de afgelopen periode en de (nieuwe) ontwikkelingen die voorzien worden. In die samenwerking wordt continu gezocht naar een evenwichtige balans tussen de prestaties van de asset managementorganisaties, de daarmee gemoeide kosten binnen het taakstellend meerjarenbudget en een acceptabel risicoprofiel (zie onderstaande figuur). Daarbij spelen de ontwikkelingen in de sector, de markt conjunctuur en beleidskaders zoals de Mobiliteitsvisie een belangrijke rol.

Deze beheervisie is vastgesteld door de BcVa op 13 mei 2026 en treedt per direct in werking. Met de inwerkingtreding van de Beheervisie 2026-2030 vervalt de Beheervisie 2020-2024 van 5 februari 2020.



¹ <https://wetten.overheid.nl/BWBR0034363/2015-12-15>.

² Veiligheidskaders OV 2023-2028, 'Verantwoordelijkheden van de MRDH voor de veiligheid', 'Veiligheidskaders de MRDH'.

2 Inleiding

Acteren volgens actueel kaderstellend document

Het uitgangspunt is dat de MRDH conform de WIs eindverantwoordelijk (bevoegd gezag) is voor de aanleg, instandhouding, veiligheid en systeemintegriteit van het lokaal spoor en de bekostiging hiervan. Het beheer (asset management) wordt voor rekening en risico van de MRDH uitgevoerd door de aangewezen beheerder.

Binnen het wettelijk kader acteert de MRDH als asset owner () en opdrachtgever voor AM voor de railassets, vooral op een strategisch niveau. Daarvoor stelt de MRDH onder andere de kaders voor toepassen aan de railsystemen en neemt besluiten over onder andere wijzigingen in het areaal die een significante impact hebben op het werkend vervoerssysteem als geheel (integraal over alle modaliteiten). Vanuit de rol van bevoegd gezag verleent de MRDH daarnaast vergunningen voor de indienststelling van enerzijds de lokale spoorweginfrastructuur (IDV) (artikel 9/10) als gevolg van uitbreiding of wezenlijke wijzigingen van het bestaande areaal en anderzijds voor spoorvoertuigen (artikel 32-34). De aangewezen beheerders zijn verantwoordelijk voor de inrichting van het tactische asset management en geven binnen de kaders van de beheervisie uitvoering aan de operationele beheer- en onderhoudsactiviteiten. Voor werkzaamheden in of nabij het bestaande lokaal spoor geeft de aangewezen beheerder namens de MRDH een omgevingsvergunning af via de nieuwe Omgevingswet (artikel 12 WIs).

2.1 Samen het beste realiseren

De wijze waarop partijen met elkaar aan de slag gaan vraagt verdere invulling. De MRDH, RET en HTM voorzien namelijk dat gezamenlijk optrekken noodzakelijk is. De toenemende complexiteit van, en de hoeveelheid aan onderwerpen welke inwerken op onze systemen en bedrijven vragen een gezamenlijk aanpak en de wil om samen te werken. Naast de primaire taak van de beheerders (beheren en onderhouden van de assets) dienen zich steeds meer onderwerpen aan waar de beheerders mee aan de slag moeten.

Vraagstukken zoals duurzaamheid (CSR), de ontwikkeling op de arbeidsmarkt, de verwevenheid van en met IT en de bijbehorende noodzakelijke aandacht voor OT (Operationele Techniek), IT/OT security en een verwacht toenemend gebruik van het OV en mogelijk beperktere beschikbare financiële middelen vragen om meer afstemming en samenwerking.

Daarbij is samenwerken op zich is niet het doel. Samenwerken leidt tot het realiseren van een gezamenlijk doel. Dat doel is een betaalbaar, werkend vervoerssysteem dat kwalitatief goed is en goed blijft en aansluiting houdt met de maatschappelijke ontwikkelingen in de regio.

Het beschrijven van wat het ‘samen’ betekend voor de betrokken partijen is van belang om helder te krijgen wat we van elkaar mogen verwachten binnen de context van deze belangrijke samenwerking. Partijen stellen dat afwijkingen en tegenstrijdigheden in overleg worden opgelost waarbij erkenning is voor ieders rol en verantwoordelijkheid.

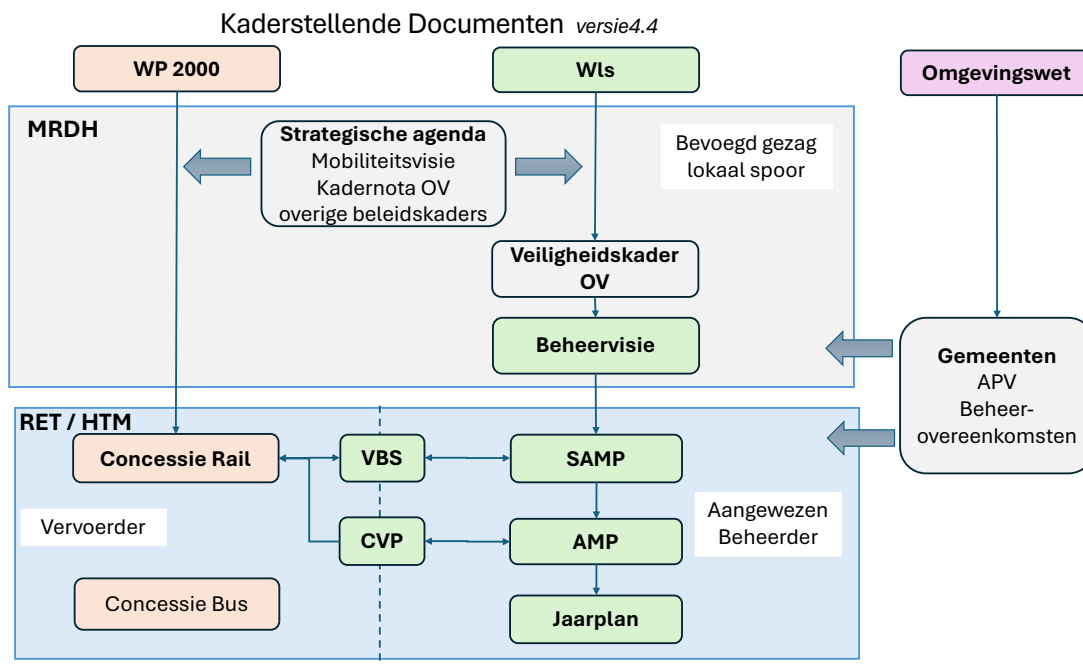
De MRDH, HTM en RET gaan gezamenlijk een leercurve in om het asset management verder te professionaliseren. Met accent op meer integrale besluitvorming over de impact op het werkend vervoerssysteem en een sobere en doelmatige besteding van de beschikbare middelen.

2.2 Relatie tot andere kaderstellende documenten

De beheervisie geldt, naast de railconcessie (WP2000), als hoofdkader voor de uitvoering van het asset management. Over eventuele strijdigheden tussen de beheervisie, die elke 4 jaar wordt bijgesteld, en de concessie worden separate procesafspraken gemaakt tussen de MRDH en concessiehouders om deze verschillen te overbruggen.

Voor wat betreft veiligheid is het ‘Veiligheidskader OV de MRDH 2023-2026’ bovenliggend aan de beheervisie. De MRDH zal in nauwe samenspraak met de beheerders de

stuuringsrelaties zodanig invullen dat alle direct betrokken partijen volgens de aangegeven kaders in de beheervisie en overige wet- en regelgeving kunnen handelen.



Naast de Mobiliteitsvisie is ook voor de volgende thema's behoefte aan door de MRDH vastgesteld beleid (te noemen overige beleidskaders):

- Innovatie in de railsystemen (infra, voertuigen en ICT)
- Verduurzaming (bij vernieuwing en uitbreiding van het netwerk en voertuigen)
- Inclusiviteit (toegankelijkheid van infra en voertuigen en bewegwijzering)
- Energietransitie (energieopslag en elektrische voertuigen)

Voor de hierboven en verder op in dit document genoemde (en nog te actualiseren) beleidskaders- en speerpunten wordt met de vervoerders/beheerders een gezamenlijk implementatie- en uitvoeringsplanning overeengekomen zodat opvolging planmatig kan plaatsvinden. Zie voor verdere uitwerking hoofdstuk 11.

2.3 Kaders voor uitvoering Assetmanagement

De beheervisie fungeert voor de beheerder als een kaderstellend document voor de voorbereiding en uitvoering van de beheer en onderhoudswerkzaamheden op tactisch en operationeel niveau. Daarnaast stelt het ook de kaders voor de inrichting van de asset managementorganisatie, de wijze van monitoring en verantwoording (kwartaalrapportages) van de geleverde prestatie. De scope en aard van de werkzaamheden, de planning, (risico)beheersing, de organisatie capaciteit en de begroting van alle kosten, worden door de beheerder in drie documenten voorgelegd aan de MRDH voor akkoord.

1. Strategisch Asset Management Plan (SAMP): geeft voor de integrale scope van de railassets een vertaling van de doelstellingen naar een risico gestuurde programmering, de hoe en wat van de AM organisatie. Het SAMP kijkt 15 jaar vooruit en wordt elke 4 jaar, direct na de vaststelling van de nieuwe beheervisie door de beheerder geactualiseerd. De inhoudsopgave wordt vooraf met de MRDH afgestemd. Het SAMP wordt, na bereiken van consensus over de inhoud met de beheerders, door de MRDH vastgesteld als baseline voor de uitvoering van het AMP.
2. Assetmanagement plan (AMP): hierin worden per assettype, op basis van de huidige staat van onderhoud en gebruik, concrete plannen uitgewerkt voor de uit te voeren

reguliere en jaarlijks terugkomende activiteiten (OPEX) en de groot onderhoud- en vervangingsprojecten (CAPEX). Het AMP kijkt 5 jaar vooruit, wordt als een rolling forecast jaarlijks bijgesteld en is daarmee tevens de basis voor het jaarplancyclus. Met het vaststellen van het AMP wordt voor de komende 5 jaar een claim gelegd (budgetreservering) op dat deel van de asset bandbreedte subsidie. Het AMP levert ook input voor de jaarlijkse actualisatie van het Capaciteitsverdelingsplan (CVP).

3. Jaarplancyclus AMP: De jaarplancyclus start met het verzoek van de MRDH middels een Kaderbrief aan de beheerder voor een geactualiseerd AMP met doorkijk voor de eerstvolgende 5 jaar. Deze AMP wordt in een overleg toegelicht door de beheerder aan de MRDH en bij akkoord van de MRDH wordt de AMP formeel ingediend samen met de subsidie aanvraag voor de eerste jaarschijf in het AMP. Het Capaciteitsverdelingsplan waarmee de beheerder afspraken maakt met de vervoerder over het gebruik van de assets, wordt tegelijkertijd met het AMP door de MRDH vastgesteld.

Bovenstaande plannen dienen in eerste instantie te voldoen aan de kaders van de beheervisie. Tegelijkertijd dienen de plannen ook in overeenstemming te zijn met de vigerende Concessie(vervoer) afspraken. Voor zover nodig kunnen in de subsidieverlening aanvullende afspraken worden gemaakt tussen de MRDH en de beheerder om de verschillen met de Concessieafspraken te overbruggen.

3 Doel beheervisie

Kwaliteit, veiligheid, betrouwbaarheid en beschikbaarheid railsystemen garanderen

De beheervisie heeft tot doel de beheerders van de railassets kaders te geven op basis waarvan zij uitvoering geven aan het beheer hiervan. Daarbij kijkt de MRDH breder dan alleen de definitie van het lokaal spoor en ligt de focus op het werkend vervoersysteem (WVS).

Om haar strategische doelstellingen te realiseren heeft de MRDH in de beheervisie gekozen voor sturing op strategisch niveau, gebaseerd op de rolverdeling conform ISO 55001 en de daaraan gekoppelde certificering van het assetmanagementsysteem van de beheerders.

Volgens de WIs moet de beheervisie minstens het volgende bevatten:

1. de prestatienormen rond kwaliteit, betrouwbaarheid en beschikbaarheid van de lokale spoorweginfrastructuur;
2. de manier waarop de MRDH en beheerder de uitvoering regelen van de beheertaken (governance) en de benodigde financiële middelen ter realisatie hiervan;
3. de afspraken over hoe de beheerder periodiek de technische staat van verschillende onderdelen van de lokale spoorweginfrastructuur inspecteert en schouwt.

Naast deze wettelijke verplichting om een beheervisie op te stellen voor de lokale spoorweginfrastructuur, kiest de MRDH ervoor hiermee ook een visie op de instandhouding van de spoorvoertuigen te omschrijven. Dat maakt het sturen op het totale railsysteem (WVS) mogelijk. Inhoudelijk is de sturing op spoorvoertuigen vergelijkbaar met de sturing op spoorweginfrastructuur. Daarnaast worden ook de werkplaatsen en remises waarin de voertuigen worden gestald en onderhouden beschouwd als onderdeel van het integrale beheer van de railassets. Indien tegelijk het beheer van de spoorweginfrastructuur, de spoorvoertuigen en remises/werkplaatsen wordt bedoeld, spreken we in het document over de 'railassets'. Indien een onderwerp specifiek op het beheer van de spoorweginfrastructuur of de spoorvoertuigen van toepassing is, dan wordt dit expliciet geduid.

