

ProRail halfjaarrapportage 2025

t.b.v. het ministerie van IenW

Deel A

Datum	29-08-2025
Kenmerk	VT20160142-1167882800-11991
Status	Definitief

Inhoudsopgave

Deel A

Inleiding en overall terugblik op HY1 2025	4
Prestaties	5
Verbindt	7
Verbeterd	11
Verduurzaamt	16
Bijlagen	19

ProRail halfjaarrapportage 2025

Deel A

Inleiding en overall terugblik op het eerste halfjaar (HY1) van 2025

Algemeen

In dit rapport staan we stil bij onze prestaties over het eerste half jaar van 2025 en de voortgang van de plannen uit het beheerplan 2024-2025 (inclusief addendum) die naar ons jaarplan zijn vertaald.

Overall terugblik op HY1

In 2025 zetten we de stijgende lijn in onze operationele prestaties op het Hoofdrailnet (HRN) voort. Op de nieuwe prestatie-indicatoren reizigerspunctualiteit HRN 3 en 10 min. presteren we in HY1 ruim boven de bodemwaarde, en ook boven de streefwaarde. Tijdens grootschalige werkzaamheden bij o.a. Groningen, Amsterdam Centraal/Zuid en Schiphol bleven de prestaties op peil. We verwachten dit niveau in HY2 vast te houden waardoor we de reiziger een betrouwbaar product kunnen blijven bieden. De goede prestaties zijn vooral het resultaat van de nieuwe robuuster ontworpen jaardienstregeling (2025-2026) en het borgen van de maatregelen uit het verbeterprogramma Betrouwbaar Beter in onze dagelijkse operatie. Verder ontvingen we positieve reacties van verladers over hoe wij de 80-weekse buitendienststelling in goede banen leiden op het Nederlandse spoor.

Hoewel de punctualiteitscores goed zijn, blijft het aantal impactvolle storingen hoog. Medio 2024 hadden we een opgaande lijn in het terugdringen van storingen. Helaas zet die ontwikkeling in HY1-2025 niet door. We analyseren kort-cyclisch de oorzaken van de storingen en nemen maatregelen. Deze zullen niet direct op korte termijn effect hebben. Diepere grondoorzaak ligt in meervoudige knelpunten in het klein onderhoud. Hierop formuleerden we een strategie die gericht op de lange termijn wordt geïmplementeerd. Ook de prestaties op de KPI Betrouwbaarheid regionale series blijven achter bij het gewenste niveau. We kunnen deze KPI beperkt beïnvloeden, doordat de hoofdoorzaken voor de achterblijvende prestaties vooral bij vervoerders liggen (personeel- en materieel-problemen). Dit neemt niet weg dat we voortdurend met regionale

vervoerders in gesprek zijn en blijven om te bepalen hoe we gezamenlijk de prestaties kunnen verbeteren.

We liggen op koers met de realisatie van projectmatig spoorwerk. De omvang ligt in 2025 met € 1.866 mln net als vorig jaar (2024: € 1.867 mln, prijspeil 2025) op een hoog niveau. Dit in een markt die grote uitdagingen kent op het gebied van uitvoeringscapaciteit. Met o.a. de oplevering van PHS Rijswijk – Rotterdam (28 treinen per uur tussen Den Haag en Rotterdam), ingebruikname van nieuwe twee sporen op Den Haag Centraal en het compleet vernieuwde heuvelsysteem in Kijfhoek verbeterden we het spoor voor reiziger en verlader. In de toekomst blijft de maakbaarheid van ons projectenportfolio uitdagend. Om ook dan een robuust portfolio te garanderen, maken we in het Masterplan al scherpe keuzes en temporiseren en prioriteren waar nodig en mogelijk. Daarnaast nemen we maatregelen, zoals het moderniseren van opleidingen en certificeringen en spreiden we werkzaamheden beter over de tijd. Dit betekent meer werkzaamheden overdag, doordeweeks en buiten de vakantieperiodes. Vanuit onze missie om te verduurzamen, stimuleren wij onze opdrachtnemers via het programma SEB (Schoon en Emissieloos Bouwen) om schoon en emissie loos te werken en daarmee de CO₂-uitstoot te verlagen. Verder geven we in 2025 invulling aan onze visie op digitalisering. Zo focussen we ons op de logistieke keten door in te zetten op verbeterde interoperabiliteit met vervoerders voor het plannen van treinpaden en spoorcapaciteit. We vereenvoudigen het werk van verkeersleiders en verbeteren we multimodale vervoersmogelijkheden. Ook stelden we het digitaliseringsontwerp op voor *Verdelen en Besturen 2030*.

Ook de veiligheid van het spoor heeft voor ons prioriteit. We zijn trots dat onze operatie wederom op trede 4 van de Safety Culture Ladder is gecertificeerd. Doel voor de volgende audit is om trede 4 te bereiken voor de hele organisatie. Daarnaast communiceerden we over de maatregelen waarmee we opvolging gaan geven aan de aanbevelingen uit het onderzoeksrapport van de OvV naar het

treinongeval bij Voorschoten. Ook hier is het terugbrengen van de hoeveelheid nachtwerk, ten gunste van de arbeidsveiligheid en gezondheid, een van de maatregelen. Dit alles komt samen in ons project om tot een Toekomstvast Onderhoudsmodel te komen. Hierbij leggen we de verbinding met de maatregelen uit het Basiskwaliteitsniveau (BKN) spoor en vooral “Meer werken overdag”. Deze maatregel is complex en uitdagend en de implementatie loopt achter op plan. De andere BKN-maatregelen liggen op koers. Het blijft uitdagend om, gezien de korte implementatieperiode, tijdig de volledige besparing in 2026/2027 te kunnen realiseren.

Financieel liggen we in 2025 op koers. We realiseren onze productie naar verwachting binnen de financiële. Wel zien we eerder gesignaleerde risico's, zoals tegenvallende aanbestedingen op het onderhoud i.c.m. met prijsstijgingen, zich materialiseren.

We realiseren de goede prestaties en het werk aan het spoor met ruim 5.600 bevoegen medewerkers die zich dagelijks inzetten om een veilig, betrouwbaar, duurzaam en betaalbaar spoorproduct voor reizigers en verladers te leveren. Onze continue inspanning op het gebied van diversiteit, emancipatie en inclusie werd in juni beloond met de Diamant Award van Talent naar de Top.

Vooruitblik HY2 en verder

Onze focus ligt op het vasthouden van de prestaties op het Hoofdrailnet, het volgens plan uitvoeren van ons projectenportfolio, het terugdringen van het aantal impactvolle storingen en de verbetering van de betrouwbaarheid van de regionale series. Daarnaast dienen we onze subsidieaanvraag 2026 en beheerplan (2026-2027) in bij IenW, en starten we met IenW aan de voorbereiding van de nieuwe beheerconcessie 2029 e.v. In HY2 werken we verder aan de implementatie van de BKN-maatregelen en starten we met de onderhandelingen over een nieuwe cao (de huidige cao loopt af op 1 januari 2026).

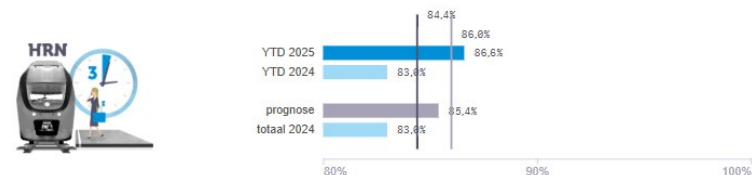
Prestaties

Punctueel spoor

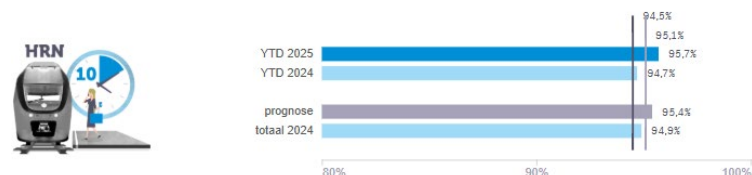
Reizigerspunctualiteit HRN 3 en 10 min

We scoren goed op de punctualiteitsindicatoren. De KPI *Reizigerspunctualiteit HRN op 3 minuten* was tot en met Q2 86,6% en daarmee beter dan de bodemwaarde (84,4%) en de streefwaarde (86,0%). De robuustere capaciteitsverdeling in de jaardienstregeling (2025-2026) en de maatregelen in het kader van Betrouwbaar Beter sorteren effect. Ook de KPI *Reizigerspunctualiteit HRN op 10 minuten* was met 95,7% beter dan de bodemwaarde (94,5%) en streefwaarde (95,1%). Daarmee liggen we op koers om het afgesproken prestatieniveau te realiseren.

Reizigerspunctualiteit HRN (3 min.)



Reizigerspunctualiteit HRN (10 min.)



In het verbeterprogramma Betrouwbaar Beter werken we sinds 2024 samen met NS aan de drie belangrijkste basisoorzaken die de prestaties negatief kunnen beïnvloeden:

- Tijdelijke snelheidsbeperkingen (TSB's) in de infrastructuur: ProRail heeft sinds de start van het programma 43 TSB's versneld opgelost. Zes complexere TSB's zijn in afstemming met NS tijdelijk opgenomen in de dienstregeling.

- Tekort aan beschikbaar materieel en onderhoudspersoneel bij NS: NS heeft diverse maatregelen genomen om de beschikbaarheid van treinmaterieel te verbeteren.
- Minder betrouwbare dienstregeling tijdens werkzaamheden: Vanaf september 2024 plannen we dienstregelingen rond impactvolle werkzaamheden volgens een nieuw proces. Zo borgen we een optimale balans tussen vervoerscapaciteit en betrouwbaarheid.

Overige maatregelen die bijdroegen aan betere prestaties:

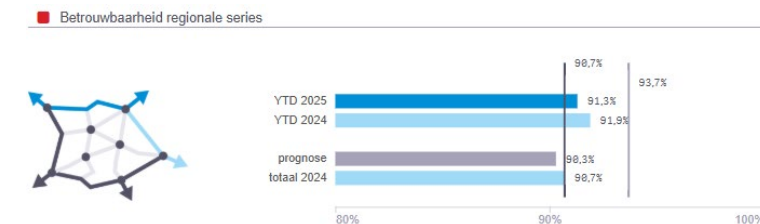
- Verhoging snelheid over de viaducten op de HSL (vanaf december 2024) van 80 km/u naar 120 km/u. Dit is verwerkt in de dienstregeling en in de plannen van vervoerders.
- Betere prestatie van de Airport Sprinter. Door de geïsoleerde ligging heeft deze nauwelijks nog interactie-effecten met (vertraagde) Intercity's.
- Verhoging operationele scherppte in de dagelijkse operatie en verhoging robuustheid van de capaciteitsverdeling in de jaardienstverdeling 2025-2026.

De prestaties blijven gevoelig bij (een combinatie van) werkzaamheden, incidenten en ogenschijnlijk kleine aanpassingen in de dienstregeling. In HY2 blijven we daarom ook nauwlettend de prestaties volgen rondom de grote werkzaamheden o.a. bouwfasen Amsterdam Centraal en Amsterdam Zuid, Schiphol en de dubbelsporige buitendienststellingen op het Duitse verlengde van de Betuweroute (werkzaamheden aan het Derde Spoor tussen Zevenaar en Oberhausen).