De huidige concessiehouders (HTM en RET) hanteren voor hun interne bedrijfsvoering verschillende administratieve systemen, procedures, werkwijzen en beslissingsstructuren. De beheervisie geeft geen specifieke kaders voor de inrichting van de bedrijfsvoering. Deze beheervisie streeft er wel naar om met de beheerders een zo uniform mogelijke aanpak van de sturing en het afleggen van verantwoording van de activiteiten op het gebied van de railassets in te richten.

De algemene kaders van de beheervisie betreffende het asset management, niet gekoppeld aan de WIs, zijn ook van toepassing op het beheer van assets ten behoeve van busvervoer en een eventuele aansluiting van zero-emissiebussen (ZE) op het tractienet van de railinfrastructuur.

3.1 Verbeterslag

Naar aanleiding van projectevaluaties en het in 2024 doorlopen bewustwordingsproces met de RET en de HTM om te reflecteren op de sturingsrelaties, is door partijen geconstateerd dat de sturingsprincipes in de vigerende beheervisie nog steeds unaniem worden onderschreven; alleen wordt de werking ervan in de praktijk niet (altijd) zo beleefd en gevolgd.

Ten opzichte van de voorgaande versie is de nieuwe beheervisie door de MRDH geactualiseerd op de volgende hoofdthema's:

- Handhaven van het principe van sturing door de MRDH op afstand, minimaal conform de WIs-bevoegdheden, met voldoende handelingsvrijheid voor de beheerders om zelfstandig te opereren met in acht name van de gezamenlijke 'line of sight'.
(trefwoorden: *governance, mandaatregeling*)
- Meer expliciet maken van verschillende rollen en verantwoordelijkheden en borgen van rolvastheid (trefwoorden: *aangewezen beheerder, lokaal bevoegd gezag, Toezichthouder, Vervoerder, VBS*)
- Vergunningenprocedures optimaliseren door eerder in het proces de voorwaarden te bepalen (trefwoorden: *ALARP en stand still, Informatiedossier, bevoegd gezag WLS, vergunningverlening-IDV*)
- Integraliteit in de besluitvorming verbeteren en het afwegingsproces transparant en navolgbaar maken (trefwoorden: *configuratiebeheer, VTW-procedure, Afwegingskader WVS*)
- Te allen tijde een zo volledig mogelijk WVS garanderen ook tijdens buitendienststellingen (BDS) en uitbreiding van de railassets (trefwoorden: *Afwegingskader WVS*)
- Het aanscherpen van de rapportage tooling ten behoeve van de periodieke monitoring en tijdige bijsturing (Trefwoorden: *actualisatie KPI's, nulmeting status assets en waardebeoordeling – WOM, dashboard Kwartaalrapportage, proces audits en volwassenheidstoets*).
- Meer grip krijgen op het toekomstperspectief door verhogen van het voorspellend vermogen in de ontwikkeling van de railassets op zowel technisch als financieel vlak. (trefwoorden: *innovatie en verduurzaming, sober en doelmatig, rolling forecast*).

4 Samenhang tussen beleid en uitvoering

Het toekomstbeeld

In het najaar van 2025 legt de MRDH de Mobiliteitsvisie 2050 ter inzage, met een geplande vaststelling in het eerste kwartaal van het daaropvolgende jaar. De Mobiliteitsvisie beschrijft een lange termijn beeld van alle aspecten van mobiliteit, waarvan onderdelen betrekking en mogelijk invloed hebben op het (beheer van) openbaar vervoer.

De Mobiliteitsvisie geeft aan hoe mobiliteit de sleutel is voor regionale ontwikkeling: 'Meer welvaart én welzijn voor de mensen die in de metropoolregio Rotterdam Den Haag wonen, werken en leven'.

Niets doen is geen optie. Onder meer groei, energietransitie, digitalisering en demografische veranderingen vragen om actie. Daar komt bij dat het Kabinet vanaf 2026 structureel wil bezuinigen op verkeer en vervoer.

In de basis zijn de beheerders aangewezen voor het beheren en onderhouden van alle assets welke zijn opgenomen in hun assetregisters. Het doel daarbij is dat de beheerders continuïteit kunnen borgen in het zorg dragen voor deze strategische assets ten einde het vervoersysteem op lange termijn te faciliteren voor het veilig en comfortabel vervoeren van reizigers.

Aan de continuïteit van de bedrijfsvoering raken zaken als arbeidsmarktontwikkeling (behoud van capaciteit en kennis), toenemende compliancy (NIS2) en het aansluiten van het beheer en onderhoud op maatschappelijke ontwikkelingen zoals duurzaamheid, energietransitie en netcongestie. Hoewel dit voornamelijk een verantwoordelijkheid is van de beheerders, zijn deze vooral exogene risico's een gezamenlijke verantwoordelijkheid van de MRDH en haar partners om te mitigeren. Binnen de kaders van deze beheervisie en het door de MRDH gesanctioneerde beleid en middelen is het primaire doel een blijvend werkend vervoersysteem te borgen. Bij ontwikkelingen die een strategische impact kunnen hebben op het werkend vervoerssysteem vindt altijd in samenspraak besluitvorming plaats.

Inspelen op veranderingen (gevraagd en ongevraagd) is iets wat RET en HTM goed kunnen. Beide bedrijven hebben in de loop der jaren veel kennis opgebouwd en de beschikking over een grote groep specialisten met grote vakkundigheid en ervaring op de instandhouding van assets. De MRDH erkent dat het behoud van deze specifieke kennis en ervaring van de beheerders nodig is om vlot en effectief in te spelen op veranderingen en dat ze hiervoor bepaalde ruimte moeten hebben om zelfstandig te handelen teneinde effectief te kunnen zijn. Daarbij wordt ook erkend dat incentives de beheerders stimuleren om zich blijvend te verbeteren en sober en doelmatig om te gaan met de beschikbare financiële middelen.

De exacte werkwijze in deze samenwerking en toepassing van vigerend (en nog te maken) beleid wordt in deze beheervisie nader uitgewerkt en zal daarna in het SAMP vertaald worden in concrete acties met een vooruitzicht van 15 jaar. Hierbij streven partijen naar beperken van extra administratieve last, maar wel voldoende transparant te zijn in de verantwoording van de besteding van de toegekende middelen.

5 Strategische doelen MRDH

Balans in de asset management driehoek prestaties-kosten-risico's

Bij de vertaling van de doelstellingen van de mobiliteitsvisie van de MRDH naar uitvoering is het van groot belang zicht te hebben op de impact op de korte en lange termijn van de AM-activiteiten. In het assetmanagement wordt volgens de principes van ISO 55001 zowel op het strategisch als tactisch niveau de elementen prestaties-kosten-risico's continu afgewogen om tot een optimale balans te komen. Het streven van de MRDH is om samen met de beheerders te sturen op minimaliseren van de levensduur kosten (LCC) van de railassets. Uiteindelijk streven we naar een sturing op de totale kosten van het vervoerssysteem (TCO- total cost of ownership).

De beheerder (asset manager) is de adviseur van de MRDH (asset owner) en voorziet de MRDH met integraal afgewogen (WVS) voorstellen voor het maken van strategische beslissingen m.b.t. wijzigingen/ innovatie/ uitbreiding van de railassets.

Bij de ontwikkeling van het OV is het belangrijk om goed in te spelen op de wensen en behoeften van reizigers, waarbij de kwaliteit voor de reiziger centraal staat. Op basis hiervan zijn door de MRDH als onderdeel van deze beheervisie drie strategische doelstellingen gedestilleerd:

- De kwaliteit en veiligheid voor de reiziger staat voorop;
- OV met een goede prijs-kwaliteitverhouding;
- Goed opdrachtgeverschap.

De vertaling van deze doelstellingen naar de assetmanagement-aanpak leidt tot focus op de volgende principes.

5.1 Sober en doelmatig

Dat de kwaliteit en de veiligheid van de reiziger voorop staan bij het ten uitvoer brengen van het beheer staat buiten kijf. Tegelijkertijd wordt verwacht dat het beheer van de railassets tegen een goede prijs- en kwaliteitverhouding plaatsvindt. Voor het beheer van de railassets staan daarom het *sober-* en *doelmatigheid beginsel* als uitgangspunten centraal.

Onder dit doelmatigheids criterium wordt verstaan: een evenwichtige afweging tussen de gewenste functie, acceptabele hinder, gewenste kwaliteit of veiligheidsniveau, afgezet tegen in basis zo laag mogelijke life cycle kosten (LCC) die hiervoor nodig zijn.

5.2 Werkend vervoerssysteem

De prestaties en de kwaliteit van het werkend vervoerssysteem zijn de optelsom van al de samenhangende activiteiten rondom exploitatie, CVL, het beheer van de railassets, remises en overige strategische assets en (sociale) veiligheid. Het is essentieel om de uiteindelijke vervoersprestatie te bezien vanuit de visie dat het geheel meer is dan de som der delen: "het perspectief van het hebben van een werkend vervoerssysteem".

Door het effectief inzetten van de railassets kan enerzijds een goede en passende vervoersprestatie worden geleverd, waarbij tegelijk als uitgangspunt geldt dat op niveau van het werkend vervoerssysteem de impact bekend is en er (efficiency) voordelen kunnen worden behaald.

5.3 Risicogestuurd denken en handelen

Risico gestuurd denken en handelen betekent in de praktijk dat de beheerder, afhankelijk van de beschikbare middelen, organisatiecapaciteit en de marktsituatie, een prioritering moet aanbrengen in de uitvoering van het onderhoudsprojecten. Goed opdrachtgeverschap vraagt om een integrale afweging en een effectief besluitvormingsproces. Dit betekent dat

de MRDH en de beheerders een gezamenlijk overzicht moeten hebben van de risico's op zowel de korte (jaarplan) als lange termijn (SAMP) om voldoende rekenschap te geven te kunnen geven bij programmering en sturing.

Risicomatrix

De door de beheerder te volgen risicobeheersing aanpak is gebaseerd op de eisen zoals gesteld in de ISO 55001. We hanteren daarbij de definitie van een risico volgens de ISO 31000. De norm definieert risico als het "effect van onzekerheid op doelen". Dit betekent dat risico niet alleen negatieve gevolgen kan hebben, zoals verlies of schade, maar ook positieve effecten kan opleveren, zoals kansen voor groei of verbetering.

De gevolgen van risico's zijn daarbij direct gerelateerd aan de strategische doelen van de MRDH, zoals in deze beheervisie zijn geformuleerd.

Als bovenliggend kader heeft de MRDH een Risicomatrix (bijlage 5B) opgesteld waarin voor de belangrijkste bedrijfswaarden van de MRDH de kans en impact worden vastgelegd. Aan de hand van deze risicomatrix worden aan de railassets gekoppelde gebeurtenissen geclassificeerd. Daar waar risico's onacceptabel blijken, worden door de beheerder beheersmaatregelen bedacht, zodat de risico's tot een acceptabel niveau kunnen worden gemitigeerd. Het Afwegingskader bevat beslissingscriteria die zijn gekoppeld aan de risicomatrix. De aangewezen beheerder past in het SAMP het Afwegingskader toe (zie onder paragraaf 8.9) ter bepaling van de programmering van de beheer en onderhoudsopgaven op lange termijn.

Naast de risico-gestuurde programmering van de onderhoudsactiviteiten is het ook noodzakelijk om op een hoger abstractieniveau te kijken naar organisatie brede en overstijgende (exogene) risico's. De vervoerders/beheerders (RET/HTM) beschouwen bij elke jaarcyclus voor de actualisatie van de AMP de toprisico's van de onderneming. Vanuit beleidsmatig oogpunt zal de MRDH ook tenminste eens per jaar een vergelijkbare risico actualisatie doen in de breedte van het Strategische kader om samen met de vervoerders/beheerders te komen tot een integrale lijst met toprisico's.

6 Prestatiebewaking

Bij beheerproces vinger aan de pols houden

De WIs bepaald (artikel 17) dat ten minste eens per 4 jaar de prestatienormen die betrekking hebben op de kwaliteit, betrouwbaarheid en beschikbaarheid van de lokale spoorweginfrastructuur moeten worden opgesteld/geactualiseerd in lijn met de beheervisie. Aan de hand van de prestatienormen wordt jaarlijks afspraken gemaakt met de beheerders over de te leveren prestatie (AMP en Jaarplancyclus).

De periodieke rapportage van de KPI's maken de prestaties van de beheerder meetbaar, zichtbaar en stuurbaar. Daarbij wordt de koppeling gelegd tussen de vertaling van de strategische doelstellingen naar de uitvoering van het asset management volgens de ISO 55001, waaronder de zogeheten line of sight zoals daarin benoemd.

De actuele KPI's (bijlage 4A) zijn in samenwerking met de concessiehouders de HTM en de RET opnieuw gedefinieerd waarbij de impact op het werkend vervoersysteem (de reiziger) in de berekening van KPI normwaarden wordt meegenomen.

De MRDH is zich er echter van bewust dat het sturen op uitsluitend output-KPI's, zoals beschikbaarheid en betrouwbaarheid, onvoldoende inzicht biedt in de kwaliteit van het uitvoeren van de beheertaak. De prestatienormen zijn opgenomen in het Programma van Eisen van de Railconcessies.

6.1 Prestatieindicatoren (KPI's)

In essentie dient een KPI (met prestatienorm) als sturing- en verantwoordingsinstrument van de asset manager aan de asset owner. De beheerder toont op basis van monitoring en evaluatie (plan-do-check-act cyclus) periodiek aan hoe het aan de normkaders voldoet. Ook wordt er met de KPI's op bestuurlijk niveau verantwoording afgelegd over de geleverde prestaties in relatie tot de bestede financiële middelen. De KPI's betreffen:

- beschikbaarheid;
- betrouwbaarheid;
- veiligheid;
- schoon en heel;
- kostenefficiency (value for money).

De MRDH heeft de mogelijkheid om de normniveaus van de KPI's aan te passen om de balans in de AM-driehoek van prestaties-kosten-risico's te herstellen. De toenemende schaarste van de beschikbaarheid van financiële middelen kan hier een aanleiding voor zijn.

6.2 Monitoring

Als strategisch opdrachtgever en subsidieverlener moet de MRDH de uitvoering van haar wettelijke taken met maximale transparantie publiekelijk en bestuurlijk kunnen verantwoorden. Om dit mogelijk te maken, zorgt de beheerder ervoor dat de prestaties en kosten conform de door de MRDH gestelde formats worden verantwoord en dat zijn financiële systemen hierop worden ingericht.

De prestaties worden in de kwartaalrapportages via een KPI-dashboard verantwoord. Gekoppeld aan de risicobeheersing levert dit sturingsinformatie op basis waarvan bijsturing op korte termijn kan plaatsvinden.

Bij de gekozen sturingsvorm op afstand is het voor de MRDH ook van belang om te verifiëren of de assetmanagement organisaties blijvend aan gestelde kwaliteitseisen voldoen en zich continu blijven ontwikkelen en verbeteren. Daarnaast vindt de MRDH het ook belangrijk om in het kader van goed opdrachtgeverschap de eigen organisatie periodiek te toetsen. Ten minste de volgende periodieke toetsingen dienen op zowel de inhoud als organisatie te worden uitgevoerd:

1. Kwaliteitsborging Assetmanagement organisatie; De concessiehouder richt de beheerorganisatie in volgens de ISO 55001. Voor het behoud van de certificering worden periodieke audits uitgevoerd. Het gaat daarbij tenminste om de toetsing van de reguliere beheer en onderhoudsprocessen en projectmatig werken in de groot onderhoud/vervanging en nieuwbouwprojecten en programma's. In het AMP doet de beheerder een voorstel voor het interne auditplan. De MRDH kan daar in samenspraak met de beheerder eventueel andere focuspunten toe voegen.
2. Handhaving WIs; de IL&T voert In opdracht van de MRDH ofwel op eigen initiatief toetsingen uit.
3. Veiligheid Beheer Systeem (VBS); de concessiehouder voert jaarlijks, mede naar aanleiding van incidenten en/of bevindingen van de Toezichthouder IL&T, procestoetsen uit op de VBS.
4. Samenwerking opdrachtgever/opdrachtnemer: om inzicht te krijgen in het verbeterpotentieel van het asset management als geheel en de samenwerkingsrelatie van de MRDH met de beheerders wordt tenminste één keer per 4 jaar (gekoppeld aan de actualisatie van de beheervisie) een volwassenheidsmeting uitgevoerd. Partijen zullen in gezamenlijkheid actie ondernemen om een extern bureau opdracht te geven voor de uitvoering van een volwassenheidsmeting conform de ISO 55001 standaard.
5. Status railassets; de MRDH laat tenminste eens per 4 jaar (uiterlijk direct voorafgaand aan de actualisatie van de beheervisie) een periodieke conditiemeting van de technische kwaliteit van de railassets uitvoeren. Deze meting omvat tevens een WOM-onderzoek, zodat de waardeontwikkeling van de railassets en de bijbehorende organisatiekosten tijdig in beeld worden gebracht.
6. Risicobeheersing; de MRDH en de concessiehouder doen jaarlijks een gezamenlijke inventarisatie van alle potentiële toprisiko's voor de instandhouding van de railassets, inclusief een plan voor mitigerende maatregelen. De resultaten van deze inventarisatie en mitigerende maatregelen worden in de jaarlijkse actualisatie van de AMP verwerkt.

De diepgang en het niveau van de toetsingen worden in overleg bepaald tussen de MRDH en de concessiehouders.

7 Scope railassets

De onderdelen van het railsysteem

Deze beheervisie beschouwt, naast de definitie volgens artikel 3 van de WIs, vanuit de focus op het werkend vervoersysteem, alle direct aan railsysteem gerelateerde assets. Een duidelijke demarcatie van deze assets is van belang voor de inrichting van de sturingsrelaties tussen de verschillende eindverantwoordelijke partijen voor de functie en bekostiging van de instandhouding daarvan (de asset owner).

7.1 Demarcatie railassets

In de regio Den Haag en Rotterdam vallen de railsystemen tram / light rail / metro onder het regime van de WIs. De railnetten van de HTM en de RET kunnen we in de volgende type lokale spoorwegen onderscheiden³:

1. het netwerk voor trams, met een eigen (al dan niet deels) vrije baan in de openbare ruimte. De tram is verkeersdeelnemer in het overige verkeer. Naast de WIs geldt hiervoor ook de Wegenverkeerswet 1994;
2. het netwerk voor lightrail en metro, met eigen vrije banen met spoorbeveiliging. Het netwerk is hierbij van ander verkeer gescheiden;
3. de opstelsporen;
4. alle overige spoorinfrastructuur op werkplaatsen- en remiselocaties.

De railassets omvat de volgende onderdelen:

Asset type	Definitie WIs	Asset owner	Plan onderdeel
1. geleiding (incl. opstelsporen) (spoorbaan, wissels, bovenleiding)	ja	MRDH	SAMP/AMP
2. draagconstructies (kunstwerken, tunnels)	Alleen exclusief voor tram en metro	MRDH	SAMP/AMP
3. energievoorziening (onderstations, 10K netwerk)	ja	MRDH	SAMP/AMP
4. technische automatisering (spoorbeveiliging, TWI, DRIS, etc.)	ja	MRDH	SAMP/AMP
5. Haltes en stations (perron,abri's, gebouwen)	Alleen perron*	MRDH	SAMP/AMP
6. Railvoertuigen tram en metro (incl. werkvoertuigen)	ja	MRDH	SAMP/AMP
7. Remises en werkplaatsen (gebouwen)	Nee, m.u.v. toeleidende sporen	MRDH	SAMP/AMP
8. Verkeersleidingsystemen	nee	MRDH	SAMP/AMP

*Abri's: voor het beheer van tramhalteabri's gelden verschillende regimes; a) MRDH investeert in de aanschaf ervan (HTM doet het beheer) en sluit reclamecontracten af met marktpartijen en b) de beheerder (RET) sluit een integraalabri en reclamecontract af met leverancier inclusief beheer en onderhoud.

Uitgangspunt bij de verdeling van de beheertaken is dat de aangewezen beheerder het integraal beheer van alle railassets verzorgt. Met de asset owner worden nadere afspraken gemaakt over de omvang en bekostiging van het beheer en onderhoud.

³ Conform beleidsregel Systeemkenmerken zoals vastgesteld door BcVa de MRDH 16 mei 2018.

Dit betekent niet automatisch dat de beheerder railassets het feitelijk beheer van assets ook zelf moet uitvoeren. De beheerder kan afspraken maken met onder andere gemeentelijke beheerorganisaties (vaak lopende afspraken) of marktpartijen voor de uitbesteding van de operationele beheertaken. De beheerder dient er wel voor te zorgen dat de AM-organisatie over voldoende kennis en kunde beschikt om de uitvoering aan te sturen en te toetsen aan de conformiteit met de beheervisie. Dit zodat de wettelijke verantwoordelijkheid van de MRDH en de beheerder railassets voor de veiligheid en de instandhouding van het railsysteem integraal geborgd is. Deze afspraken over demarcatie van het beheer in en rondom het lokaal spoor worden in beheerovereenkomsten en contracten met derden vastgelegd.

7.2 Grote areaaluitbreidingen en modificaties bestaand areaal

Naast het toevoegen van extra functies(modificaties) wordt binnen de metropoolregio ook het areaal de komende jaren op verschillende locaties uitgebreid en aangepast. De volgende grote areaaluitbreidingen dan wel modificaties (niet limitatief) die een significante impact hebben op de kostenontwikkeling van de asset bandbreedte worden de komende jaren voorzien:

1. Doortrekken Lijn 19 naar de TU Delft Campus;
2. Frequentieverhoging RET (programma Metronet met aanpassing infra, spoorbeveiliging, vervanging en uitbreiding metrovoertuigen, vernieuwing/uitbreiding werkplaats Waalhaven);
3. Vervanging spoorbeveiligingssysteem metrosysteem en Randstadrail
4. Systeemsprong RET;
5. INTHR programma (remisering, aanpassing infra en vervanging met nieuwe stadtrams);
6. Plan Toekomstvast Tramnet Rotterdam (PTT)
7. Vlietlijn in de Binckhorst

Uitbreiding in overleg met de MRDH

De MRDH informeert de beheerder tijdig over aanstaande areaaluitbreidingen, zodat deze vanaf begin van de Planfase kan aansluiten bij de projecten als de 'de beheerder aan tafel'. Op basis van de resultaten van de Planfase en de voorbereiding uitvoering legt de beheerder een onderbouwd verzoek tot financiering van aanvullende beheeractiviteiten aan de MRDH ter goedkeuring voor. Op basis hiervan kan de MRDH tijdig aanvullend budget voorzien, eventueel in cofinanciering met andere partijen. Na (bestuurlijke) besluitvorming wordt deze budgetuitbreiding/aanpassing geëffectueerd in de asset bandbreedte subsidie. De MRDH zal toezien op een tijdige aansluiting van de beheerder bij de externe projecten die op enige wijze raken aan de bestaande of toekomstig beheertaken van de beheerder.

8 Sturing mogelijk maken

Samenwerken aan een kwalitatief goed, veilig en betaalbaar railsysteem

Het asset management wordt, in tegenstelling tot de afspraken in de vervoersconcessies, uitgevoerd voor eigen rekening en risico van de MRDH. Daarom wenst de MRDH om op gepaste afstand van het uitvoeringsproces haar rol als opdrachtgever uit te voeren. De Wls onderkent vier partijen die ieder een eigen verantwoordelijkheid toegedeeld krijgen in het gebruik en instandhouding van de lokale spoorweginfrastructuur. Dit zijn de decentrale overheid als bevoegd gezag (MRDH), de door de MRDH aangewezen beheerders (HTM en RET), de concessiehouders/vervoerders (HTM en RET) en de toezichthouder (IL&T). Naast deze vier sleutelrollen hebben ook de gemeenten, waarin de lokale spoorweginfrastructuur is aangelegd, een belangrijke rol, namelijk die van lokaal bevoegd gezag voor de bestemming en inpassing van het lokaal spoor. De volgende kaders geven aan hoe de MRDH als opdrachtgever voor het Asset Management, in de uitvoering daarvan de samenwerking met deze partijen invulling wenst te geven. Naast een definitie van de rollen (taken, bevoegdheden en verantwoordelijkheden) wordt in het Sturingskader de organisatie van de rolverdeling (governance) en de daarbij behorende werkwijzen en procedures (tooling) beschreven. Een belangrijk uitgangspunt bij het gekozen samenwerkingsmodel is een open en transparante houding met wederzijds respect en erkenning van elkaars rollen en belangen. Zodoende kan er gezamenlijk worden gewerkt aan een professioneel en effectief samenwerkingsverband om daarmee de uitdagingen die de komende periode voorliggen aan te gaan.

8.1 Bevoegd gezag MRDH

Ten aanzien van de lokale spoorweginfrastructuur en het integrale beheer van de railassets heeft de MRDH de volgende rol;

- Eindverantwoordelijk voor aanleg, beheer en onderhouden systeemveiligheid van de railassets.
- Aanwijzen van beheerder Wls.
- Vastleggen van topeisen (strategische programma van eisen – SPvE) voor de zowel de aanleg als instandhouding van met name de infra en railvoertuigen.
- Vaststellen Beperkingenbied in het kader van de Omgevingswet waarbinnen uitvoering van werkzaamheden vergunning plichtig zijn.
- Opstellen en vaststellen beheervisie met kaders voor de uitvoering van het beheer en onderhoud (asset management) aan de railassets.
- Vaststellen van de beheerplannen van de aangewezen beheerders (SAMP, AMP).
- Goedkeuren van wezenlijke wijzigingen aan het bestaande areaal of uitbreiding daarvan of wel wijziging van het normenkader en de strategische eisen voor de railassets.
- Opstellen regels verkeersveiligheid (Veiligheidskader OV).
- Verlenen veiligheidscertificaat aan de vervoerder.
- Verlenen van vergunningen voor de indienststelling van spoorweginfrastructuur en voertuigen.
- Borgen van de integrale systeemveiligheid bij zowel uitvoering van beheer en onderhoudswerkzaamheden als wel bij de realisatie van uitbreidingen van het bestaande areaal.
- Deelname in Programma's en Projecten van de MRDH en derden op strategisch niveau (ambtelijk opdrachtgeverschap) als vertegenwoordiger van de asset owner.
- Aanwijzingen geven aan de beheerders bij het toezien op nakoming van de wettelijke taken en de kaders vanuit deze beheervisie.