Betrouwbaar spoor

Betrouwbaarheid regionale series

De KPI *Betrouwbaarheid regionale series* was 91,3% in HY1 beter dan de bodemwaarde (90,7%) en onder de streefwaarde (93,7%). Ondanks de goede prestaties in HY1, is het behalen van de bodemwaarde onzeker, omdat hogere waarden nodig zijn om de verwachte herfst dip te compenseren.



In HY1 blijft de betrouwbaarheid van regionale treinseries achter. Dit wordt o.a. veroorzaakt door materieel- en personeelstekorten bij vervoerders en derden steringen. De grootste impact hebben:

- Aanhoudende problemen van de Arriva-treinen in Zuid-Limburg als gevolg van tekorten aan materieel en (ervaren) personeel.
- Aanhoudende slecht presterende Drielandentrein (Arriva) tussen Nederland, Duitsland en België, voornamelijk door aanhoudende problemen met nieuw materieel en soms personeelstekorten. We zien ook veel vertragingen bij grensovergangen vanuit Duitsland door bijsturingskeuzes van de Duitse verkeersleiding DB InfraGO.
- Terugkerende problemen op de MerwedeLingelijn door een te krappe dienstregelingsconstructie (Qbuzz).

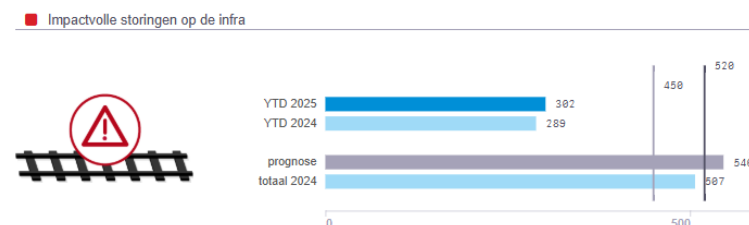
De KPI Betrouwbaarheid regionale series wordt beïnvloed door vier factoren: (1) beschikbaarheid van materieel van vervoerders, (2) beschikbaarheid van rijdend personeel, (3) dienstregeling en (4) beschikbaarheid van infrastructuur. ProRail heeft slechts deels directe invloed op deze factoren: de dienstregeling en de beschikbaarheid van de infrastructuur. We treffen diverse maatregelen om de KPI positief te beïnvloeden:

- Intensieve samenwerking met vervoerders voor het verkennen van oplossingen;
- Waar mogelijk versnelde aanpassingen van dienstregelingen;
- Versneld oplossen van TSB's;
- Voorkomen en sneller oplossen van storingen.

We verwachten komende maanden uitval en vertraging van treinen in de regio Limburg door aanhoudende problemen bij regionale vervoerders met materieel en personeel. Deze verstoringen hebben een merkbare impact op onze prestatie-indicator. Als er geen significante verbetering optreedt bij de regionale vervoerders, lijkt het voor ProRail onwaarschijnlijk dat we de bodemwaarde van de KPI Betrouwbaarheid regionale series eind 2025 halen.

Impactvolle storingen op de infra

Het aantal impactvolle storingen in HY1 ligt met 302 hoger dan vorig jaar (2024-HY1: 289). Het behalen van de bodemwaarde vormt daarmee een grote uitdaging.



Afgelopen maanden hebben we analyses uitgevoerd naar de oorzaken van de toename van impactvolle storingen. De belangrijkste oorzaken in de categorieën zijn:

- Derden (42%): personen, verkeer en dieren op het spoor.

- Techniek (38,5%): wissels, treindetectie, spoorligging en energievoorziening.
- Proces (11 %): uitloop en storingen na werkzaamheden.
- Weer (8,5%): storm, blikseminslag, gladde sporen, hitte/vorst.

In onze aanpak om het aantal impactvolle storingen te verminderen hebben we sinds begin dit jaar extra maatregelen toegevoegd. Met een gerichte aanpak analyseren we dagelijks iedere verstoring om te leren, hoe deze had kunnen voorkomen en welke verbetermaatregelen we kunnen treffen. Voorbeelden van maatregelen die hieruit zijn voortgekomen:

- Derden: voorpatroon registreren, herkennen en op acteren.
- Techniek: voorkomen door gerichter onderhoud; focus op storingsgevoelige en kritische assets, zoals wissels, treindetectie, rijdraadbreuken, spoortakken.
- Proces: o.b.v. een monitoringsproces voor impactvolle en risicovolle projecten bepalen we elke week het risicoprofiel en beheersmaatregelen voor deze projecten.
- Weer: we continueren onze aanpak met het seizoensvoorbereidingsteam om de impact van weer te verminderen.

We verbeteren ons assetmanagement door meer regie te nemen en de samenwerking met aannemers hierop aan te passen. Hiervoor vernieuwen we onze aanpak voor het kleinschalig onderhoud, zodat we betere keuzes kunnen maken voor de hele levenscyclus van het spoor en de bijbehorende prestaties, kosten en risico's. In 2027 starten we met de aangepaste werkwijze in de regio's Twente en Wadden. De rest van Nederland volgt daarna.

Het aantal impactvolle ICT-storingen ontwikkelt zich positief. Dit aantal daalde in 2024 (25) t.o.v. 2023 (50), en die trend zet zich vooralsnog door in 2025 (11 storingen in HY1-2025). De daling is het resultaat van verbeterde softwaresystemen en bijbehorende infrastructuur en aangescherpte operationele procedures en werkwijzen (wijzigings- en incidentproces).

Verstoringen in de treindienst

Storingen met een grote impact in HY1 waren onder meer:

- Aanrijding bij Bunnik tussen een trein en een bouwkraan die een overweg wilde oversteken. Hierbij raakte de machinist van de trein lichtgewond. Er waren geen spoorwerkzaamheden in de buurt. Het treinverkeer tussen Arnhem en Utrecht lag hierdoor de hele dag stil (20 januari).
- Controle- en herstelwerk op meerdere locaties rondom Amsterdam waardoor 16 maart minder treinen konden rijden ten zuiden van Amsterdam, en tussen Utrecht en Amsterdam. Dit in combinatie met geplande werkzaamheden in de Randstad zorgde voor veel hinder voor reizigers en vervoerders.
- Op 25 maart vond tijdens geplande werkzaamheden bij Houten een aanrijding plaats tussen een kraan en een spoorwerker. De medewerker is met verwondingen aan de arm naar het ziekenhuis gebracht.
- Stroomstoring door een brand in meerdere kabels langs het spoor vlakbij Schiphol (24 juni). Hierdoor reden bijna de hele dag geen treinen van en naar Schiphol vanuit Utrecht en Amsterdam. We onderzoeken de oorzaken.
- Door stakingen bij NS reden twee dagen geen NS-treinen. Op twee andere dagen reed de NS regionaal geen treinen.

Verbindt

Net als in 2024 ligt ons productievolume in 2025 op een hoog niveau. Aangezien de meeste projecten zijn aanbesteed en er voldoende treinvrije perioden zijn, verwachten we dit werk te realiseren. De uitvoeringscapaciteit van de markt blijft nu en komende jaren een uitdaging. Met onder meer het Masterplan borgen we de robuustheid van ons portfolio.

Capaciteit

Masterplan 2027 – 2031

In Q2 heeft ProRail het Masterplan 2027-2031 vastgesteld. In dit Masterplan hebben we een maakbaar projectenportfolio samengesteld. Om tot dit portfolio te komen hebben we wederom scherpe keuzes en gerichte besluiten moeten maken. Door te temporiseren en te prioriteren, hebben we het projectenportfolio voor 2027 teruggebracht tot wat strikt noodzakelijk is. De grootste uitdaging blijft de beschikbaarheid van technisch gecertificeerde vakmensen. Daarom nemen we gerichte maatregelen: we moderniseren opleidingen en certificeringen en spreiden werkzaamheden beter over de tijd. Dit betekent meer werkzaamheden overdag, doordeweeks en buiten de vakantieperiodes. Dat zorgt voor meer geplande hinder voor reizigers. Om die hinder voorspelbaarder te maken, investeren we in een betere vroegtijdige planning van werkzaamheden. Toch blijft het spannend of deze maatregelen voldoende zijn om het portfolio robuust uit te voeren.

Capaciteitsverdeling

- In februari 2025 is het capaciteitsverdeelproces 2026 gestart. Spoorwegondernemingen dienden in april hun capaciteitsaanvraag voor dienstregeling 2026 in. ProRail beoordeelt deze

aanvragen en is op koers om tijdig (7 juli 2025) de “Ontwerp dienstregeling” op te leveren aan de spoorwegondernemingen.

- Er loopt nog één klacht van Arriva die is ingediend bij de ACM. Dit is een vervolg op de eerdere klacht van Arriva t.a.v. de verdeling van de dienstregeling 2025. Arriva stelt de methodiek ter discussie voor hoe ProRail het maximaal aantal treinen op het baanvak Groningen – Meppel bepaalt waardoor een aantal treinen niet verdeeld zijn. De uitspraak van de ACM is bij dit schrijven nog niet bekend.

Spoorgoederenvervoer

- We investeren in faciliteiten van langere goederentreinen. Hiermee verbetert de concurrentiepositie van het spoorgoederenvervoer in Nederland en Europa. Op een aantal plaatsen (zoals emplacement Maasvlakte, A15-tracé/Betuweroute) is het spoor klaar voor 740 meter lange goederentreinen. Momenteel werken we aan projecten voor emplacementen Waalhaven, Moerdijk, Amsterdam Houtrakpolder, Roosendaal, Lage Zwaluwe, Venlo en Tilburg Goederen om sporen geschikt te maken voor de lange treinen.
- Er ligt nog een investeringsopgave en financieringsopgave met als meest urgente het verlengen van bestaande goederensporen in Deventer. In de Verkenning Verbeteren corridor Amersfoort – Bentheim wordt de oplossing nader uitgewerkt, inclusief de bijbehorende kosten. Met deze aanpassing wordt de route via de Betuweroute voor de Rail Freight Corridor Northsea Baltic (via de IJssellijn) geschikt voor langere goederentreinen.
- De Europese Unie (EU) wil het spoor beter inrichten voor sneller en makkelijker militair transport en stelt hiervoor subsidies beschikbaar. Als essentiële schakel in dit netwerk heeft Nederland een subsidie aangevraagd. De EU heeft in juni 2024

een bedrag van € 43 mln toegekend. Het reguliere goederen- en reizigersvervoer profiteert mee van deze aanpassingen.

- Uit het jaarrapport Ontwikkeling spoorgoederen in Nederland volgt dat het vervoerd gewicht voor het tweede jaar op rij is afgenomen (7% lager in 2024 t.o.v. 2023 naar 40 miljoen ton). De daling is het resultaat van een afname van kolenvervoer a.g.v. de energietransitie en concurrentie met Duitse havens. Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) verwacht echter nog altijd dat het spoorgoederenvervoer in de periode 2023-2029 met 10% groeit en in marktaandeel toeneemt.¹ Daarom blijft het voor de langere termijn nodig meer te investeren in de infrastructuur.
- In november 2024 startte de 80-weekse buitendienststelling i.h.k.v. het Derde Spoor tussen Emmerich en Oberhausen. Vooralsnog weten we de treindienst in goede banen te leiden, wat door vervoerders positief gewaardeerd wordt.