Naast bovengenoemde taken en bevoegdheden houdt de MRDH regelmatig contact met de Toezichthouder IL&T over het toezicht en kan deze verzoeken in bepaalde gevallen toezicht uit te oefenen ofwel een verklaring af te geven.

Voor de uitvoering van bovenstaande rol beschikt de MRDH over een klein taakgericht team met de opdrachtgevers voor Infra en Vloot, de veiligheidsmanager en de financieel adviseur OV. Deze zijn de directe aanspreekpunten voor de vertegenwoordigers van de beheerders (AM organisatie RET/HTM) aan de concessietafel en doen dit in samenspraak met de Concessietafel Exploitatie. Hiermee wordt vanuit het perspectief van het WVS en de beleidskaders de integrale toetsing van plannen, afweging van keuzemogelijkheden in de besluitvorming geborgd.

8.2 Aangewezen beheerders (HTM /RET)

Als de aangewezen beheerders van het lokaal spoor, dragen de HTM en de RET er de zorg voor dat de railassets in goede staat verkeren, betrouwbaar en beschikbaar zijn volgens het door de MRDH vastgestelde normenkader en veilig gebruikt kunnen worden. Naast de uitvoering van de wettelijke taken als aangewezen beheerder zijn ze verantwoordelijk voor de uitvoering van het tactische en operationele beheer en onderhoud voor de instandhouding van het bestaand areaal volgens de organisatie standaard ISO 55001. Daarin vervullen zij de volgende rollen:

- Namens de MRDH verlenen van vergunning voor werkzaamheden in of nabijheid van het lokaal spoor.
- Het afsluiten van een toegangsovereenkomst en Capaciteitsverdeling (Capaciteitsverdelingsplan – CVP) met de vervoerder passend binnen de kaders van deze beheervisie.
- Opstellen van SAMP (elk 4 jaar), AMP (elk jaar) en het indienen van een subsidieaanvraag als onderdeel van het jaarplancyclus op basis van de jaarschijf van het AMP.
- Als onderdeel van configuratiemanagement opstellen en bijhouden van het asset register waarin ten minste de soorten, aantallen en specificaties en technische staat van onderhoud van assets periodiek wordt bijgehouden.
- Bij voorstellen voor significante wijziging van de bestaande configuratie de MRDH gevraagd en ongevraagd en in samenspraak met de vervoerder, voorzien van een integraal advies op basis van impact op het WVS.
- In samenspraak met de vervoerder opstellen en continu actualiseren van een (intern) Veiligheidsbeheer Systeem (VBS) en toezien op de nakoming ervan door de eigen organisatieonderdelen.
- Gedelegeerd opdrachtgever namens de MRDH voor de uitvoerende marktpartijen voor het reguliere/dagelijks onderhoud en de projectmatige werken bij vervanging en vernieuwing van de assets.
- Aanwijzingen geven aan de vervoerders of andere partijen bij het gebruik van het lokaal spoor, in gevallen dat onder andere de technische integriteit ofwel (systeem)veiligheid in het geding zijn.
- Faciliteren van (externe)projecten bij de aanvraag van vergunningen voor indienststelling van nieuwe en aanmerkelijk gewijzigde spoorweginfrastructuur.
- Aanvragen van vergunningen voor de indienststelling van nieuwe railvoertuigen (inclusief werkvoertuigen).
- Melden van ernstige incidenten aan de toezichthouder en de MRDH en opvolging geven aan de aanwijzingen en bevindingen die daaruit voortvloeien.
- Per kwartaal rapporteren aan de MRDH over ten minste de voortgang van de uitvoering van de AM plannen, de borging van de (systeem)veiligheid, risicobeheersing en de prestaties via het KPI-dashboard.
- Installatieverantwoordelijk namens de MRDH.
- Vertegenwoordigt de MRDH als asset owner in programma's en projecten van derden als 'de beheerder aan tafel' en adviseert de MRDH op onafhankelijke wijze over

mogelijke wijzigingen/impact op het WVS gezien vanuit de wettelijke eindverantwoordelijkheid voor het lokaal spoor.

Het eigen ingenieursbureau faciliteert de programmatische uitvoering van vervanging en vernieuwing van projecten als onderdeel van de AMP en levert een inhoudelijk bijdrage in (externe) projecten/programma's.

De beheerder draagt zorg dat de capaciteit van het eigen ingenieursbureau in de basis voldoende is om de projecten in de AMP uitgevoerd kunnen worden. In tweede instantie kan die capaciteit gebruikt worden om externe projecten en programma's (van o.a. gemeenten) te faciliteren. Daarvoor mag de beheerder ook tijdelijk extra capaciteit en deskundigheid inhuren. De kosten van deze externe projecten worden buiten de AMP bekostigd.

Daarvoor benoemt de beheerder de verwachtingen rondom de benodigde capaciteit in de jaarlijkse actualisatie van de AMP op basis van voortschrijdend inzicht (rolling forecast).

Om het belang en de onafhankelijke positie van de beheerder namens het bevoegd gezag de MRDH te waarborgen, dragen de directeurs van de HTM en de RET een verantwoordelijke functionaris voor, die namens de MRDH formeel invulling geeft aan de rol van beheerder zoals bedoeld in de WIs. Deze functionaris vervult tevens de rol van assetmanager conform de ISO 55001 standaard. Bij een eventuele wijziging in functie of functionaris informeert de directeur van de HTM respectievelijk de RET de MRDH hierover direct en zorgt tijdig voor een nieuwe voordracht. De MRDH beoordeelt de voorgedragen beheerder en legt de benoeming van de Aangewezen beheerder vervolgens bestuurlijk vast.

8.3 Samenhang met de Vervoerder

Voor de lopende concessies is gekozen om het beheer van de railassets te integreren binnen één integrale railconcessie met het vervoerders deel. Het Concessiemanagement vormt de belangrijkste schakel bij het coördineren van deze beide bedrijfsprocessen.

De vervoerder heeft in de integrale Railconcessie afspraken gemaakt met de MRDH over de te leveren prestaties op het gebied van de exploitatie in samenhang met de samen met de beheerder afgesloten Toegangsovereenkomst en Capaciteitsverdelingsplan (CVP).

De beheerder (assetmanagement) is onderdeel van de vervoersorganisatie als geheel en zal daarom de raakvlakken met exploitatie en overige onderdelen in samenhang behandelen. De vervoerder en beheerder worden geacht continu en proactief de veiligheidsrisico's te beoordelen en zo nodig mitigerende maatregelen te treffen. Daarvoor wordt een intern Veiligheid Beheersysteem (VBS) ingericht dat is voorzien van een verklaring van de toezichthouder (IL&T) waarmee wordt aangegeven dat het voldoet aan de WIs. Een goedgekeurd VBS is een voorwaarde voor de MRDH om de aanwijzing van de beheerder en veiligheidscertificaat aan de vervoerder af te kunnen geven.

Daarom is het van belang dat de beheerder op alle niveaus binnen bedrijfsprocessen van de vervoersorganisatie (exploitatie, strategische assets, financiën) een gelijkwaardige positie heeft. Dit stelt de beheerder in staat om haar (wettelijke) taken namens de MRDH effectief uit te voeren en tegelijkertijd de MRDH als opdrachtgever integraal en waardevrij te adviseren.

Partijen erkennen dat binnen de vervoerorganisaties in bepaalde gevallen tegenstrijdige belangen gediend moeten worden. Voor strategische vraagstukken die impact hebben op het WVS als geheel, wordt het Afwegingskader van de MRDH toegepast om tot een integrale afweging en advies te komen. Daarmee komt de MRDH met partijen op een consistente en evenwichtige wijze tot gezamenlijke inzicht, afweging tot integrale besluitvorming.

De regie op dit proces ligt primair bij de Concessietafels waar de scherpste, reflectie en discussie op de inhoud plaatsvindt. Aan de concessietafels worden initiatieven eerst beoordeeld op omvang van de impact om te bepalen of het van strategische belang is. Voorstellen met een strategische impact worden met een gedragen advies aan het

Directeurenoverleg voorgelegd en daarna doorgeleid naar (bestuurlijke) besluitvorming binnen de MRDH. Overige vraagstukken worden door de concessiehouder intern afgehandeld en achteraf in de kwartaalrapportages verantwoord.

8.4 De toezichthouder (IL&T)

Het toezicht op de uitvoering van de WIs is belegd bij de Inspectie Leefomgeving en Transport van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. De handhaving is belegd bij de MRDH als bevoegd gezag.

De Toezichthouder geeft schriftelijke verklaringen af op basis waarvan vergunningen voor de indienststelling van spoorweginfrastructuur en railvoertuigen kunnen worden verleend. Daarnaast houdt IL&T toezicht op de werkzaamheden van de vervoerder en beheerder en zal daarvoor gevraagd en ongevraagd inspecties houden.

8.5 Lokaal bevoegd gezag en wegbeheerder

De gemeenten in de regio waarin het lokaal spoor is gevestigd hebben de volgende rol in het domein van het OV in algemeen en railsystemen in bijzonder;

- bevoegd gezag (APV met bestemming van het lokaal spoor),
- van rechtswege juridische eigenaar van alle railassets tenzij opstalrecht is gevestigd door een ander partij,
- wegbeheerder met directe (technische) raakvlakken met de lokale spoorweginfrastructuur en borgen van de verkeersveiligheid in het algemeen,
- opdrachtgever voor (her)inrichtingsprojecten binnen de gemeentelijke grenzen en medeverantwoordelijk voor de stedenbouwkundige inpassing en veiligheid van lokaal spoor en overige railassets.

Vanuit de wettelijke rol als bevoegd gezag kennen de gemeenten een eigen Algemeen Plaatselijke Verordening (APV) waarin de voorwaarden voor het toepassen en gebruiken van de lokale spoorweginfrastructuur en overige railassets zijn opgenomen.

Voor de uitvoering van projecten in het stedelijk gebied is ook veelal een specifieke projectaanpak, vergunningenprocedure (nieuwe Omgevingswet) en besluitvormingsstructuur aanwezig.

De beheerder zal afspraken maken met de gemeenten over de verdeling van de beheertaken rondom het Ruimtelijk Profiel van het lokaal spoor en de aangrenzende openbare ruimte en de kostenverdeling daarvan.

De MRDH zal in voorkomende gevallen beheerovereenkomsten afsluiten met de gemeenten om, aanvullend op de wettelijke verplichtingen uit de APV en de WIs, afspraken over de demarcatie van de beheergrenzen en bekostiging vast te leggen. Het gaat dan primair om de raakvlakken met de operationele beheer- en onderhoudsactiviteiten van de beheerder lokaal spoor en de wegbeheerder. In deze overeenkomsten worden ook afspraken vastgelegd over het integrale beheer en bekostiging van de delta's daarvan wanneer de gemeente extra kwaliteit (luxe) wilt toevoegen aan de uitstraling/inpassing van de assets in de openbare ruimte.

Daarnaast worden afspraken gemaakt over de programmering van werkzaamheden in de openbare ruimte zodat werk-met-werk maximaal benut kan worden en er duidelijke spelregels zijn over de bekostiging van de omleidingskosten.

8.6 Sturingsmodel

Zoals eerder beschreven streeft de MRDH naar een sturing op gepaste afstand tot de dagelijkse operatie. Deze sturingsrelatie tussen opdrachtgever (asset owner) opdrachtnemer (assetmanager) is in onderstaande schema weergegeven voor drie hoofdpijlers:

- Informatie: de vastlegging van de inhoudelijke, proces en organisatiekaders en de verantwoording van de uitvoering daarvan bij de instandhouding van de railassets (assetmanagement).
- Tooling: de procedures, werkwijzen en sturingsinstrumenten die nodig zijn om sturing op afstand te faciliteren. De kleuren duiden aan waar de tooling van toepassing is.
- Overlegstructuur: de positie en rolverdeling van partijen in de communicatie en besluitvorming omtrent het asset dossier.