Behandel- en opstelcapaciteit

- We nemen op emplacement Watergraafsmeer – het grootste reizigersemplacement van Nederland – sporen en wissels op in de beveiliging, zodat ze op afstand bedienbaar worden. We kunnen hierdoor materieel sneller en flexibeler verplaatsen tussen het opstel- en behandeldeel. We hebben meer dan de helft van de benodigde kabels gelegd. In 2027 ronden we de vernieuwing van het opstelterrein Watergraafsmeer af.
- In Hengelo realiseren we in 2025 twee volledig nieuwe behandelsporen. De voorbereidingen zijn afgerond en de uitvoering start tweede helft 2025.

Technical Specifications for Interoperability (TSI)

- ProRail werkt aan het verbeteren van de ordermanagement-systemen voor indienen, wijzigen en annuleren van treinpad-

¹ Rapport *Kerncijfers Mobiliteit 2024* van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.

aanvragen door gerechtigden o.b.v. de huidige TSI TAF en TAP standaard.² Jaardienstaanvragen voor dienstregeling 2026 zijn in april 2025 vrijwel probleemloos ontvangen. De systeemaanpassingen richten zich op de ondersteuning van datacommunicatie tussen vervoerders en ProRail en de aansluiting op de vernieuwde Europese systemen van RailNetEurope (RNE). We starten met enkele Nederlandse vervoerders tweede helft 2025 met testtrajecten om deze Europese standaard in de bilaterale communicatie te implementeren. Verder hebben we verbeteringen doorgevoerd in de uitwisseling van treinsamenstellingsinformatie tussen reizigersvervoerders en ProRail.

- In Europa worden TSI TAF en TAP vervangen door TSI Telematics. ProRail is intensief betrokken bij het beoordelen van conceptteksten van deze nieuwe verordening en het adviseren van IenW hierover. Voor TSI ENE en TSI INF zijn twee werkpakketten gedefinieerd: een plan van aanpak voor uitwerken van project/onderzoeksvoorstellen, oplevering HY2 2025, en een technische impact/specificatie van de uitvoering van de project/onderzoeksvoorstellen, deze loopt door in 2026.

Time Table Redesign (TTR)

- In 2023 publiceerde de EU het voorstel tot een verordening voor het verbeterd gebruik van spoorwegcapaciteit. Het binnen TTR ontwikkelde toekomstige proces van capaciteitsverdeling maakt integraal onderdeel uit van dit voorstel. Het voorstel richt zich op implementatie van dit proces per dienstregeling 2030. Op dit moment vindt er op Europees niveau overleg plaats over de definitieve inhoud van deze verordening.
- Ter voorbereiding hebben we het toekomstige proces en de IT-behoefte uitgewerkt in het digitaliseringsontwerp *Verdelen en Besturen 2030*, waarvan de eerste resultaten in 2025 zijn opgeleverd. Dit vormt de basis voor verdere procesontwikkeling en digitalisering van de logistieke keten.

- Daarnaast zijn we gestart met de implementatie van delen van TTR, nu nog zonder wettelijk basis. Zo kunnen we de nieuwe processen geleidelijk ontwikkelen en testen met gerechtigden, en kunnen we de IT-ontwikkeling starten. Dit vanuit de verwachting dat een implementatie in een ‘big bang’, zodra de wettelijke verplichting er is, niet succesvol kan zijn.
- In 2025 hebben we het capaciteitsaanbod 2026 gepubliceerd. Nu nog met beperkte scope, maar met de ambitie om dit aanbod de komende jaren verder te ontwikkelen. Daarnaast publiceerden we in juni 2025 het capaciteitsmodel 2027. We lopen hiermee voorop in Europa. ProRail werkt met andere Europese inframanagers aan de gezamenlijke capaciteitsstrategie 2029. Tot slot zette ProRail in 2025 de eerste stap in implementatie van de annuleringsheffing. Wanneer treinpaden binnen 24 uur voor vertrek worden geannuleerd en in situaties van ‘no show’ brengen we een annuleringsheffing in rekening.

Brede mobiliteit

- Sinds juni kunnen we zonder handmatige tussenkomst exports uit ProRails plansysteem direct in Melvin (MELden van Verstoringen in de Infrastructuur) importeren. Hierdoor zijn vanaf heden onze werkzaamheden t/m twee jaar vooruit in Melvin zichtbaar. Dit betekent dat stremmende buitendienststellingen voor 2026, 2027 (en vanaf dec. 2028) inzichtelijk zijn voor de Melvin-gebruikers.³ 2025 is al inzichtelijk gemaakt.
- Daarnaast voegden we nieuwe functionaliteit toe waarmee conceptuele treinvervangende busroutes aan buitendienststellingen kunnen worden gekoppeld. Dit maakt het eenvoudiger om raakvlakken met werkzaamheden van andere infrabeheerders te identificeren en ondersteunt een betere afstemming. Hier hebben zowel de reizigersvervoerders als wegbeheerders profijt van. De functionaliteit is al beschikbaar in het systeem en kan worden getoond. Momenteel werkt het Nationaal Dataportaal Wegverkeer (NDW) ook al aan een

verbeterslag zodat de busroutes niet meer als “omleiding” worden getoond, maar als treinvervangend alternatief.

- De komende tijd gaan we samen met het Nationaal Dataportaal wegverkeer aan de slag om ook de data van gestremde overwegen en bruggen te kunnen delen.

Dienstverleningsmodel Kijfhoek

ProRail en IenW zijn vanaf 2019 in gesprek over het dienstverleningsmodel Kijfhoek. In maart 2024 is IenW schriftelijk gevraagd een besluit te nemen en gewezen op de risico's wanneer dit uitblijft (o.a. mogelijke halvering van het volume aan wagenlading, een reverse modal shift met mogelijke consequenties voor de concurrentiepositie van de Rotterdamse haven, etc.). IenW kan tot op heden geen middelen beschikbaar stellen hiervoor. In januari 2025 heeft IenW ProRail gevraagd te onderzoeken of het dienstverleningsmodel Kijfhoek kan bijdragen aan een vernieuwd perspectief voor het goederenvervoer. We verwachten de gesprekken met IenW in de loop van 2025 af te ronden.

Stations- en spoorvernieuwingen

Projectenportfolio voor 2025 en verder

- We realiseerden in HY1 de geplande projecten in een markt die grote uitdagingen kent qua uitvoeringscapaciteit. We verwachten het in de markt gezette productievolume voor 2025 te realiseren. Dit gaat wel gepaard met ad-hoc wijzigingen, hoge werkdruk en strakke sturing richting uitvoering.
- Gerealiseerde projecten in eerste helft 2025 zijn onder andere:
 - PHS Rijswijk – Rotterdam: dankzij dit PHS-project rijden er sinds eind 2024 al 28 treinen per uur tussen Den Haag en Rotterdam, met de definitieve oplevering van het project in april bedienen alle sprinters nu ook station Schiedam.

(zie vervolg op volgende pagina)

² Telematic Applications for Freight (TAF) voor goederenvervoer en Telematic Applications for Passengers (TAP) voor reizigersvervoer.

³ Meldingen verstoringen infrastructuur (Melvin) van het Nationaal Dataportaal Wegverkeer (NDW). Melvin is ontwikkeld om (vaar)wegwerkzaamheden en evenementen in te voeren en af te stemmen.

- Ingebruikname sporen 11 en 12 Den Haag Centraal: de eerste treinen reden in maart 2025 over de vernieuwde sporen 11 en 12.
- Entree Amsterdam Centraal: opening in juni 2025 van de vernieuwde entree van de westelijke reizigerstunnel van station Amsterdam Centraal.
- In april zijn op Amsterdam Centraal de sporen 14 en 15 en de eerste nieuwe brug over de Oostertoegang in gebruik genomen. Daarnaast zijn de nieuwe sporen op de Dijkgracht, die daar over de nieuwe vrije kruising zijn aangelegd, ook sinds april in gebruik.
- Zwolle – Enschede: spoor klaargemaakt voor de toekomst met o.a. vernieuwing van perrons, treinbeveiliging en bovenleiding.
- Kijfhoek: afronding vernieuwing van het heuvelsysteem op Kijfhoek. Alle sporen zijn weer in gebruik om goederenwagens te heuvelen.
- Diverse onderhoudswerkzaamheden bij Den Helder waaronder vervangen van het jukkenperron bij Den Helder Zuid en het saneren van wissels.
- Stationsprojecten die momenteel in uitvoering zijn of het komende half jaar gaan starten:
 - Groningen Spoorzone: TVP-kader is uitgebreid van 51 naar 64 dagen. We werken aan aanpassingen van de sporenlay-out en perrons, aanleg van een voetgangerstunnel en busonderdoorgang onder het spoor en bouw van een ondergrondse fietsenstalling.
 - Nijmegen Heijendaal: opening van het vernieuwde station (20 juni). De nieuwe traverse met liften biedt meer ruimte aan reizigers en verbetert de doorstroming tijdens de hyperspits van studenten.
 - UK Terminal: aansluiting 6e perron (spoor 15) op de UK Terminal (23 april). Dankzij dynamische afscheidingen kunnen 600 reizigers per keer (voorheen 250) beveiligd naar Londen vertrekken. Afronding restpunten volgt HY2.
 - Perron Programma: we hebben op vijf locaties perrons vernieuwd, hebben een toegankelijke instap gerealiseerd en/of is de station outillage vernieuwd (o.a. op Den Helder Zuid is in een 16-daagse buitendienststelling het perron vernieuwd, trappen vervangen en tunnel gerenoveerd).
 - Programma Toegankelijkheid: plaatsing nieuwe, extra lift bij station Duivendrecht. Op één station zijn de perrons i.h.k.v. het programma Toegankelijkheid op normhoogte (76 cm) gebracht, op vier andere stations voerden we deze werkzaamheden uit i.h.k.v. de beheeropgave.
 - Programma Fietsparkeren: we werken in 2025 aan ongeveer 80 projecten in diverse stadia van ontwikkeling. In HY1 leverden we stallingen op in Ede-Wageningen (noordzijde). Verder staat een aantal projecten in Noord- en Zuid-Nederland op punt van uitvoering later dit jaar.

Stationsagenda

IenW heeft in februari 2025 de Voortgangsrapportage Stationsagenda 2024 en de Uitvoeringsagenda 2025-2026 gedeeld met de Tweede Kamer. Wijzigingen t.a.v. de vorige uitvoeringsagenda zijn dat de thema's reisinformatie en maatschappelijke initiatieven zijn vervallen en het thema basiskwaliteit is toegevoegd. IenW heeft de subsidieaanvraag om maatregelen uit de uitvoeringsagenda uit te voeren, gehonoreerd.

PHS en ERTMS

Voor zowel het programma PHS als het programma ERTMS stelt IenW twee keer per jaar een voortgangsrapportage op. In april jl. zijn de 12^{de} PHS-voortgangsrapportage⁴ en 22^{ste} ERTMS-voortgangsrapportage⁵ gepubliceerd. Hierin zijn de voortgang, behaalde resultaten en de financiële stand van zaken over de tweede helft van 2024 terug te vinden.

Informatie- en communicatietechnologie

Digitaliseringsvisie

In 2024 startten we met de implementatie van onze digitaliseringsvisie. In 2025 gingen we hiermee verder en stelden o.a. het digitaliseringsontwerp voor *Verdelen & Besturen 2030* op voor de logistieke keten en stemden dit ontwerp af op het bestaande portfolio. We breiden de IT-ontwikkelcapaciteit uit en starten binnen Verdelen en Besturen met een meer programmatische sturing voor het Traffic Control domein. Interne goedkeuring van het ontwerp staat gepland voor najaar 2025. In Q3 starten we met het concreet uitwerken van een roadmap specifiek gericht op de assetketen.

Train Allocation & Planning System (TAPS)

We startten in 2024 met vernieuwingen aan het plansysteem o.a. om de capaciteitsverdeling tijdens de complexe 80-weekse buitendienststelling te ondersteunen: het project TAPS. We besloten in HY1 om de verdere ontwikkeling hiervan te pauzeren, omdat het niet tijdig gereed was en onvoldoende duidelijk was hoe tot succesvolle implementatie te komen. De aanpak tot dusver wordt geëvalueerd. Op basis van de evaluatie en totale roadmap Verdelen en Besturen wordt een doorstart ingepland.

Naiade

Naiade is de centrale bron voor informatie over spoorobjecten – waar ze liggen en wat hun functie is. De applicatie is essentieel voor onze logistieke processen en vormt de basis van de infra-dataketen. Het systeem heeft een beperkte gebruikersgroep, maar de gegevens worden veel gebruikt. Door o.a. de Meldkamer Spoor (via Spoorweb), de brandweer en voor de applicatie Railmaps. Met Naiade zetten we stappen in de transitie van tekening naar data. Schematische treinbeveiligingstekeningen bevatten geen nauwkeurige geografische gegevens over de ligging van spoorse objecten. Met de ontwikkeling van Naiade en de uitwisseling van IMX-bestanden krijgen we deze informatie wel beschikbaar.

⁴ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2025/04/08/bijlage-2-twaalfde-voortgangsrapportage-programma-hoogfrequent-spoorvervoer-2024-02>

⁵ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2025/04/03/bijlage-2-22e-voortgangsrapportage-ertms>

Donna

- De huidige IT-ondersteuning van het proces rond dienstregelingsplanning en capaciteitsverdeling is verouderd en end-of-life. Het zogenaamde Donna-systeem is een gezamenlijk systeem met de NS en wordt nog in samenwerking beheerd. Het systeem kent een gesloten structuur die modernisering en integratie met andere systemen bemoeilijkt. Bij de modernisering van de software wordt ook de IT-governance in lijn gebracht met Europese regelgeving hieromtrent.
- Met het huidige systeem zijn ProRail en NS niet in staat om hun wettelijke taken en concessieverplichtingen adequaat uit te voeren, noch hun bedrijfsvoering efficiënt in te richten. Daarnaast vereist nieuwe en veranderende Europese en Nederlandse regelgeving (o.a. Time Table Redesign/ Capaciteitsverdeling) ingrijpende aanpassingen in het plan- en verdeelproces. Deze aanpassingen kunnen met het bestaande systeem niet worden ondersteund.
- Om deze issues op te lossen is een nieuwe, toekomstbestendige Timetabling Solution (TTS) nodig. In samenwerking tussen NS en ProRail is een ontwerp opgesteld met strategische keuzes voor de inrichting en aansturing van het nieuwe systeem. De besluitvorming hierover, inclusief de afstemming hierover met lenW, start na de zomer.

Lifecycle management (LCM)

- We voeren LCM uit aan het mobiele radionetwerk (GSM-R) en breiden direct uit ter voorbereiding op ERTMS, omdat dit een hogere dekkingsgraad vereist. Van de geplande 415 mastlocaties zijn 291 operationeel (in HY1 20 toegevoegd). Verder zijn we gestart met het vervangen van het centrale systeem van GSM-R (de zogeheten core) die de koppeling met de vaste netwerkinfrastructuur verzorgt. Gepland gereed 2028.
- We vervangen de netwerkcomponenten van het Onderpost Communicatie Netwerk (OCN). Dit netwerk verzorgt de

communicatie van de logistieke systemen naar de bediening van wissels en seinen buiten. Inmiddels zijn 64 van de 319 componenten vervangen. Verwachte afronding in Q2 2026.

- We vervangen de huidige beheertools Operation Bridge Manager (OBM) en Splunk door Dynatrace. Dit betekent niet alleen het efficiënter en doelgerichter inzetten van softwaretools, maar ook een verschuiving van productgerichte naar ketenbrede monitoring. Inmiddels zijn alle logistieke systeemomgevingen (serverparken en virtual machine centers) aangesloten en is de eerste applicatie ontsloten. Daarnaast zijn 200 beheerders en ontwikkelaars opgeleid om de overige applicaties binnen het logistieke domein te ontsluiten. OBM en Splunk worden eind 2025 uitgefaseerd.

Innovatieve oplossingen en ontwikkelingen

Use cases

- Om niet alleen onze “legacy” systemen te vervangen, maar ook echt te komen tot effectievere werkwijze, werken we met use cases: businessoplossingen die binnen drie tot vijf jaar gerealiseerd worden. Momenteel zijn er drie use cases in ontwikkeling.⁶
- In HY1 activeerden we het leveringsmodel voor de use cases, met speciale aandacht voor de integratie met de operationele afdelingen. Dit model gaat uit van drie ontwerpprincipes: klantgericht, waardegedreven en ProRail als 'bestemming voor talent'.
- Voor alle lopende use cases is de gebruikers- en klantanalyse (user journey) uitgevoerd en pakken we de eerste knelpunten aan. Deze aanpak stelt de waarde voor klant en gebruiker centraal, zodat de oplossingen daadwerkelijk aansluiten bij hun behoeften en succesvol geïmplementeerd kunnen worden.
- De regierol van ProRail en de ontwikkelde samenwerkingsaanpak voor digitaal ontwerpen, bouwen en beheren worden

positief ontvangen door sectorpartijen. Co-creatie en ketensamenwerking zijn cruciale succesfactoren. Naast de community bijeenkomsten is de succesvolle dialoog op de marktdag Projecten hiervan een goed voorbeeld.

- De eerste concrete projecten hebben binnen de use cases vorm gekregen, waarbij we leren door te doen. De Brabantroute wordt de proefomgeving voor de inzet van technologie voor actuele conditiemonitoring van ons spoor en risicogestuurd, datagedreven onderhoudsbeslissingen.⁷ De toepassing van BIM⁸ bij onder meer project Groot Onderhoud Schiphol (GOS) en de modulaire railgebonden gebouwen leverde concreet resultaat en inzichten om op verder te bouwen. Op basis van inzichten kunnen business cases worden opgesteld.
- Een landingsplaats voor talent krijgt vorm binnen de Centers of Excellence door het succesvol aantrekken van nieuwe kennis en jong talent.

Automatic Train Operation (ATO)

- Om de capaciteit op het spoor verder te kunnen benutten werkt ProRail samen met DB Duitsland aan de toepassing van Automatic Train Operation (ATO), het automatisch laten rijden van treinen op de Betuweroute (uitvoering proef in 2026). Met de uitvoering van dit project krijgen we beter inzicht in de potentie van ATO voor het spoor in Nederland.
- ProRail heeft de contractering van leveranciers en ingenieursbureaus voor het bouwen van het ATO trackside systeem succesvol afgerond. De test-organisatie aan Nederlandse zijde is ingericht. Gedurende één jaar zullen er testen plaatsvinden met een lock met ATO apparatuur aan boord.

⁶ Building Information Modelling (BIM), MonitorMix (MMX) en BTD-planning (slimme buitendienststellingen).

⁷ Dit gaat om de use case MonitorMix (MMX). Via een optimale mix aan monitoringstechnieken verbeteren we ons inzicht in de conditie van de assets.

⁸ BIM: Building Information Modelling óf Beter (asset)informatiemanagement. BIM gaat over digitaal ontwerpen, bouwen en beheren.

Verbeterd

In HY1 zetten we de stijgende lijn in onze prestaties op het hoofd-railnet voort. Op de nieuwe KPI's Reizigerspunctualiteit HRN 3 en 10 minuten scoren we ruim boven de bodemwaarde. We sturen bij op het grote aantal impactvolle storingen op de infra. Het halen van de bodemwaarde is kritiek. Verder communiceerden we welke maatregelen we komende jaren gaan uitvoeren n.a.v. de aanbevelingen uit het OvV-onderzoek naar het treinongeval bij Voorschoten. Het belang van veiligheid en het borgen van de continuïteit van de treindienst werd nogmaals onderschreven door het ongeval bij Houten waarbij een baanwerker zwaargewond raakte na een botsing met een kraan (25 maart) en de brand in meerdere kabels nabij Schiphol (24 juni).

Dagelijkse operatie - Assets

Prestatiegericht onderhoud

- De aanbesteding van PGO 4.0 vindt plaats in tranches. De aanbestedingen in tranche 5 zijn afgerond en de contracten in Q2 gestart. Een groot deel van de non-compliant verlengingen is daarmee in 2025 opgelost. Uitzondering vormt PGO Zee-Zevenaar. Verwachte startdatum is 1 maart 2026, het moment waarop het huidige verlengde contract afloopt.
- Tranche 6 (NeerlandsMidden) zit in de aanbestedingsfase (start 1 november 2025). We zijn in Q2 gestart met de voorbereiding voor de aanbestedingen in tranche 7 (Rotterdam, Hollands Noorderkwartier en De Peel).
- We hebben de intentie om vanaf tranche 9 een herzien contractmodel in te zetten in lijn met de nieuwe strategie op Klein Onderhoud. Dit model, inclusief voor de aanbesteding benodigde documenten, moet nog ontwikkeld worden.

Nieuwe strategie Klein Onderhoud

- ProRail werkte in HY1 de, in 2024 opgestelde hoofdrichting, voor een nieuwe strategie voor Klein Onderhoud verder uit.

- In de nieuwe strategie hebben we drie kerndoelen gedefinieerd: we borgen security of supply; we sturen op lange termijn prestaties, kosten en risico's; we zijn aantoonbaar in control op veiligheid en beschikbaarheid.
- We werken toe naar een minimale doelsituatie in 2027 waarin ProRail opereert als regisserend asset manager en bijbehorende samenwerking met de markt waarin we de focus leggen op asset management en rekening houden met betaalbaarheid, maakbaarheid, continuïteit en perspectief bieden.
- Als regisserend asset manager willen we bewuster integrale Life Cycle Management beslissingen maken en meer sturen op optimale onderhoudsregimes met activiteiten, resultaten en gedifferentieerde prestatienormen. Hiervoor gaan we data integraal verzamelen, beheren en verwerken tot informatie en continu beschikbaar stellen aan partners.

Dassen en bevers

- We startten in 2023 met het programma Dassen en Bevers. Doel is het ontwikkelen van een handelingskader met verantwoorde ecologische maatregelen en technische oplossingen binnen het gestelde financiële kader van het programma. Zo borgen we zowel de veiligheid, beschikbaarheid en betaalbaarheid van het spoor als een veilige leefomgeving voor dassen en bevers.
- Om de potentiële impact van graverij op de spoorveiligheid en beschikbaarheid beter te kunnen inschatten, hebben we in HY1 risicomodellen ontwikkeld. De eerste versies zijn inmiddels beschikbaar en we breiden deze uit met dynamische factoren, zoals treinbewegingen en baanspecifieke eigenschappen. De uitkomsten van deze modellen geven in de toekomst richting aan de wijze waarop we met graverij omgegaan, zowel qua prioritering als differentiatie tussen locaties of diersoorten.
- We voerden eind 2024 en begin 2025 een landelijk onderzoek uit langs 500 km spoor. Daarbij identificeerden we op ongeveer

700 plekken sporen van dassen en bevers. Deze variëren in aard en omvang. We gaan deze in Q3 nader prioriteren op risico en stemmen mogelijke gevolgen voor het onderhoud af met lenW.