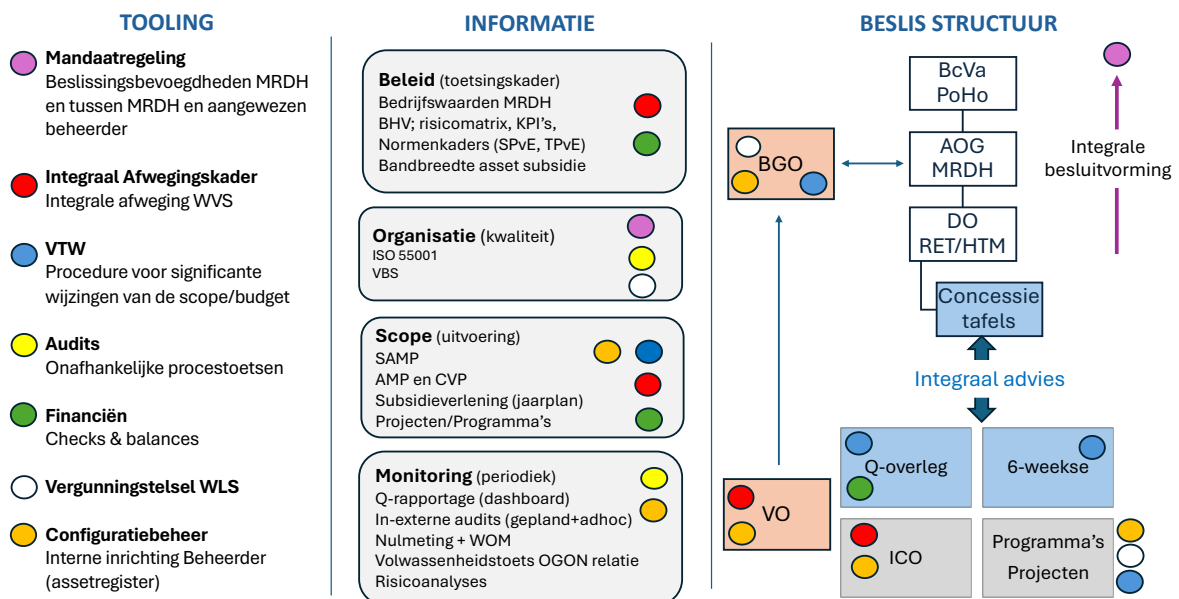
Deze sturingskaders dienen als handvat voor de medewerkers van de MRDH, HTM en RET die in de sturingsrelaties een rol hebben. Hiermee kan in de verdere uitwerking en implementatie van dit aangepaste sturingsmodel meer uniformiteit in de werkwijze, communicatie en besluitvormingsprocessen worden geleverd.

Bij het inrichten van het sturingsmodel worden de volgens principes in acht genomen:

1. Zoveel mogelijk gebruik maken van bestaande overlegstructuren om extra overlegmomenten te beperken.
2. De overleg agenda's specifiek inrichten op het beoogde sturingsniveau en mandaat (voorbereidend of besluitvormend).
3. Escalationiveaus inrichten conform eindverantwoordelijkheden van partijen.
4. Oplossingsgericht handelen met duidelijke annotatie van verschillen in zienswijze en/of issues die buiten het eigen mandaat vallen.

Vanuit de besturing tussen opdrachtgever (Concessieverlener MRDH) en opdrachtnemer (concessiehouders HTM/RET en tevens aangewezen beheerders) is een overlegstructuur ingericht met een besluitvormend deel en een aansturingdeel. Voor de (bestuurlijke) besluitvorming binnen de MRDH is het periodieke Directie-overleg (DO) met de concessiehouders het voorportaal. Voor de dagelijks aansturing van het assetmanagement heeft de MRDH met de concessiehouders diverse concessietafels ingericht. In bijlage 6 is voor de in onderstaand model genoemde overlegorganen de agenda, frequentie en deelnemers uitgewerkt.

Sturingskaders Governance AM MRDH versie 4.



Legenda:
SVO

BcVa:	Bestuurscommissie Vervoersautoriteit MRDH
PoHo	Portefeuille houder Verkeer en Vervoer MRDH
AOG	Ambtelijk Opdrachtgever MRDH
DO	Directieoverleg MRDH met concessiehouders RET en HTM
BGO	Bevoegd gezag overleg MRDH
VO	Veiligheidsoverleg MRDH en Vervoerder/beheerder
ICO	Intern Concessieoverleg HTM en RET

8.7 Taakstellend budget beheerder

De BcVa heeft voor de duur van de gehele concessie het taakstellend budget voor de zogeheten asset bandbreedte bepaald. Met een jaarlijkse subsidieverlening aan de beheerder stelt de MRDH, op basis van de eerste jaarschijf van de AMP, het jaarbudget voor de instandhouding van de railassets beschikbaar. De voortgang wordt gevolgd via een rapportage en verantwoordingscyclus per kwartaal, zoals die met de beheerkalender in de concessie is overeengekomen. Tijdens de uitvoering van het jaarplan zoals in de subsidieverlening opgenomen kan de beheerder hierbij wijzigingsvoorstellen die het eigen mandaat te boven gaan, indienen bij de MRDH. In dit kader gaat het om het horizontaal en verticaal schuiven tussen de deelbudgetten beheer en onderhoud van de infrastructuur en spoorvoertuigen én tussen de OPEX en CAPEX deelbudgetten. Dit om onder- en/of overschrijdingen van deelbudgetten onderling met elkaar te kunnen compenseren.

8.8 Configuratiebeheer (VTW)

Volgens ISO 55001 dient de beheerder te beschikken over een assetregistratiesysteem. In dit systeem wordt de technische configuratie en status van het bestaande areaal van de railassets periodiek bijgehouden en dit dient als basis voor de scopebepaling voor de SAMP/AMP. Het moet ten alle tijden mogelijk zijn om de huidige configuratie van het areaal digitaal te raadplegen. Dat betekent dat na elk project (uitbreiding, vernieuwing, vervanging) het asset register wordt bijgewerkt door de beheerder. Ook de waardebeoordeling wordt hieraan gekoppeld zodat het LCC kostenverloop geregistreerd wordt.

Tijdens de uitvoering van het jaarplan kan het, afhankelijk van de voortgang en/of afwijkingen op het plan, noodzakelijk/wenselijk zijn om de kaders voor onder andere de scope, planning of budgetverdeling te wijzigen. Volgens de mandaatregeling heeft de beheerder een bepaalde handelingsvrijheid om zelf wijzigingen door te voeren waarover achteraf verantwoording wordt afgelegd. Wijzigingen van de scope en uitvoeringsplanning die het eigen mandaat overstijgen en een significante impact kunnen hebben op het WVS, ofwel het beschikbaar gestelde budget, worden door de beheerder volgens de procedure Voorstel tot Wijziging (VTW) voorgelegd aan de MRDH voor akkoord. Vooraf wordt middels een ingangstoets tussen de MRDH en de beheerder een globale inschatting gemaakt van de mogelijke impact (strategisch of niet) van de wijziging en wordt dan bepaald of een voorstel als grote wijziging de procedure moet doorlopen of wel als kleine wijziging (beperkte impact) gezien wordt en door de beheerder zelfstandig kan worden afgehandeld. Deze worden achteraf in de kwartaalrapportage verantwoord.

VTW's met een (veiligheid gerelateerde) impact op het werkend vervoersysteem kunnen ter toetsing worden voorgelegd aan het Bevoegd Gezag Overleg van de MRDH.

De beheerder geeft in de kwartaalrapportage een vooruitblik op komende voorstellen voor wijzigingen en zal indien urgent ook direct in overleg met de MRDH treden voor bespreken van de impact. Alle wijzigingen die de VTW procedure doorlopen worden in een VTW-register bijgehouden en is een standaard bijlage bij de kwartaalrapportage. De financiële impact van de vastgestelde VTW's worden bij de eerste volgende kwartaalrapportage verwerkt in het financieel overzicht van de asset bandbreedte.

Door het configuratiebeheer toe te voegen aan de agenda van het Intern Concessieoverleg van de concessiehouders, wordt voorzien in een zorgvuldige en integrale afweging bij initiatieven vanuit de vervoerder, beheerder of projecten (inclusief derden).

Het Intern Concessieoverleg toetst en beoordeelt voorgestelde wijzigingen o.a. op aspecten zoals in de afwegingscriteria van de MRDH is opgenomen en overige vanuit de bedrijfsvoering. Daar wordt geborgd dat de belangen van alle stakeholders worden meegewogen in een integraal advies aan de MRDH.

De verwerking van de (financiële impact) van de geaccordeerde VTW's op de railassets wordt in de Kwartaalrapportages verantwoord en wordt over de voortgang gerapporteerd.

8.9 Integraal Afwegingskader

Tussen de MRDH en aangewezen beheerders is een integraal Afwegingskader ontwikkeld om met name bij het opstellen/actualiseren van de AMP-en tot een juiste prioritering te komen van de onderhoudsactiviteiten. De afweging vindt, naast de randvoorwaarden compliance, veiligheid en interventiewaarde, integraal plaats op basis van de volgende hoofdcriteria:

- Klantvoorzieningen
- Stakeholders tevredenheid
- Financieel stabiel en effectief
- Vervoerscapaciteit
- Asset prestaties

De MRDH bepaalt samen met de beheerder de weging van de verschillende criteria om tot een integraal afgewogen advies te komen. Het Afwegingskader wordt in eerste instantie toegepast bij het prioriteren van de onderhoudsactiviteiten in het AMP. Een eerste stap in dat proces is de toepassing de zogeheten "*heat-map*" om te bepalen welke groot onderhoud/vervangingswerkzaamheden in het jaarplan de eerste prioriteit moeten krijgen om aan het minimale kwaliteit- en veiligheidsniveau te voldoen.

In tweede instantie wordt voor de verdere prioritering van de overige geplande onderhouds- en vervangingswerkzaamheden het Afwegingskader gebruikt om vanuit het perspectief van een werkend vervoersysteem de nadere prioritering te kunnen bepalen. De beheerder legt deze prioritering bij elke jaarcyclus in het AMP ter vaststelling voor aan de MRDH.

Daarnaast wordt het Afwegingskader toegepast bij het nemen van strategische besluiten met een significante impact op het WVS. Hieronder vallen configuratiewijzigingen van het bestaande areaal, zoals in het geval bij innovatie, vervanging, vernieuwing en daarnaast ook uitbreidingen van het areaal.

Op het tactisch niveau kan de beheerder desgewenst hetzelfde afwegingskader hanteren ofwel het eigen interne afwegingskader volgen, zolang de keuzes op eenzelfde integrale wijze tot stand komen.

Bij voorstellen/initiatieven van derden die een raakvlak hebben met de scope van de railassets zal de concessiehouder het voorstel altijd voorzien van een integraal advies vanuit de impact op het WVS en mogelijke oplossingsrichtingen geven om significante afwijkingen te mitigeren.

8.10 Mandaatregeling

In de mandaatregeling (zie bijlage 2) wordt vastgelegd welke bevoegdheden de rolhouders hebben om beslissingen te nemen. Daarmee verleent de MRDH als eindverantwoordelijke en opdrachtgever voor de concessiehouders een bepaalde mate van handelingsvrijheid zodat op een slagvaardige manier de sturing op afstand kan worden gegeven. Het principe is dat het uitvoeringsproces zoveel mogelijk doorgang kan vinden en niet te veel tijd verloren gaat in (bestuurlijke) besluitvorming van opdrachtgever.

De mandaten betreffen onder anderen de volgende onderwerpen waarvoor (tussentijdse) beslissingen moeten worden genomen bij wijziging van kaders:

1. Changemanagement (VTW) ten aanzien van o.a. wijzingen in de scope, uitvoeringsplanning AMP, budget en of normenkaders
2. Taakstellend budget asset bandbreedte of verschuivingen tussen jaarschijven – ook wel genoemd horizontaal en verticaal schuiven)
3. Vergunningverlening
4. Informatie (kaderstellende documenten)

Voor grote projecten/programma's die onder de verantwoordelijkheid van de concessiehouder worden uitgevoerd (zoals Metronet, INHTR, voertuigvervangingen) worden specifieke mandaten afgesproken.

8.11 Bevoegd gezag overleg WLS (BGO)

Voor de invulling van haar wettelijke taken vanuit het bevoegd gezag zowel voor de vergunningverlening en handhaving, als voor de borging van de systeemveiligheid heeft de MRDH een Bevoegd gezag overleg (BGO) ingericht. De samenstelling van het BGO bestaat uit de opdrachtgevers voor AM Vloot en Infra, Concessiemanager Railconcessies en de Veiligheidsmanager OV onder het voorzitterschap van de vergunningverlener Wls. Voor het bespreken van project gerelateerde onderwerpen in het kader van de vergunningverlening kunnen vertegenwoordigers van de concessiehouder en projecten/programma's worden uitgenodigd voor deelname aan een specifieke sessie met het BGO. Hiermee wil de MRDH bewerkstelligen dat zo vroeg mogelijk in een project zowel de kaders voor het te zijner tijd verlenen van een vergunning als de procesaanpak en inhoud van het dossier worden afgestemd. Naast de vergunningverlening worden ook voorstellen tot wijzigingen van het areaal vanuit de focus op een werkend vervoersysteem integraal getoetst aan de kaders van de WLS.

Voor de reguliere afstemming over veiligheidsvraagstukken worden met de Concessiehouders twee overlegtafels ingericht namelijk:

1. Vraagstukken met betrekking tot lopende issues in de operationele veiligheid (incidenten en ongevallen)
2. Voorbereiding van (aanmerkelijke) wijzigingen in of rondom de spoorinfrastructuur en railvoertuigen, of de vernieuwing daarvan ten behoeve van agendering in het BGO.

De volgende taken worden bij het Bevoegd Gezag Overleg (BGO) belegd:

- Gevraagd en ongevraagd adviseren aan partijen in het lokaal spoor domein over veiligheidsvraagstukken en issues;
- Rechtstreeks rapporteren aan de ambtelijk opdrachtgever van de MRDH;
- Beoordeling van ontwerpvarianten, informatiedossier bij aanmerkelijke wijziging waarbij het 'stand still principe' van het bestaande areaal mogelijk wordt aangetast;
- Beoordeling van ontwerpvarianten op ALARP en informatiedossiers bij de aanleg van nieuw areaal;
- Toetsen van voorstellen tot wijziging (VTW) van het areaal aan de kaders van de WLS en het hebben van een werkend vervoersysteem
- Toetsen op volledigheid van project/programma's dossiers op de veiligheidsrelevante onderdelen (Safetycase, Hazardlogs e.d.) en aanwijzingen geven aan de beheerder voor de inrichting van het toetsproces;
- Adviseren m.b.t. oorzaak / gevolg / beheersmaatregel bij incidenten/calamiteiten
- Beoordelen en adviseren bij bevindingen IL&T en overige ISA's;
- De beheerder bij de start van een project advies verlenen over de te volgen procedure vergunningverlening en inhoud van het informatiedossier voor infra en voertuigen.

9 Inhoudelijke kaders

Beheer uitvoeren vanuit beleidskaders, en wet- en regelgeving

De MRDH is eindverantwoordelijk voor de aanleg, beheer en onderhoud en veilig gebruik van de railsystemen die onder de WIs vallen. Daarom stelt de MRDH, naast alle beleids- en sturingskaders, voor de gehele levenscyclus van de railassets ook kaders voor het ontwerpen / aanleggen / overdragen / ingebruikname / instandhouding en veilig gebruik van de railsystemen.

De uitvoering van het beheer en onderhoud dient te allen tijde compliant te zijn aan de wet- en regelgeving en met een resultaat dat passend is binnen de beleidskaders.

Naast de technische normenkaders zijn er procedures waar de concessiehouder zich aan moet houden bij de uitvoering van haar rol als beheerder en vervoerder.

9.1 Wet- en regelgeving

Naast de WIs is de volgende wet- en regelgeving van belang voor het beheer van de lokale spoorweginfrastructuur.

- Wp2000: De Wet personenvervoer 2000 regelt de concessies voor het openbaar vervoer, waarbij de vervoerders via de toegangsovereenkomst van de beheerder op de spoorweginfrastructuur worden toegelaten. Daarnaast somt de wet bepalingen op over de toegankelijkheid van het OV. De wet is uitgewerkt in de AMvB.
- Omgevingswet: De wet regelt, naast aanvullende kaders voor geluid, vergunningverlening voorheen artikel 12 WIs nu opgenomen in de Omgevingswet als artikel 5.1 tweede lid onderdeel f, onder 4 en vaststellen beperkingengebied vergunningverlening lokaal spoor, met uitzondering van artikel 9, 10, 32 t/m 34 WIs.
- Bouwbesluit (Woningwet): Het Bouwbesluit, als onderdeel van de Woningwet, stelt onder meer bepalingen aan brandveiligheid en ontruiming van gebouwen met meer dan vijftig personen. Hieronder vallen ook de metrostations en bijvoorbeeld de Haagse Tramtunnel.

De MRDH en de beheerder zijn op de hoogte van de geldende wet- en regelgeving en spelen in op de ontwikkeling van nieuwe wetgevingen (zoals de modernisering van de spoorwegwet).

Schouwplicht

Overeenkomstig artikel 17 lid 1 van de WIs is de beheerder van de spoorweginfrastructuur verplicht de onderstaande spoorssystemen⁴ regelmatig te schouwen:

- Gesloten spoorstelsel: spoorweginfrastructuur (ook genoemd als metro en/of lightrail), waar gereden wordt op sein met beveiligingsingreep
- Open spoorstelsel (ook genoemd als tram of stadse spoorweginfrastructuur)

De beheerder doet in de SAMP een voorstel voor de momenten waarop de verschillende onderdelen van de railassets periodiek door de beheerder worden geschouwd, zodanig dat dit past binnen het gestelde van WIs art. 17. Deze schouwmomenten worden in de AMP per (sub)systeem verwerkt in de reguliere beheer en onderhoudsactiviteiten.

9.2 Calamiteitenoefeningen

In afstemming met de vervoerder(s) van hulpdiensten en indien van toepassing met andere beheerders van (spoor-)infrastructuur (Rijkswaterstaat, ProRail, HTM en RET) moet de beheerder specifieke veiligheidsdossiers van objecten bijhouden.

De beheerder voert hiervoor periodiek calamiteitenoefeningen uit om te toetsen of aan de calamiteitenprocedures wordt voldaan.

⁴ Conform beleidsregel Systeemkenmerken zoals vastgesteld door BcVa MRDH 16 mei 2018.

9.3 Normenkader

De beheerder heeft en onderhoudt namens de MRDH het normenkader voor de railinfrastructuur. Dit kader bevat onder meer technische eisen, voorschriften, richtlijnen en instructies waaraan een spoorwegsysteem moet voldoen om volgens de eisen van de MRDH en de WIs te kunnen functioneren. Het normenkader omschrijft tevens de eisen en de voorwaarde voor ontwerp, aanleg, beheer, veiligheid en instandhoudingswaarden voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur. Het zijn tevens de eisen en voorwaarden die gesteld worden aan bijvoorbeeld projecten en leveranciers voor een goede overdracht en ingebruikname van spoorweginfrastructuur en overige railassets voor beheer en onderhoud.

Deze normenkaders moeten voldoen aan de door de MRDH vastgestelde (nog vast te stellen) Topeisen voor het tram- en metrosysteem. In dit topeisen document worden eisen opgenomen voor het integraal werkend vervoersysteem die gesteld worden aan de railsystemen voor tram, lightrail en metro. Daarvan afgeleid wordt voor vervanging/vernieuwing/nieuwbouw van assets een specifiek Strategische Programma van Eisen (SPvE) en daarvan afgeleid het Technische/Functionele programma van eisen (F-TPvE) door de beheerder in samenspraak met het project/programma (ook extern) opgesteld.

Het SPvE wordt bestuurlijk vastgesteld door de MRDH. De daaropvolgende programma's van eisen (of aanpassingen daarvan) dienen te allen tijde de instemming van de MRDH te hebben. Voor overige daar onderliggende ontwerp-, onderhoud- en uitvoeringsvoorschriften en dergelijke dient de beheerder te allen tijde te zorgen voor een transparante vastlegging en beheer (eisenbeheer) en aantoonbare verificatie aan de bovenliggende eisen. Verder gebruikt de beheerder het normenkader om de informatiedossiers te toetsen en daarmee de (technische) raakvlakken met spoorweginfrastructuur en spooormaterieel te borgen. Het normenkader dient periodiek door de beheerder te worden geëvalueerd, waarbij wijzigingen hierop ter goedkeuring aan de MRDH worden voorgelegd.

9.4 Systeemveiligheid

Veiligheid is een belangrijke voorwaarde voor een goed functionerend OV systeem. Naast de regelgeving over de verkeersveiligheid in het algemeen stelt de WIs een veiligheidskader voor het lokaal spoor verplicht.

Veiligheidskaders OV

Met de Veiligheidskaders OV 2023-2028 geeft de MRDH invulling aan de verantwoordelijkheid die zij heeft voor de fysieke veiligheid in het openbaar vervoer als geheel. Met fysieke veiligheid wordt bedoeld: de veiligheid van de reizigers in het OV en de veiligheid van personen in de directe omgeving van het OV, zoals verkeersdeelnemers op de openbare weg. In het Veiligheidskader wordt de nadruk gelegd op een transparante veiligheidsafweging. De MRDH streeft naar een permanente verbetering van het veiligheidsniveau.

Veiligheidsnormen Stand Still en ALARP

In het veiligheidskader wordt voor de veiligheid binnen het lokaal spoor areaal de volgende te hanteren veiligheidsnormeringen benoemd die relevant en passend zijn bij de door de BcVa vastgestelde systeemkenmerken van de spoorweginfrastructuur:

- De MRDH handhaaft minimaal het huidige veiligheidsniveau in relatie tot de regionale ontwikkeling van de verkeersveiligheid (Stand Still principe);
- De MRDH hanteert een zo laag mogelijk veiligheidsrisico, bij nieuwbouw, nieuwe lijnvoering en nieuwe ontwikkelingen, voor zover dit haalbaar en betaalbaar is vanuit het doelmatigheidscriterium (As Low As Reasonably Practicable, ALARP).

Een transparante veiligheidsafweging is nodig (kosten-baten i.r.t. veiligheid) om de keuze om al dan niet (extra) te investeren in veiligheidsmaatregelen te rechtvaardigen.

De Stand Still of ALARP afweging dient voorafgaand (vanaf initiatieffase) door de (project)organisatie aangetoond te worden in een zogeheten Safety Case.

De verschillende (realistische en toetsbare) uitvoeringsvarianten dienen te worden afgewogen op basis van onder andere:

- Verkeerskundige alternatieven en impact in de ruimtelijke omgeving;
 - Hierin wordt ook het toekomstperspectief beschouwd (groei, bestemmingsplan etc.)
 - Hierbij worden veiligheidsaspecten meegenomen (risicoanalyse, met een onderbouwing van de toegepaste afwegingscriteria hierbij);
- Vervoerskundige impact OV (exploitatie);
- Betrouwbaarheid en de effecten op het beheer en onderhoud;
- Investeringskosten samenhangend met de voorgestelde uitvoeringsvarianten;
- Afwegingsvoorstel (kosten, impact-op veiligheid, vervoerskundig en verdere relevante neveneffecten).

Alle voorgestelde voorkeursvarianten (ALARP en Stand Still) dienen voorafgaand aan een bestuurlijk besluit door de aangewezen beheerder en vervoerder te zijn getoetst en voorzien te zijn van een positief advies van de BGO van de MRDH.

Veiligheid van werkplekken bij uitvoeringswerken

Artikel 22.2 van de WIs geeft de MRDH de gelegenheid om zaken te regelen rond de veiligheid van werkplekken bij het beheer van de railassets. De MRDH verwijst naar de actuele regelgeving van rail Alert: Voorschrift Veilig Werken Tram en Metro, en verwacht dat de beheerder op basis hiervan de veiligheid van werkplekken bij uitvoeringswerken regelt.

9.5 Vergunning voor indienststelling

De BcVa van de MRDH verleent een vergunning voor indienststelling voor nieuwe spoorweginfrastructuur en spoorvoertuigen⁵. Ook voor een aanmerkelijke wijziging aan spoorweginfrastructuur (avvw), dan wel aan het spoorvoertuig moet een indienststellingsvergunning worden verleend. Een indienststellingsvergunning moet verleend zijn *voordat* de beheerder de nieuwe of gewijzigde railasset in dienst stelt.

Vergunningen in dienst stellen spoorweginfrastructuur

De (beoogd) beheerder moet de vergunning voor indienststelling aanvragen bij de MRDH⁶. Het proces voor het beoordelen van de vergunningplicht en type dossier en het besluitvormingsproces daarover is opgenomen in bijlage 7c flowchart aanvraag indienststellingsvergunning (IDV)aanvraag indienststellingsvergunning (IDV).

Een indienststellingsvergunning voor de spoorweginfrastructuur wordt afgegeven na afronding van de testen volgens het vooraf vastgesteld protocol van de beheerder en voor de start van het proefbedrijf.

Bij een indienststellingsvergunning is er een verklaring nodig van de toezichthouder Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). In de WIs staat dat de (beoogd) beheerder van de nieuwe of gewijzigde infra of –materieel, een Verklaring van de toezichthouder bij de aanvraag moet voegen. Logisch is dan dat het ook de beoogd beheerder is die de aanvraag voor zo'n verklaring doet bij ILT. Een projectorganisatie kan echter, na goedkeuring en onder auspiciën van de beoogd beheerder ook de Verklaring aanvragen bij ILT.

⁵ WIs artikel 9 lid 5; artikel 10 lid 1.a; artikel 32 lid 4; en artikel 33 lid 1.a.

De spoorweginfrastructuur, dient voor de start van het proefbedrijf door de projectorganisatie operationeel te zijn overgedragen aan de (beoogd) beheerder van de spoorweginfrastructuur. De operationele overdracht houdt in dat de beheerder vanaf dat moment, ongeacht de definitieve oplevering van restpunten, verantwoordelijk is voor het dagelijks onderhoud van de spoorweginfrastructuur. De projectorganisatie behoudt daarin de verantwoordelijkheid voor het oplossen van restpunten tot dat het overdrachtdossier definitief door de beheerder is geaccepteerd.

De (beoogd) beheerder draagt de verantwoordelijkheid voor de vergunningaanvraag namens het project en de inhoud van het informatiedossier en ziet daarom toe op een adequate totstandkoming van:

- functionele systeemeisen en technische specificaties van de spoorweginfrastructuur;
- uitgangspunten beheer (o.a. RAMS);
- uitgangspunten voor een lange termijn instandhoudingsperspectief;
- bewijsvoering met betrekking tot artikel 5 WIs;
- zienswijze vervoerder en overige rechthebbenden.

Van de beheerder wordt verwacht dat hij (pro)actief met derden (o.a. ILT) afstemming regelt en input geeft voor de te doorlopen procedures en processtappen, alsmede de aan te leveren technische vereisten, specificaties etc.

Nadat de MRDH de vergunning heeft verleend en het voorlopige beheerdossier door de beheerder is geaccepteerd, stelt de beheerder onder zijn verantwoordelijkheid de spoorweginfrastructuur vrij voor het proefbedrijf.

Vergunning definitief buitengebruikstellen spoorweginfrastructuur

Ook het definitief buitengebruikstellen van spoorweginfrastructuur wordt gezien als een aanmerkelijke wijziging aan de bestaande spoorweginfrastructuur (avvw) en volgt de procedure van bijlage 7C.