- Parallel aan technische en ecologische oplossingen ontwikkelen we een landelijk juridisch kader en graverijprotocol. We stemmen beleidslijnen af met ministeries en vergunning-verleners. We werken samen met waterschappen om te profiteren van hun kennis, wat bijdraagt aan efficiënter beverbeheer.

HSL

- We evalueerden samen met NS begin 2025 het verbeterprogramma HSL-Zuid i.o.v. lenW. Uit de evaluatie volgde dat het verbeterprogramma beëindigd kan worden. We hebben de maatregelen uit het programma volgens afspraak uitgevoerd. De sturing op de HSL-Zuid is ondergebracht in de reguliere organisatie van NS en ProRail.
- Eind maart informeerde de staatssecretaris de Tweede Kamer over de voortgang van herstel van de HSL-viaducten. Dankzij maatregelen kon in december 2024 de snelheidsbeperking worden gewijzigd van 80 km/u naar 120 km/u. Voor het viaduct Zuidweg verwachten we medio 2025 de definitieve planning rond te hebben voor uitvoering van de werkzaamheden in 2027. Voor de overige negen viaducten hebben we een projectplan en subsidieaanvraag voor de eerste fases ingediend en verwachten we de planning in 2026 af te ronden.

Liften

- Het aantal langdurige liftstoringen (> dan een week) daalde van gemiddeld 10 in 2024 naar 5 storingen t/m mei 2025.
- We plaatsten op 16 van de 18 stations met herhaald vandalisme camera's die gericht zijn op de liften.
(zie vervolg op volgende pagina)

- We namen op 14 van de 40 locaties die last hebben van wateroverlast maatregelen. We verwachten dat – op enkele complexe locaties na – alle 40 locaties vóór eind 2025 aangepakt zijn.
- We stellen sinds januari de liftmonitoringsdata beschikbaar. Vervoerders en belanghebbenden kunnen deze integreren in hun reisinformatie. ProRail werkt samen met de samenwerkende decentrale ov-autoriteiten (DOVA) en liftleveranciers aan verdere optimalisatie van het monitoringssysteem om de betrouwbaarheid verder te verbeteren.

Dagelijkse operatie - Logistiek

- De rechtbank Rotterdam stelde ProRail in het gelijk in het geschil met de gemeente Barendrecht. De door ProRail gevraagde ontbinding van de overeenkomst is gerechtvaardigd en de gemeente Barendrecht is aansprakelijk voor de schade die ProRail heeft geleden. De vaststellingsovereenkomst trad na het akkoord van de gemeenteraad op 15 april in werking. Het conflict ontstond nadat ProRail in 2016 grond had gekocht van de gemeente Barendrecht om daar een nieuwe verkeersleidings- en incidentenbestrijdingspost te bouwen. De gemeente trok echter later de medewerking hieraan in, waarna ProRail naar de rechter stapte.

Verbeterprogramma Betrouwbaar Beter

- Het gezamenlijk programma onder concessiesturing IenW van ProRail en NS gaat richting afronding in Q3. De mijlpalen in de werkstromen zijn afgerond en borging in de lijnorganisaties is in afronding. IenW heeft opdracht gegeven tot een externe evaluatie. Op basis van de externe evaluatie verwachten ProRail en NS begin september decharge te ontvangen vanuit IenW. ProRail en NS hebben daarbij aandacht voor het borgen van de maatregelen in de reguliere bedrijfsvoering. Daarnaast gaan we met NS door met het continu verbeteren van de prestaties.
- Zie bijlage 3 voor de resultaten van het programma.

Incidentenbestrijding (ICB)

- ICB heeft een uitbreiding van het aantal camera's gepland waarmee de mogelijkheden om incidenten tijdig waar te nemen en daarmee snel kunnen oplossen zijn vergroot. De bewaking en waarneming concentreert zich in de Smart Monitoring Room (SMR) waarvandaan we zowel proactief als repressief werken i.s.m. operationele collega's binnen de spoorsector en hulpdiensten van de veiligheidsregio's. Middelen voor uitbreiding zijn o.a. afkomstig vanuit ETMET-RoSä, de inzet van boetegelden en het programma SOVA.
- De bedrijfsbrandweer op Kijfhoek is operationeel. Vanwege vertraging in de aanleg van het nieuwe blussysteem verhoogden we tijdelijk de bezetting per shift van vier naar zeven bedrijfsbrandweerfunctionarissen. Op havenemplacement Waalhaven wordt de tijdelijke maatregel verlengd om het ontbreken van een calamiteitenweg te compenseren. Voor de emplacementen Venlo/Blerick, Amersfoort en Lage Zwaluwe/Moerdijk beoordelen de betreffende veiligheidsregio's momenteel de noodzaak van een bedrijfsbrandweer. ProRail en IenW overleggen met het ministerie van Justitie en Veiligheid en de veiligheidsregio's over proportionele en evenwichtige verplichtingen t.b.v. bedrijfsbrandweer voor deze locaties inclusief de mogelijke financiële gevolgen van te nemen extra maatregelen.

Functieverbreiding Verkeersleiding/ Ontwikkeling STOC

- We startten in 2025 met de IT-ontwikkeling om het volledige logistieke plan te integreren in één systeem en op één locatie: het Traffic Management System (TMS). Deze integratie is noodzakelijk voor de invoering van het nieuwe operationele concept en het werken volgens de STOC-model (Safety Traffic Order Control). Hierbij verschuift het werkaanbod van vooral veiligheidswerk naar meer logistiek werk.
- Als eerste stap in de digitalisering rolden we 'Iris' uit op alle VL-posten. Hierdoor hoeft de treindienstleider niet langer in meerdere systemen te zoeken; relevante informatie wordt digitaal en overzichtelijk aangeboden aan de functionaris.

Winterweer

- Omdat extreem winterweer vooralsnog uitbleef, continueren we de pilot handelingskader extreem weer met de aannemers.
- We hebben Regionale reizigersvervoerders ook deelgenoot gemaakt van het besluitvormingsproces voor aanpassen van de dienstregeling op de volgende dag.
- In Q3 2025 organiseren we een oefendag voor de diverse besluitvormingsgremia over winters weer.
- ProRail en NS hebben gezamenlijk besloten de nog resterende anti-icing installaties (te Hoofddorp en Den Haag) te saneren. De noodzaak tot inzet van anti-icing is steeds minder vanwege modernisering van de vloot van NS. Dit, samen met een lage inzeteffectiviteit, heeft geleid tot een kosten-batenanalyse met als gevolg het besluit anti-icing installaties te saneren.

Weerbaarheid

Business Continuity Management (BCM)

- Business Continuity Management (BCM) helpt ProRail om bedreigingen voor de continuïteit van cruciale processen te beheersen. Sinds 2015 is BCM structureel ingevoerd volgens ISO 22301. ProRail neemt stapsgewijs maatregelen om de kans op ernstige calamiteiten en de impact ervan te beperken.
- De BCM-aanpak sluit aan bij de aanwijzing van ProRail als vitale aanbieder en aanbieder van essentiële diensten (AED).
- Nieuwe Europese richtlijnen, zoals NIS-2 en CER (in Nederland: de Wet weerbaarheid kritieke entiteiten en de Cyberbeveiligingswet) leggen extra nadruk op weerbaarheid. ProRail bereidt zich hierop voor en bouwt voort op bestaande initiatieven rond veiligheid, BCM, risicomanagement en crisisbeheersing. In Q1 is een gap-analyse ter voorbereiding op NIS-2 afgerond en zijn acties ingezet om deze te dichten.
- Tot slot zorgt het conflict in Oekraïne voor extra aandacht voor de weerbaarheid van militaire spoorcorridors. We nemen dit mee in de selectie en uitvoering van maatregelen binnen BCM en Vitaal Spoor.

Spoorsecurity

- In HY1-2025 zijn vier meldingen (over geheel 2024: 16) gedaan van verdachte objecten die invloed hadden op de treindienst.
- Binnen het domein Fysiek beveiligingsbeheer liepen in de HY1 diverse programma's en ontwikkelingen. Het programma Toegangsbeheer is in 2024 gestopt en opgevolgd door de AM-taskforce Toegangsbeheer. Deze taskforce is gericht op o.a. verbetering van de fysieke beveiliging van railgebonden gebouwen en emplacementen en het contracteren van fysieke beveiligingsmaatregelen voor ProRail-assets.

Cybersecurity

- In de eerste helft van 2025 zette ProRail verdere stappen om de digitale weerbaarheid te versterken. Deze inspanningen sluiten aan op de bredere ambitie om een veilige en toekomstbestendige informatievoorziening te realiseren.
- Het digitale dreigingsbeeld blijft hoog, met toenemende risico's, zoals ransomware, phishing en ketenaanvallen. Ook geopolitieke spanningen vergroten de kans op sabotage en datadiefstal. Cybersecurity is voor ProRail top of mind.

Veiligheid

Veiligheidscultuur/veiligheidsladder

- ProRail is in Q1 2025 opnieuw geauditeerd op de Safety Culture Ladder (SCL). De operatie is opnieuw gecertificeerd op trede 4, de rest van de organisatie op trede 3. De auditoren constateerden duidelijke verbeteringen in de veiligheidscultuur dankzij gerichte inspanningen van ProRail. Doel voor de volgende audit is om trede 4 te halen voor heel ProRail.
- We hebben o.b.v. de auditresultaten en interne evaluaties het programma aangescherpt. ProRail bouwt hiermee voort op de ingezette koers. Vijf focuspunten staan centraal:
 1. De ProRail-veiligheidsverklaring concreet maken.
 2. De verbinding tussen kantoor en het werk buiten versterken.

3. Beter cluster-overstijgend samenwerken op het gebied van veiligheid.
4. Denken vanuit risico's in plaats van regels.
5. Leren van de praktijk.

Veilig reizen – Baanstabieleit

- We ronden fase 2 af van de landelijke netwerkanalyse. Voor 80% van Nederland is duidelijk welke stukken baan robuust zijn voor de toekomst en welke delen mogelijk maatregelen behoeven bij vervoersgroei. We gebruiken deze informatie bij beoordeling van vervoersgroei en bij onderhoud aan het spoor.
- ProRail werkt samen met de TU Delft en Deltares aan het RESET-onderzoek⁹ om beter te kunnen beoordelen of baanlichamen geschikt zijn voor toekomstige vervoersgroei. Het onderzoek, dat loopt tot 2026, richt zich op het effect van treinverkeer op de stabiliteit van het spoor. De eerste resultaten zijn al in de praktijk toegepast: zo konden extra sprinters rijden tussen Delft en Schiedam, zijn 740 meter lange treinen op meer trajecten toegestaan en mogen TRAXX-locomotieven op meer plekken rijden.
- We hebben voorbereidingen getroffen om innovatieve maatregelen te beproeven in de praktijk. Zo staat voor 2025 de eerste proef gepland met grindkolommen in het spoor om de stabiliteit te verhogen.
- Eind 2024 is ProRail gestart met het programma Klimaatadaptatie dat nauw samenwerkt met het al lopende programma Baanlichaam. Door de sterke onderlinge samenhang trekken beide programma's grotendeels gezamenlijk op. De toenemende wateroverlast en droogte hebben grote impact op het baanlichaam, waardoor de staat ervan een centrale rol speelt binnen Klimaatadaptatie. In HY1 is o.a. de aanbesteding gestart voor het updaten van de stress-test klimaatverandering voor het spoorsysteem en verbeterden we de bestaande aanpak en tool om klimaatadaptatie bij spoorse projecten vorm te geven.

Veilig werken – Stand van zaken Voorschoten

- In april 2023 vond het tragisch treinongeval plaats in Voorschoten. De impact van dit spoorongeval raakte de spoorsector diep. Zowel ProRail (i.s.m. betrokken partijen) als de Onderzoeksraad voor de Veiligheid (OvV) onderzochten het ongeval. Beide onderzoeken hebben de directe oorzaak van het ongeval niet kunnen vaststellen. Ze hebben wel leerpunten opgeleverd om de spoorveiligheid verder te versterken.
- ProRail stuurde eind 2024 aan lenW een brief met daarin de maatregelen bij de aanbevelingen van de OvV, inclusief een meerjarige planning. Op 10 april 2025 bracht ProRail lenW op de hoogte van de voortgang van het maatregelenpakket.
- Belangrijke aspecten in het maatregelenpakket zijn:
 - Branche brede registratie van (relevante) ongevallen op het spoor zodat de gehele spoorbranche) beschikking heeft over dezelfde informatie betreffende veiligheidsmeldingen;
 - Branche breed leren van incidenten om effectieve maatregelen in de branche te kunnen nemen om (arbeids)ongevallen te voorkomen;
 - Integrale risicobeheersing beheer – verkeer (met aannemers en vervoerders), omdat de afgelopen jaren arbeidsveiligheid en spoorwegveiligheid steeds meer separaat zijn georganiseerd;
 - Veiligere balans beheer – verkeer (rijden van treinen versus werken aan het spoor) door op korte termijn nachten te verlengen (waardoor minder nachten nodig zijn) en meer werk naar de dag te verplaatsen en op lange termijn toe te werken naar een systeemsprong waarbij meer ruimte voor beheer komt;
 - Bevorderen arbeidsveiligheid en gezondheid in de nacht van werkenden aan het spoor;
 - Bevorderen arbeidsveiligheid werkenden aan het spoor door innovaties.
- ILT houdt toezicht op de voortgang van het maatregelenpakket.

⁹ RESET: Research Embankments for Safe Expansion of Traintraffic

Veilig werken – Voorschrift veilig werken aanrijdgevaar trein

Het *Voorschrift veilig werken aanrijdgevaar trein* (Vvw-at) is per 1 januari van kracht verklaard en gepubliceerd in de arbocatalogus van RailAlert. ProRail voerde de benodigde wijzingen door:

- Medewerkers met BZB-taak¹⁰ zijn aangewezen en worden vanaf 1 januari 2025 maandelijks geïnstrueerd en zijn medisch gekeurd.
- Medewerkers met TEV¹¹ zijn aangewezen en worden vanaf 1 januari 2025 jaarlijks geïnstrueerd.
- Er is een portaal waarop actuele veiligheid georiënteerde gegevens beschikbaar zijn.

Veilig werken – Transitie naar kwartsloze ballast

- ProRail werd begin 2023 door de Nederlandse Arbeidsinspectie (NLA) verplicht om vanaf april alleen nog kwartsloze ballast toe te passen vanwege gezondheidsrisico's van kwartsstof. Door beperkte beschikbaarheid van dit materiaal dreigden vertragingen en/of stillegging van spoorprojecten, waarop ProRail een rechtszaak startte om de eisen aan te passen of uitstel te krijgen.
- Gelijktijdig zijn de NLA en ProRail in gesprek gebleven om tot werkafspraken rond het gebruik van kwartsloze ballast te komen, met bronaanpak als uitgangspunt. We legden dit in 2023 vast in een gezamenlijke roadmap; zolang er een tekort is, bepaalt ProRail waar kwartsloze ballast wordt ingezet, met prioriteit voor tunnels, stations en periodiek onderhoud.
- ProRail heeft inmiddels meer dan 300 groeves onderzocht. In juni 2025 zijn slechts enkele groeves geschikt bevonden. Dit is nog onvoldoende om aan de volledige vraag te voldoen. Naar verwachting kunnen we tweede helft 2025 een nieuwe groeve identificeren. Zodra de logistieke keten is ingericht, levert deze groeve vanaf begin 2026 ballast voor spoorprojecten. Hiermee

zou het aanbod voor de komende jaren toereikend moeten zijn. De markt blijft echter kwetsbaar door het beperkte aantal leveranciers. Dit levert continuïteits- en prijsrisico's op. Daarom blijft ProRail actief zoeken naar extra kwartsloze groeves. Tegelijkertijd voert ProRail overleg met SZW om de voortgang juridisch te verankeren, zodat de bodemprocedure mogelijk kan worden stopgezet.

- In de stappen die ProRail zet, staat de gezondheid van spoorwerkers en omwonenden voorop.

Veilig leven – Suïcidepreventie

- Het programma Suïcidepreventie spoor loopt tot en met 2026 en bouwt voort op drie pijlers van preventie:
 1. Afschermen van het spoor en innovatie;
 2. Interventie en trainingen;
 3. Beïnvloeding van de maatschappij.
- In HY1 gaven we verdere uitvoering aan het programmaplan door de implementatie van fysieke afschermingsmaatregelen op ongeveer 50 risicolocaties voor te bereiden. De uitvoering staat gepland voor de periode 2026–2027.
- Verder werken we aan de uitbreiding van de pilot met blauw licht naar meerdere nieuwe locaties. Hiermee willen we het preventieve effect van blauw licht sneller meten.
- We plaatsten op een groot aantal overwegen de 'ik-luister-borden' met verwijzing naar 113 Zelfmoordpreventie en startten we de voorbereiding om deze borden ook op een aantal stationslocaties te plaatsen. Voor ontwikkeling van een richtlijn voor suïcidepreventie bij overwegen rondten we een vooronderzoek naar risicofactoren af. Dit onderzoek leverde de benodigde handvatten om een risicomodel op te stellen.
- We onderzoeken of de nieuwe module voor suïcidaal en onbegrepen gedrag ook inzetbaar is voor ICB-collega's. We intensiverden de samenwerking met gemeenten, GGZ-instellingen en politie. We hebben al diverse keren succesvol een nieuw protocol toegepast in HY1. Dit protocol zorgt voor

betere afstemming in het contact met personen die herhaaldelijk terugkeren op het spoor.

- Trimbos voerde i.o.v. het programma herhaaldelijk onderzoek uit onder het klantenpanel van NS naar de meldtekst bij een aanrijding. We verwachten de definitieve publicatie hiervan in het najaar van 2025.
- Met alle genomen en geplande maatregelen streven we ernaar het risico op suïcides te verkleinen en daarmee ook de impact op het treinverkeer en treinpersoneel te verminderen.

Veilig leven - NABO (niet actief beveiligde overwegen programma)

- Het doel is om voor het einde van 2025 ongeveer 95% van de 180 NABO's te hebben aangepakt (afsluiten, opheffen, beveiligen of vervanging door een brug of onderdoorgang).
- Eind 2024 waren 160 van de 180 NABO's aangepakt. In HY1 zijn er drie NABO's opgeheven en we verwachten er in het restant van 2025 nog zeven af te sluiten. Daarmee liggen we op koers om ons doel te halen (170 van de 180 NABO's, ofwel 94%).
- Het streven is om voor 2028 (einde programma) alle 180 publiek toegankelijke NABO's te hebben aangepakt.

Veilig leven – Overwegveiligheid

- We verbeterden en optimaliseerden in 2025 de risicobenaderingsmethode. Onderdeel waren de implementatie van het Nederlands Overwegen Risicomodel (NORM) en een kosteneffectiviteitstool. Dankzij het risicomodel en de tool kunnen we bepalen waar investeringen in weg- en spoorveiligheid, zoals beschreven in het plan van aanpak Overwegveiligheid, het meest tot hun recht komen. Samen met lenW gaan we mede op basis van de afgeronde rapportage van Crisislab onderzoeken in hoeverre het normeren van het risico per overweg en voor de burger tot de mogelijkheden behoort. (zie vervolg op volgende pagina)

¹⁰ Beperkt Zelfstandig Betreder: persoon die zelfstandig onder bepaalde voorwaarden toegang heeft tot het spoorgebied waar aanrijdgevaar bestaat.

¹¹ Taak Eigen Veiligheid: persoon die zelfstandig werkzaamheden uitvoert langs het spoor waarbij aanrijdgevaar bestaat.

- Begin 2025 faciliteerde ProRail veilig de doorgang van meerdere carnavalsoptochten over overwegen via de Procedure Bijzondere Oversteken. De inzet van Incidentenbestrijding en Verkeersleiding werd breed gewaardeerd. We evalueren o.b.v. de ervaringen de procedure waar nodig.
- ProRail is gestart met de voorbereiding voor het plaatsen van slimme camera's bij 50 overwegen. Deze signaleren onder meer stilstaande of langzaam rijdende voertuigen, zodat Verkeersleiding tijdig het treinverkeer kan waarschuwen.
- ProRail onderzocht hoe de zichtbaarheid bij niet-actief beveiligde overwegen in haven- en industriegebieden kan worden verbeterd. De resultaten zijn positief, en IenW stelt budget beschikbaar waarmee wegbeheerders passende maatregelen kunnen treffen.
- ProRail bereidt een campagne voor om het publiek bewust te maken van de risico's van onveilig gedrag op overwegen. Daarnaast kregen brugklassen voorlichting over spoorveiligheid via het Pazz-Up-programma¹².

Landelijk Verbeterprogramma Overwegen LVO-Specifiek

We brachten samen met IenW in kaart hoeveel geld voor lopende overwegprojecten beschikbaar moet blijven. Ook stelden we vast hoeveel geld nog beschikbaar is voor nieuwe locaties die dienen te worden aangepakt en waarvoor nog een Bestuursovereenkomst (BOK) moet worden opgesteld. Concreet hebben we nu drie locaties in beeld: de Beverwijkerstraatweg in Castricum, de Soestdijkerstraatweg in Hilversum en een mogelijke bijdrage aan het oplossen van de situatie Kandelaarweg in Schiedam/Rotterdam. Mogelijk resterend geld van LVO zal te zijner tijd worden overgeheveld naar de Structurele Overwegen Verbeter Aanpak (SOVA).

Betrokkenheid van onze stakeholders

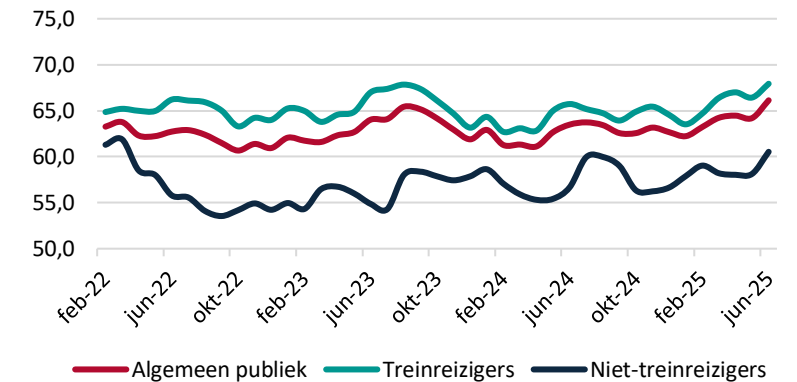
Gebruiksvergoeding

- In 2024 is de methodiek gebruiksvergoeding 2026 – 2029 vastgesteld die de basis vormt voor het berekenen van de tarieven voor deze periode.
- De tarieven voor 2026 zijn in 2024 gepubliceerd in de Netverklaring 2026 (in prijspeil 2025).
- In Q2 2025 zijn de tarieven voor 2026 geïndexeerd naar prijspeil 2026, op basis van de procedure die hiervoor in de methodiek gebruiksvergoeding is vastgelegd. Ten opzichte van 2025 is sprake van een stijging van de tarieven voor 2026 met 0,1%.