Na het besluit voor buitengebruikstellen van de spoorweginfrastructuur wordt dit deel door de beheerder (veilig)afgekoppeld van de nog in dienst gesteld spoorweginfrastructuur.

Als bij herinrichting van de openbare ruimte de buitengebruik gestelde spoorinfrastructuur verwijderd moet worden, treden de MRDH en de wegbeheerder in overleg over de voorwaarde waaronder en eventuele bekostiging daarvan.

9.6 Vergunningen in dienst stellen spoorvoertuigen

De beheerder van de spoorweginfrastructuur moet gehoord worden bij het informatiedossier met betrekking tot een nieuw spoorvoertuig. Het oordeel is gericht op de onderstaande aspecten:

- veilig gebruik kunnen maken van de betreffende spoorweginfrastructuur;
- geen storingen en buitensporige slijtage of schade aan de spoorweginfrastructuur;
- gebruik levert geen schade of gevaar op voor personen of zaken;
- voldoet aan de eisen volgens artikel 31 van de WIs rond de toegankelijkheid van spoorvoertuigen voor mensen met een functiebeperking.

Hiermee wordt de relatie tot de spoorvoertuigen met overige informatiedossiers van de spoorweginfrastructuur sluitend gemaakt.

Een indienststellingsvergunning voor de spoorvoertuigen wordt afgegeven per individueel voertuig. Testen volgens het vooraf vastgesteld protocol van de beheerder worden afgenomen op buiten dienst gesteld spoor. Na afronding van deze testen wordt een indienststellingsvergunning afgegeven, waarna het voertuig deel kan nemen aan een proefbedrijf of exploitatie.

9.7 Richtlijnen voor het informatiedossier

De indienststellingsvergunning wordt verstrekt op basis van een informatiedossier. De MRDH kan aan de hand van dit informatiedossier vaststellen of een vergunning al dan niet noodzakelijk is. Bij een vergunning voor ingebruikname is er een verklaring nodig van de toezichthouder ILT. Daarnaast is er bij een vergunning voor nieuwe spoorweginfrastructuur een zienswijze van recht-of belanghebbende nodig en bij een vergunning spoorvoertuigen altijd een verklaring van de beheerder van de spoorweginfrastructuur. De richtlijnen voor het informatiedossier zijn in bijlage 7 van de beheervisie opgenomen.

9.8 Geluid en trillingen

Geluidsoverlast is een permanent aandachtspunt waarmee de beheerders bijna dagelijks worden geconfronteerd. Al jaren is geluid een van de meest gehoorde klachten van burgers over het OV. De concessiehouders zijn het aanspreekpunt voor de burgers. Zij koppelen naar hen terug wat zij, binnen de wet- en regelgeving, al dan aan de overlast kunnen doen. De concessiehouders schalen indien nodig op naar de MRDH, dan wel gemeenten (rol wegbeheerder). Het is van belang te realiseren dat de beheerder ten alle tijden aan het wettelijke kader moet voldoen, maar daarmee niet alle geluidsproblemen, die als overlast worden ervaren, altijd kan oplossen en deze ten hoogste zo goed als mogelijk beheersbaar kan maken.

Het uitvoeren van de (nieuwe) Omgevingswet en het Aanvullingsbesluit geluid verlangt een beleidsmatige invulling van de MRDH. Het toepassen van het doelmatigheids criterium dient als uitgangspunt bij het door de MRDH (nog) te formuleren beleid. De beheerder adviseert gemeenten vertegenwoordigd in de MRDH en de MRDH bij het opstellen van het beleid. In voorkomende gevallen kan de MRDH met de gemeenten een bestuurlijke (BOK) overeenkomst aangaan wanneer er sprake is van wenselijke bovenwettelijke maatregelen die niet binnen de verplichtingen van de aangewezen beheerders valt.

9.9 Capaciteitsmanagement

Het capaciteitsmanagement valt ook onder de wettelijke taak van de beheerder.

Capaciteitsmanagement heeft tot doel om tot een evenwichtige en doelmatige verdeling te komen van de beschikbare capaciteit van de spoorweginfrastructuur tussen de beheerder en vervoerder(s). Dit voor het uitvoeren van het onderhoud in relatie tot de vervoersdienst (exploitatie).

Het capaciteitsverdelingsplan laat zien op welke momenten de spoorweginfrastructuur niet beschikbaar is voor de vervoerder (voor exploitatie). Met de toegangsovereenkomst spoorwegvoertuigen heeft de beheerder met de vervoerder geregeld dat de vervoerder geen kosten hoeft te betalen voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur.

Hier tegenover staat dat de beheerder geen kosten hoeft te betalen aan de vervoerder voor het tijdelijk niet beschikbaar zijn van de spoorweginfrastructuur in verband met te plegen onderhoudswerkzaamheden.

Het is aan de beheerder om aan de reiziger (en verdere belanghebbenden) uit te leggen dat het OV vanwege noodzakelijk te plegen onderhoud soms tijdelijk niet beschikbaar is. In de railconcessies heeft de MRDH met de beheerder en vervoerbedrijven nadere afspraken gemaakt over inzet, vergoeding en verantwoording van buitendienststellingen en de hiermee samenhangende kosten.

10 Financiën

Beheertaken sober en doelmatig uitvoeren

Jaarlijks ontvangt de MRDH een Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer (BDU) van het Rijk voor de regionale bereikbaarheidsopgave. Uit de BDU worden de overheidsbijdrage voor het openbaar vervoer en (gedeeltelijk) belangrijke spoorweginfrastructuurprojecten gefinancierd. Via een subsidie aan de beheerder stelt de MRDH voor de duur van de concessie een totaalbudget voor het beheer van de railassets beschikbaar, de zogeheten asset bandbreedte. De aangewezen beheerder is verantwoordelijk voor de uitvoering van het asset management binnen deze bandbreedte en legt periodieke verantwoording af aan de MRDH over realisatie van dit budget conform het Jaarplan.

10.1 Afwegingsmethoden voor sober en doelmatig beheer

De MRDH verwacht van de beheerder dat het beheer van de railassets tegen een goede prijs- en kwaliteitverhouding plaatsvindt. Voor het beheer van de spoorweginfrastructuur en spoorvoertuigen staan daarom soberheid en doelmatigheid als uitgangspunten centraal (zie paragraaf 5.1). Bij maken van afwegingen inzake instandhouding, vervangingsinvesteringen, modificatie en/of aanleg van nieuwe spoorweginfrastructuur en spoorvoertuigen, worden de volgende drie financiële modellen toegepast:

- Life Cycle Cost (LCC)
- Total Cost of Ownership (TCO)
- Waarde Ontwikkel Model (WOM)

Life Cycle Cost (LCC)

LCC betreft een berekening van de totale kosten voor een asset of een assetsysteem gedurende de vooraf bepaalde levensduur en voorspelde gebruik. De kosten omvatten onder anderen alle direct toewijsbare kosten gedurende de levenscyclus (aanschaf, gebruik, jaarlijkse beheer en onderhoud, groot- vervangingsonderhoud en sloop) van het asset. Dit model wordt toegepast voor de afweging van ontwerpkeuzen bij vernieuwing, innovatie en uitbreiding van het railsysteem of onderdelen daarvan.

Total Cost of Ownership (TCO)

Bij een investeringsafweging van (ver)nieuwe spoorweginfrastructuur of spoorvoertuigen wordt niet alleen naar de zichtbare aanschafkosten gekeken. De totale kosten bestaan ook uit minder direct zichtbare kosten die soms zelfs hoger zijn dan de aanschafwaarde van de assets. Dit betreft onder anderen de indirecte kosten van het onderhoud zoals de eigenaarsorganisatie, de financieringslasten, de ondersteunende organisatieonderdelen (logistiek en inkoop) in de bedrijfsprocessen. TCO helpt de beheerder en de MRDH in het maken van de economisch meest voordelige keuzes tussen verschillende alternatieven en oplossingsrichtingen. De beheerder zal in de uitwerking van projectalternatieven waar relevant dergelijke opties uitwerken en een keuzes voorleggen aan de MRDH. De MRDH ziet de toepassing van bovenstaande modellen in de dagelijkse praktijk van de beheerder als een ontwikkelpunt, waarvoor in de komende periode in samenspraak nadere uitwerking wordt gegeven aan de onderliggende kaders.

Waarde Ontwikkel Model (WOM)

De concessiehouder draagt zorg voor de instandhouding van de railassets en tevens de registratie van de ontwikkeling van de technische staat en de financiële waarde (afschrijving).

Het WOM is van toepassing op alle railassets en wordt momenteel ontwikkeld in het kader van de Nulmeting railassets. De WOM wordt ten minste één keer in de 4 jaar herijkt, gekoppeld aan de actualisatie van de beheervisie en SAMP, op basis van de resultaten een nieuwe conditiemeting (nulmeting). Op basis van deze herijking kan de MRDH samen met de concessiehouders keuzes maken in de SAMP met een vooruitzicht voor de komende 15 à 20 jaar. Met dit financieel perspectief kan de asset bandbreedte wederom herijkt worden en de MRDH in staat stellen om de financiering op langere termijn vast te leggen.

11 Beleidsspeerpunten

Gezamenlijk optrekken in verdere ontwikkeling

De MRDH beschikt over een goed functionerend OV-vervoersysteem waarbij de klanttevredenheid van de vervoerders consequent hoog is. Sinds de actualisatie van de beheervisie (versie 3.0, d.d. 5 februari 2020), zien de vervoersbedrijven RET/ HTM en de MRDH zich echter geconfronteerd met een reeks uitdagingen. Deze omvatten niet alleen de directe gevolgen van de COVID-19-pandemie, maar ook de indirecte impact van de oorlog in Oekraïne. Daarbij spelen ook politieke vraagstukken een rol zoals de stikstofcrisis, klimaatadaptatie, de economische, - en inflatieontwikkeling en de toenemende krapte op de arbeidsmarkt. Deze ontwikkelingen hebben directe gevolgen voor de functionaliteit, instandhouding en beschikbare middelen voor de assets in bijzonder.

Op dit moment beschikt de MRDH nog niet voor alle beleidsspeerpunten over een (bestuurlijk) vastgesteld beleidskader. De MRDH gaat de komende periode in samenspraak met de concessiehouders nader uitwerking geven aan deze beleidsspeerpunten. Deze plannen moeten uiteindelijk een bijdrage leveren aan de beste kwaliteit voor de reiziger binnen de beschikbaar gestelde middelen en met een acceptabel risicoprofiel. Concrete maatregelen zullen in de SAMP en AMP worden opgenomen zodat ze ook passen binnen het financieel kader van de asset bandbreedte.

Ontwikkelingen rondom het beheer

Hoe zich de toekomstige vraag naar openbaar vervoer ontwikkelt is momenteel nog onzeker. Evenwel zijn er meerdere ontwikkelingen die invloed kunnen hebben op de groei van het OV. De overheidsbijdragen ter compensatie van de gedaalde reizigersinkomsten zijn onvoldoende om alle operationele kosten van het openbaar vervoer te dekken. Daarnaast is de Brede Doel Uitkering (BDU) niet proportioneel aangepast aan de stijgende energie- en materiaalkosten die nodig zijn voor het beheer van de spoorinfrastructuur. Tegelijkertijd bestaat er onzekerheid over een mogelijke korting die het Rijk zal toepassen op de BDU. Al deze omstandigheden leiden tot een lagere kostendekkingsgraad en zetten het aanbod en de betaalbaarheid van het openbaar vervoer verder onder druk. De instandhouding van de railassets volgens de huidige kwaliteit komt daarmee flink onder druk te staan.

De huidige (arbeids)marktsituatie brengt aanzienlijke logistieke uitdagingen met zich mee, zoals beperkte beschikbaarheid van materialen, productiecapaciteit en (interne) bemensing. Dit leidt tot vertragingen in de uitvoering van het beheer en onderhoud van de railassets. Werkzaamheden worden niet volgens de oorspronkelijke planning uitgevoerd ofwel worden niet volgens de vooraf geraamde prijzen uitgevoerd. Uitstel van uitvoering heeft uiteindelijk effect op de levensduurverwachtingen en is niet wenselijk. Continuïteit in de uitvoering van de beheeractiviteiten is cruciaal voor het op het gewenste kwaliteitsniveau beschikbaar houden van het werkend vervoersysteem.

Ook de maatschappelijke druk op het realiseren van een aantrekkelijke leefomgeving in combinatie met de verdere verstedelijking van de regio leveren grote uitdagingen voor de wijze waarop wij de schaarse middelen de komende jaren willen besteden aan het leveren van een veilig en aantrekkelijk OV-product.

Energietransitie, netcongestie & klimaatadaptatie

De energietransitie en daarmee samenhangende netcongestie maakt dat beschikbaarheid, monitoring en terugwinning van energie van energie belangrijke thema's zijn om in ons beleid goed te verankeren en hier snel op in te kunnen spelen. Daarnaast brengt de klimaatverandering met zich mee dat we ons assetbeleid tevens moeten richten op klimaatadaptatie en moeten aanpassen als het gaat om bijvoorbeeld koeling van voertuigen en installaties, maar ook voorbereiding op overstromingen en hevige regenval in tunnels en stations.