Klantoordeel goederenvervoerders

- ProRail heeft in januari het jaarlijkse klanttevredenheidsonderzoek uitgevoerd onder vervoerders en lading-belanghebbenden. De resultaten daarvan zijn eind maart gedeeld met de respondenten. De reizigersvervoerders gaven ProRail over 2024 een rapportcijfer 7. De goederenvervoerders beoordeelden ProRail met een 6. Hierdoor zijn na twee jaar de bodemwaardes (6) van beide KPI's weer gehaald.
- ProRail heeft een analyse gemaakt van de punten waarover onvrede bestaat en hier acties aan gekoppeld en opgenomen in haar jaarplan. Dit betreffen verbetermaatregelen, zoals verbeteren proces facturatie en compensatieregeling, verbeteren proces afhandeling klantvragen en inframeldingen, organiseren spoordialogen met ladingbelanghebbenden, ontwikkeling van nieuw partnerportaal t.b.v. betere en efficiëntere informatievoorziening aan vervoerders, aandacht op operationele gevolgen 80-weekse buitendienststelling.
- Vervoerders blijven aangeven dat kosten van gebruik van de infra versus de prestaties hiervan (nog te veel verstoringen) een zorgpunt is. ProRail voert gesprekken over hoe de spoorgoederenmarkt financieel aantrekkelijk te houden voor vervoerders en verladers.

Reputatiescore ProRail



- ProRails reputatie is in Q2 2025 onder zowel algemeen publiek (66,1 versus 64,2 in Q1 2025) als treinreizigers (67,9 versus 66,4 in Q1 2025) nog steeds sterk en zelfs licht versterkt. De trend is op langere termijn positief met in Q2 de hoogste reputatiescore voor ProRail sinds Q1 2021. Opvallend is dat de stijging voornamelijk toe te schrijven is aan de maand juni en wederom ontwikkelingen in de punctualiteitscijfers blijft volgen. In deze periode lijkt overigens sprake van een bredere, positieve ontwikkeling op macroniveau, omdat naast de reputatie van de 30 grootste Nederlandse organisaties op basis van omzet ook NS en Rijkswaterstaat een versterking van reputaties laten zien.
- Sinds Q4 2024 laat ProRails reputatie een positieve beweging zien die zowel de punctualiteit als publiekspercepties daarvan (driver 'producten & diensten') grotendeels volgt. Met name in het eerste halfjaar van 2025 is een verbetering zichtbaar op deze belangrijke aanjager van ProRails reputatie. Ook percepties van andere belangrijke aanjagers van ProRails reputatie, zoals 'conduct', ontwikkelen zich positief. ProRail heeft daarmee in 2025 zeven sterke drivers (producten/ diensten, innovatie, werkomgeving, conduct, maatschappelijk verantwoord ondernemen, leiderschap en prestatie).

¹² <https://www.prorail.nl/pazzup>

Verduurzaamt

We liggen op koers om in 2025 onze doelen t.a.v. het terugdringen van onze CO₂-uitstoot te halen. We zetten ondanks de positieve lijn verdere actie uit om ons eigen energieverbruik en de milieu-impact van materiaalgebruik te reduceren.

Informatie-indicatoren duurzaamheid

- Sinds 2024 zijn vier informatie-indicatoren¹³ voor duurzaamheid beschikbaar. Deze staan op ons externe prestatiedashboard en in de rapportages aan IenW.
- De vijfde en laatste indicator is nog in ontwikkeling, de CO₂-uitstoot (totale scope 1, 2 en 3). Tot nu toe kunnen we nog slechts over scope 1 en 2 rapporteren. In 2025 zijn we gestart met het verzamelen van de informatie om (voor de eerste keer) een scope 3 emissie-inventaris voor 2024 op te kunnen stellen. Die omvat de emissies in de upstream (aannemers en toeleveranciers) en downstream (vervoerders) keten. Dit doen we volgens de methode die we hiervoor in 2024 hebben ontwikkeld en volgens het GHG-protocol en de eisen voor CSRD en CO₂-prestatieladder.
- Het streven is om vanaf nu jaarlijks de scope 3 emissies te gaan bepalen. ProRail zal deze data dan toevoegen aan het externe prestatiedashboard en de periodieke rapportages aan IenW.

Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD)

Eind februari 2025 publiceerde de Europese Commissie het Omnibusvoorstel in het kader van de CSRD. Hierin wordt voorgesteld om de CSRD te vereenvoudigen en de rapportageverplichting met twee jaar uit te stellen. Wij volgen deze ontwikkelingen en voeren een impactanalyse uit waarbij de ambitie blijft bestaan om voor relevante thema's de volgende stap te zetten in ons jaarverslag over 2025 richting CSRD-compliance. De definitieve impact wordt pas bepaald als de aangepaste CSRD-richtlijnen zijn gepubliceerd

(verwachting eind 2025). O.b.v. de rapportageverplichting moet ProRail over 2027 (rapportagemoment begin 2028) de CSRD-richtlijnen hebben geïmplementeerd in haar duurzaamheidsverslag.

Mobiliteit

- De Integrale Ontwikkelagenda (IOA) wordt periodiek geüpdatet. In Q2 vond de nieuwe update plaats. Hierin zijn onder meer de volgende stappen m.b.t. netwerkontwikkeling opgenomen die bijdragen aan de stimulering van de modal shift:
 - Beter benutten van bestaande capaciteit door internationale reizigers in bestaande treinpaden op te vullen.
 - Geschikt maken van goederencorridors voor het laten rijden van 740m lange goederentreinen.
 - Afmaken van het programma hoogfrequent spoor (PHS).
 - Aansluiten van de spoorweginfrastructuur, stations- en fietsvoorzieningen op gebiedsontwikkeling en woningbouw.
- In 2025 ligt onze focus op internationale reizigersverbindingen. ProRail heeft hiervoor een strategie ontwikkeld en aan IenW voorgelegd. We verwachten in september de door IenW aanvullend gestelde vragen te hebben beantwoord. Ondertussen zijn we gestart met de uitwerking van de strategie. Dit behelst het vaststellen van de gewenste productstappen en noodzakelijke infra-aanpassingen voor de drie hoofdcorridors:
 - Amsterdam – HSL Zuid – Brussel/Parijs;
 - Amsterdam – Zevenaar – Frankfurt;
 - Amsterdam – Hengelo – Hamburg/Berlijn.
- We vernieuwden de UK Terminal op Amsterdam Centraal die sinds 10 februari 2025 weer in gebruik is. Na acht maanden verbouwen profiteren nu meer passagiers van de verbeterde faciliteiten en rechtstreekse verbinding richting Londen.

- Op 5 juni sprak ProRail (CEO) op uitnodiging van de vaste Kamercommissie (Infrastructuur en Waterstaat) tijdens een rondetafelgesprek in de Tweede Kamer over de kansen en knelpunten in het internationale spoorvervoer. Dit vormde de opmaat naar het overleg over de initiatiefnota 'Alle Seinen op Groen' van Kamerlid Koekkoek (Volt). We constateren dat er brede steun is voor het verbeteren van het internationale spoor, en dat het tempo omhoog moet. De Tweede Kamer neemt de input mee in het verdere debat over de initiatiefnota. ProRail blijft actief betrokken.

Energie

Netcongestie

- De rechter vernietigde het besluit van de ACM om ProRail niet op te nemen in het prioriteringskader bij transportverzoeken. Sectoren van maatschappelijk belang kunnen o.b.v. dat kader voorrang krijgen in de verdeling van de transportcapaciteit van het net. Dit geeft ProRail een nieuwe kans om alsnog in het prioriteringskader te komen.
- Eind maart tekende ProRail met o.a. IenW en netbeheerders (o.a. Stedin en TenneT) het bestuurlijk akkoord netcongestie. Hierin spraken alle partijen af zich in te zetten voor het aanpakken van netcongestie en het laten groeien van het openbaar vervoer.

Energieverbruik en -informatieplicht

- De meest recente cijfers laten een lichte daling zien in het energieverbruik van ProRail. Wel liggen we nog net boven de lijn die nodig is om de beoogde 30% besparing tussen 2015 en 2030 te realiseren.
(zie vervolg op volgende pagina)

¹³ Percentage duurzame projecten; reductie milieukosten (MKI); energieopwekking versus energieverbruik; percentage hergebruikt materiaal (re-use en recycle).

- We ramen de CO₂-voetafdruk (scope 1 en 2) o.b.v. het voorlopige verbruik voor 2024 op ongeveer 6 kiloton – precies in lijn met de doelstelling voor dat jaar. We verwachten de definitieve cijfers in Q4 2025.
- Een succesvolle energie-besparingsmaatregel op stations is de retrofit oplossing voor vervangen van TL door led in verlichte bewegwijzeringsborden. Hierbij blijft de behuizing behouden en verspillen we geen materialen. We hebben in Q1 een ontwerp van de retrofit verlichting geïnstalleerd in de bewegwijzering op station Zwolle. Deze is na beoordeling goedgekeurd. We startten met de voorbereiding voor de uitrol op andere stations in 2026 en 2027. Het gaat om ruim 11.000 borden.
- De planning om in Q2 2025 volledig te voldoen aan de informatieplicht energiebesparing is haalbaar. We voerden inspecties uit op 75 emplacementen en stelden de rapportages op. We dienden de laatste rapporten in volgens planning in juni. Daarnaast werken we aan duurzame borging van de energiebesparingsverplichting in ons bedrijfsproces, om toekomstige non-compliances te voorkomen.

Programma Opwek Duurzame Energie

De programmadoelstelling is:

- Meer grip op energievoorziening en -kosten door meer langdurig stabiele energieprijzen en minder afhankelijkheid van de energiemarkt.
- Verdere verduurzaming van ProRail door het vergroten van het aandeel duurzaam opgewekte energie en bij te dragen aan de nationale energietransitie.

Op basis van inzichten uit de eerste fase is de programmastrategie aangescherpt om de doelen binnen de vereiste terugverdientijd van 15 jaar (zoals gesteld door IenW) te kunnen realiseren. De focus ligt nu volledig op het ontwikkelen van rendabele gronden. Daarnaast is een verkenning gestart naar de mogelijkheid om bestaande RWS-windturbines te vervangen door krachtigere exemplaren (repowering) in windpark Volkerak. Met deze koerswijziging is het

programma weer realistisch en uitvoerbaar. De aangepaste strategie is afgestemd met zowel IenW als het ministerie van Klimaat en Groene Groei. Eind 2025 moet blijken of de programmadoelen haalbaar zijn op basis van de onderzoeksresultaten rond Volkerak, binnen de gestelde financiële kaders.