Deze ontwikkelingen hebben direct impact op de aanleg, beheer en onderhoud en veiligheid van de railassets. Daarbij komen thema's als innovatie en verduurzaming, circulariteit, synergievorming, verbeteren toegankelijkheid, energiecongestie, cybersecurity en weerbaarheid nadrukkelijker op de agenda. Om met deze ontwikkelingen mee te gaan vraagt het om een andere aanpak in en focus op de uitvoering van nieuwbouw en instandhouding van de railassets.

11.1 Schaarse middelen

Stijgende beheer- en onderhoudskosten leiden tot spanning op het beschikbaar beheerbudget waardoor de doelstelling van sober en doelmatig kracht moet worden bijgezet. Op de middellange termijn ontstaat steeds meer spanning op de subsidies voor het beheer en onderhoud van de railassets in relatie tot de instandhoudingsbehoefte.

Daarvoor kunnen de volgende aanleidingen worden benoemd:

- De indexering van de inkomsten (en korting erop) van de MRDH (BDU op basis van de IBOI) is vanuit het Rijk structureel lager dan de ontwikkeling (inflatie) van de kosten van het beheer en onderhoud. Toevoeging van het te beheren (nieuw) areaal en de impact op capaciteit van de AM organisatie.
- Een toenemende technische complexiteit in relatie tot hogere veiligheidseisen.
- Wijzigende wet- en regelgeving zoals de nieuwe omgevingswet, nieuwe spoorwegwet en verduurzaming.
- Toename gebruik van de railassets door reizigersgroei (bijvoorbeeld capaciteitsverhoging Metronet).

Om die reden werkt de beheerder voortdurend aan maatregelen om de beheer- en onderhoudskosten zo laag mogelijk te houden en doet hier in de (S)AMP voorstellen voor. De focus voor de komende periode richt zich op de volgende thema's:

- maximaal benutten (potentie) arbeidsmarkt door expliciete keuzes te maken in welke kennis ze minimaal in huis willen hebben welke beter uitbesteed kan worden;
- meer samenwerking op gebied van inkoop van materialen, raamcontracten voor levering diensten, meer uniforme systematiek van kapitaliseren en indexatie;
- creëren van extra inkomsten/besparingen op gebied van energie;
- door meer vooruit te kijken beter anticiperen op beschikbaarheid van middelen en behoefte vanuit assetmanagement (SAMP met vooruitzicht van 15 jaar).

11.2 Synergie in asset management

Vanaf 2015 zijn de stadsregio Rotterdam en het Stadsgewest Haaglanden opgegaan in de MRDH. Voorts is door inbesteding een langdurig strategisch samenwerkingsrelatie ontstaan met de concessiehouders HTM en de RET. Het nu integraal kunnen beschouwen van de regionale mobiliteitsopgave biedt alle partijen kansen om effectiever in te spelen en invulling te geven aan de regionale mobiliteit- en beheeropgave.

In de strategische samenwerking gaan de MRDH, HTM en RET op zoek naar meer synergie in het asset management. Eén van de aspecten is maximale uniformiteit/standaardisatie bereiken in de assets van voertuigen en infrastructuur in beide organisaties, met uitzondering van de lokale bijzonderheden.

De stip op de horizon is dat we over 30 jaar (vrijwel) hetzelfde type assets (infrastructuur en voertuigen) hebben bij het areaal van beide HTM en RET met uitzondering van de lokale bijzonderheden. Om dit bereiken zetten alle drie organisaties reeds gezamenlijke stappen bij het werven van nieuwe assets, zoals bijvoorbeeld in het programma voor ontwikkelen van dezelfde spoorbeveiliging bij HTM als RET.

Er dienen komende jaren ook de eerste stappen gezet te worden in deze synergie ook bij het vervangen van bestaande assets. Onderdeel daarvan is het met elkaar delen van vervangingsplannen (AMP) en bestekken (functionele/strategische programma van eisen bij de assets) zodat we naar een standaard in onze metropoolregio gaan groeien. Ook

streven we in het asset management naar maximale synergie tussen de organisaties, waarbij best practices en lessons learned gedeeld worden en tot een optimaal proces kan leiden van toepassing in het asset management van de metropool assets.

11.3 Innovatie

Innovatie is een breed begrip dat op zowel technische als organisatie aspecten van toegevoegde waarde kan zijn. Het is van belang om aansluiting houden bij de technologische veranderingen die op ons afkomen.

Het is daarom van belang het creatieve vermogen van de beheerders te stimuleren om het beheerproces efficiënter te kunnen organiseren en uitvoeren en blijvend aansluiting te houden bij de technologische veranderingen om waar mogelijk meer toegevoegde waarde kunnen bieden voor een effectiever beheer. Daarnaast levert innovatie bij vervanging van assets ook een bijdrage in verduurzaming en bereiken van circulariteit. De beheerder doet voorstellen in het SAMP voor maatregelen om het innovatieve denken-en-doen binnen de beheerorganisatie en breder in de vervoersorganisatie te stimuleren en te ontwikkelen.

11.4 Verduurzaming railassets en circulariteit

Door slimme ontwerpen van nieuwe of aangepaste spoorvoertuigen en infrastructuur kan het verbruik van schaarse middelen worden beperkt of effectiever ingezet.

In de komende periode richten de MRDH en de concessiehouders zich vooral op klimaatadaptatie en minder netcongestie. Daarnaast volgen we de landelijke trend als het gaat om circulariteit bij aanschaf en het beheer van spoorvoertuigen en infrastructuur. Op nationaal niveau maakt de MRDH afspraken met andere partners in het openbaar vervoer voor verdere stappen. In juni 2025 is als onderdeel van het Nationaal Programma Circulaire Economie het convenant 'Circulariteit in het OV' getekend door onder andere de RET en HTM.

11.5 Kansen energievoorziening

We streven ernaar om netwerkcongestie binnen het openbaar vervoer en in onze metropoolregio te verminderen, zodat de energietransitie soepel verloopt. We bevorderen slimme laadstrategieën, zoals het gebruik van piek- en daluren, en zetten in op lokale energieopslag en hernieuwbare energiebronnen. Tegelijkertijd zorgen de maatregelen ervoor dat de eigen energievoorziening voor het openbaar vervoer stabiel blijft en de toenemende vraag naar elektrisch vervoer kan ondersteunen, zonder het bestaande energienetwerk te overbelasten. De afgelopen periode hebben we gezamenlijk met de RET en de HTM verschillende pilots uitgevoerd en de juridische en samenwerkingsvoorwaarden gecreëerd om deze nieuwe taak op te starten en verder uit te werken. De komende periode richt zich op het verder opschalen van deze activiteiten en het vastleggen van de kaders voor energieopwekking, energieopslag en energieleverantie. Hierdoor realiseren we op de bestaande energiegrids van de HTM en de RET tientallen nieuwe toepassingen voor laden en stroomopslag. Samen met publieke en private partijen dragen we bij aan de energietransitie en verminderen we netcongestie.

11.6 Toegankelijkheid

De algemene maatregel van bestuur (AMvB) bij de Wet personenvervoer 2000 (Wp2000) somt eisen op over wanneer en hoe het OV voor verschillende doelgroepen toegankelijk moet zijn. In februari 2016 is in Nederland het VN-verdrag 'Rechten voor mensen met een beperking' officieel in werking getreden. Het doel van het dit verdrag is om mensen met een beperking dezelfde kansen te bieden als andere burgers, bijvoorbeeld op het gebied van openbaar vervoer. Toegankelijkheid en de mogelijkheid om je te verplaatsen is immers een belangrijke voorwaarde voor deelname aan de samenleving. Hieraan valt nog veel te verbeteren, niet alleen aan spoorvoertuigen, haltes en stationslocaties, maar ook

bijvoorbeeld aan specifieke reizigersinformatie en aan de kwaliteit van (loop)routes in de openbare ruimte.

Kansen verbeteringen aangrijpen

De komende jaren ligt de nadruk op verbeteringen, waar dat mogelijk is, bijvoorbeeld tegelijk met een herinrichting van de openbare ruimte. Verder zijn er veel ontwikkelingen in informatievoorziening. Nieuwe technische ontwikkelingen kunnen helpen in het meer toegankelijk maken van het vervoersysteem.

Toegankelijkheid OV verder verbeteren

Onder andere de belangengroepering Metrocov onderzoekt periodiek de toegankelijkheid van het OV en adviseert bij en verzoekt de MRDH tot het nemen van passende maatregelen. De beheerder beoordeelt deze adviezen en verzoeken en brengt advies uit aan de MRDH over eventuele opvolging met te nemen maatregelen hierover. De beheerder hanteert bij zijn beoordeling het genoemde doelmatigheidscriterium.

11.7 Omgevingsmanagement

Het werkend vervoersysteem functioneert binnen een complexe en dynamische stedelijke omgeving, wat onvermijdelijk leidt tot effecten op de omgeving, zoals geluid, trillingen, elektromagnetische straling en impact op de verkeersdoorstroming. Bij het beheer en onderhoud van de railassets is het van belang de overlast voor de omgeving – waar mogelijk en volgens wettelijke normen – zo goed als mogelijk te beperken, zowel tijdens de reguliere exploitatie als bij onderhoudswerkzaamheden en projecten. Hierbij moeten in elk geval de wettelijke vereisten, de aansluiting op bestemmingsplannen en de door de MRDH gestelde prestatie-eisen worden gevolgd en nageleefd. De beheerder draagt hierbij zorg voor de nodige afstemming met de omgeving en aangrenzende (weg)beheerders en andere relevante stakeholders, voor zover hun activiteiten het werkend vervoersysteem hierop kunnen beïnvloeden.

11.8 Assets en technologische ontwikkelingen

Hiermee bedoelen we dat we te maken hebben met het onderhouden van assets van 30-50 jaar oud tot en met 1 jaar oud, met bijbehorende systemen. Met name het oudere asset-park stelt ons voor enorme uitdagingen op het gebied van beschikbare kennis (zowel intern als extern), verkrijgbaarheid onderdelen en het beveiligen en/of updaten van systemen. Daarnaast hebben we te maken met nieuwe technologische ontwikkelingen gedreven door arbeidsmarkt, concurrentie en energie-transitie. Denk hierbij aan autonoom rijden en de overgang van brandstofmotoren naar elektrisch aangedreven voertuigen. Dit vraagt om een diversiteit aan kennis en een hoger kennisniveau van ons personeel.

11.9 Uitstroom kennis & ervaring vs tekort aan technici

De afgelopen jaren zijn er zeer ervaren technici uitgestroomd of weggekocht. Met name de EV-monteurs zijn erg gewild in de markt. De generatie technici die het vervoersysteem bij RET en HTM mede hebben opgebouwd en over de volle breedte kennis hebben stroomt uit, vanwege leeftijd en gebruik van de nodige Seniorenregelingen. Dit zorgt voor de nodige bezettingsproblemen.

Het aanbod van technici is daarentegen erg mager, los van het feit dat er onvoldoende technici op de markt komen is de aantrekkingskracht van andere technische bedrijven en het af en toe stoffige imago van het OV niet optimaal voor jongeren. Ook het nachtwerk en 24/7 karakter van onze dienstverlening maakt ons minder aantrekkelijk voor jongeren die op zoek zijn naar een goede work/life balance. Wij zien dezelfde trend bij onze aannemers/diensten, waardoor werk in de nachten en vakantieperiodes steeds lastiger te realiseren is.

Dit maakt dat een sterk wervings- en opleidingsbeleid tezamen met optimale resourceplanning, kennismanagement en opleidingen van groot belang is.

11.10 Centralisatie van diensten/gezamenlijke inkoop binnen gemeente/OV bedrijven

We zien steeds vaker mogelijkheden voor gezamenlijke inkoop of centralisatie van diensten. Dit biedt mogelijkheden voor nu en in de toekomst om onze technische dienstverlening binnen ons verzorgingsgebied optimaal in te zetten en het geeft ons meer inkoopkracht. Bijvoorbeeld Groenvoorziening samen met gemeente of gezamenlijke inkoop van bussen.

11.11 Cruciale infrastructuur

Oorlogsdreiging waarbij cruciale infrastructuur kwetsbaar is voor cyber-aanvallen is een nieuwe werkelijkheid en speerpunt in het overheidsbeleid. Medio 2026 worden twee wetten van kracht: de cyberbeveiligingswet en de wet weerbaarheid kritieke entiteiten. De openbaar vervoer maatschappijen vallen onder deze kritieke entiteiten. HTM en RET hebben een Roadmap OT Security 2026 – 2028 opgesteld. In deze roadmap wordt een aantal belangrijke cybersecurity-onderwerpen aangekaart, inclusief voorstellen tot verbetering. Deze roadmap is primair tactisch en operationeel. Daarnaast stellen we een strategie op, waarin begrepen de governance vanuit de MRDH.

Naast cybersecurity moet ook de weerbaarheid van het openbaar vervoer voldoen aan de wet. Weerbaarheid betreft de robuustheid van het OV-systeem: een eenduidige governance voor de betrokken organisaties is nodig als de weerbaarheid ontoereikend blijkt. Dit betreft het onderkennen en preventief mitigeren van risico's, maar ook de handelwijze na het optreden van een incident.