Uitfasering fossiele brandstoffen

- ProRail gaat aan de slag met uitfasen van het gebruik van fossiele brandstoffen. De voorgestelde maatregelen betreffen de infra (vooral wisselverwarming wat ook een BKN-maatregel is), VL-posten, kantoren, stations en wagenpark.
- Via het programma SEB¹⁴ stimuleren we onze opdrachtnemers om schoon en emissieloos te werken. De geplande uitrol van 60 koploperprojecten die in 2025 het gunningscriterium Zero Emissie (ZE) toepassen, ligt op schema. Na de invoering van basiseisen voor werktuigen in projectcontracten (UAV-GC) eind 2024, past ProRail deze vanaf najaar 2025 ook toe in onderhoudscontracten (PGO), te beginnen met tranche 7. In 2025 lopen vier pilots om ervaring op te doen met laadinfra gekoppeld aan het tractienet. De overgang naar Zero Emissie spoormaterieel vraagt om maatwerk; daarom loopt momenteel een verkenning naar impact en oplossingsrichtingen.

We hebben de ‘Raamovereenkomst frezen van spoorstaven 2027 – 2030’ gegund aan Vossloh ETS. Bij de aanbesteding heeft ProRail gunningsvoordeel geboden voor het gebruik van gecertificeerde (uit reststromen afkomstige) biobrandstoffen in freesmachines, waarbij het gunningsvoordeel toeneemt met de mate van CO₂-reductie.

Materialen

MKI-reductie

- ProRail blijft inzetten op het gebruik van de Milieukosten-indicator (MKI) als gunningscriterium bij aanbestedingen. Daarmee stimuleren we duurzaam materiaalgebruik in onze projecten. Onze ambitie is om in 2030 een MKI-reductie van 50% te realiseren ten opzichte van 2019. Voor eind 2025 ligt de

tussendoelstelling op 30%. O.b.v. de huidige prognose lopen we achter en moeten we nog een flinke inspanning leveren om de streefwaarde van 30% te halen.

- We zien, o.b.v. analyse van recente nieuwbouw- en renovatieprojecten, kansen om de milieu impact van stationsoverkappingen te reduceren. Door vanaf het begin te sturen op duurzaam materiaal- en grondstofgebruik is voor deze specifieke bouwwerken een grote milieuwinst te behalen. We hebben daarom in het vernieuwde ontwerpvoorschrift voor stationsoverkappingen (functionele) eisen voor duurzaamheid opgenomen en hanteren MKI-plafondwaarden die we jaarlijks aanscherpen.

Circulair materiaalgebruik

- ProRail heeft het Convenant Circulair Openbaar Vervoer getekend. De ondertekenaars bekrachtigen dat slim en duurzaam omgaan met nieuwe en bestaande grondstoffen binnen de ov-sector onontbeerlijk is voor een duurzame en klimaatbestendige toekomst. Als grote opdrachtgever van infraprojecten is het onze ambitie om behalve op 50% lagere milieubelasting (MKI) ook te sturen op 50% circulaire inflow van materiaal in 2030. Hieraan werken wij samen met marktpartijen, IenW en RWS. Het convenant biedt ons de kans om samen met ov-partners te versnellen.
- We zetten al goede stappen op hergebruik materialen, maar er moet nog veel gebeuren. Twee voorbeelden van succesvolle (eerste) toepassingen van circulaire materialen in 2025 zijn:
 - Gebruik van 100% gerecycled koper bij vervanging van ongeveer 90 km rijdraad van de bovenleiding in regio Zuidwest.
 - De inbouw van ongeveer 35 km circulaire spoorstaaf bij de boven- bouwvernieuwing Kennemerland. Het is de eerste toepassing van spoorstaven van circulair staal die in de praktijk worden beproefd op eventuele verschillen in degeneratie t.o.v. de standaard spoorstaaf.

¹⁴ SEB: programma Schoon en Emissieloos Bouwen

Implementatie spelregelkader KCI in projecten

Om de KCI¹⁵-doelstellingen (inclusief MKI) te halen is extra sturing op de MIRT-projecten noodzakelijk. Deze projecten zijn omvangrijk, verbruiken veel materiaal en bieden juist in de ontwerpfase volop kansen om duurzame keuzes te maken. ProRail en IenW hebben daarom besloten om een MKI-reductie opgave voor alle vanaf nu uit te zetten MIRT-projecten op te nemen in de opdrachtbrieven van IenW.

Natuur

Groenbeheer bermen en stations

- In 2024 zijn in vijf gebieden groencontracten gestart onder het programma Meer Natuur in de Berm (MNIB), gericht op ecologisch beheer en biodiversiteit. ProRail besloot om groenbeheer niet langer apart aan te besteden, en weer op te nemen in toekomstige PGO-contracten. Gezien de huidige budgetten [conform afspraken BKN] wordt alleen het wettelijk minimale toegepast voor groenbeheer waarbij geen extra aandacht (bovenwettelijk) is voor natuurwaarden. Dit is ook van toepassing in de voormalige MNIB-gebieden.
- In HY1 zijn op vier stations 'groene eilanden' (grote groenvakken) op perroneinden en op vijf stations renovaties uitgevoerd waarbij het groen is vervangen. Bij alle werkzaamheden is op basis van de huidige natuurwaarde (berekend m.b.v. het instrument EcoCheck) bepaald welke beplanting bijdraagt aan natuurherstel en biodiversiteit op het station.

Kap en herplant bomen

- We leveren in Q4 de jaarlijkse rapportage over de herplantopgave op grond van de Omgevingswet (met de stand van zaken per 1-1-2025). Dit dient als input voor de MIRT-brief. Intussen continueren we de ingezette verbetering van het proces rond kap en herplant van bomen met het doel dat

ProRail aantoonbaar voldoet aan wet- en regelgeving. We hebben inmiddels het volgende geïmplementeerd:

- Intern loket voor advies en hulp bij verkrijgen van gronden voor herplant opgaven; dit loket beheert alle kapdossiers.
 - Tools voor meldingen van kap en herplant, monitoring en rapportage. We hebben de meldplicht van onze opdrachtnemers geborgd in de groencontracten. Dit breiden we 2^e helft 2025 uit naar de projectcontracten.
 - Verkennende gesprekken met Staatsbosbeheer en provinciale landschappen over samenwerking bij onze herplant opgaven.
- In 2025 geven we prioriteit aan het afronden van de procesbeschrijving kap en herplant en invulling van de rollen en verantwoordelijkheden binnen ProRail.

Afbouwen chemische onkruidbestrijding (COB)

- ProRail werkt toe naar het volledig stoppen met chemische onkruidbestrijding in 2028. We zetten in 2025 de pilot met elektrische onkruidbestrijding voort. Daarnaast zijn we in 2025 drie nieuwe pilots gestart:
 - Proef met een groen inspectiepad, ingezaaid met laagblijvende plantensoorten.
 - Vervolg op tests met bevriezing via vloeibaar stikstof.
 - Hernieuwde pilot met pelargonzuur, een snel afbreekbaar plantaardig middel.
- Deze pilots zijn onderdeel van een bredere zoektocht naar duurzame alternatieven voor onkruidbeheer in ballast en op inspectiepaden. ProRail werkt hierin samen met andere Europese spoorbeheerders, onder meer via het LIFE-project NATURE-Rail. Hiervoor ontvangen we EU-subsidie.
- We voerden twee marktconsultaties uit: voor alternatieve onkruidbestrijding op het ballastbed en voor onkruidbeheersing op de paden met autonome maairobots.

Geluid en trillingen

In Europese en Nederlandse wetgeving staan veel regels t.a.v. de beheersing van geluidhinder. Voor trillingshinder is dat nauwelijks het geval. Het Rijk werkt in samenwerking met alle stakeholders, waaronder ProRail, aan een gerichte aanpak. ProRail streeft naar zo min mogelijk geluid- en trillingshinder voor de omgeving. In HY1 zette ProRail, i.s.m. partijen in de sector, diverse stappen:

- In Nederland wordt het jaarlijkse spoorweggeluid bewaakt via geluidproductieplafonds (gpp's) op ruim 50.000 referentiepunten langs het hoofdspoor. Door stillere treinen is op veel plekken geluidruimte ontstaan. ProRail berekende in HY1 i.o.v. IenW hoeveel de gpp's verantwoord omlaag kunnen zonder toekomstige ontwikkelingen te belemmeren. IenW heeft besloten deze verlaging door te voeren.
- Met de invoering van de Omgevingswet valt ook het geluid van treinen op emplacementen onder de gpp-systematiek. ProRail is in HY1 2025 gestart (emplacement Roosendaal) met de overgang van de geluidsvoorschriften onder lokaal (omgevingsvergunning milieu) naar landelijk bevoegd gezag (gpp's).
- Locaties met hoge geluidsniveaus zijn opgenomen in het Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPg). De meeste procedures zijn afgerond. In HY1 2025 werkte ProRail verder aan de voorbereiding van geluidreducerende maatregelen.
- In HY1 rondde ProRail in opdracht van IenW de meeste onderdelen van de Innovatieagenda Bronaanpak Spoortrillingen (IBS) af: praktijkproeven zijn voltooid, eindrapportages en implementatieplannen opgesteld, en het eindsymposium voor 3 november 2025 is voorbereid.
- In 2023 stelde ProRail op verzoek van IenW het Minder Hinderpakket samen: trillingsreducerende maatregelen voor de extra lange buitendienststelling van de Betuweroute in 2025 (Duitsland). In HY1 zijn diverse maatregelen uitgevoerd en is aanvullende scope voor 2027-2028 voor IenW bepaald.

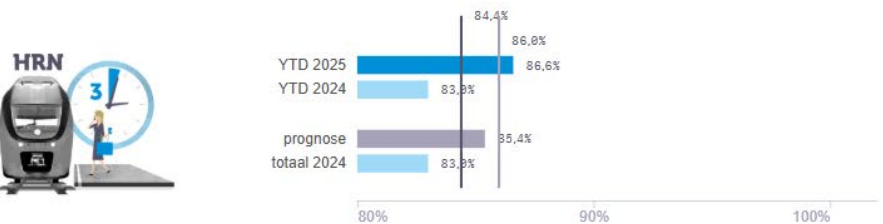
¹⁵ KCI: Klimaatneutrale en Circulaire Infrastructuurprojecten

Bijlagen deel A

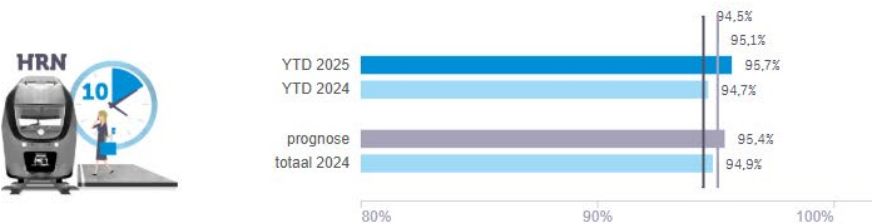
Bijlage 1: prestatie-indicatoren

Q1-24	Q2-24	Q3-24	Q4-24	Q1-25	Q2-25	Prestatie-IndicatorPrestatieindicator	Realisatie YTD 2025	Prognose	Bodemwaarde	Streefwaarde	2024
-	-	-	7	-	-	Klantoordeel reizigersvervoerders	-	7	6	7	7
-	-	-	6	-	-	Klantoordeel goederenvervoerders	-	6	6	7	6
82,1%	83,8%	84,0%	82,1%	86,1%	87,2%	Reizigerspunctualiteit HRN (3 min.) (met NS)	86,6%	85,4%	84,4%	86,0%	83,0%
94,6%	94,9%	95,1%	94,8%	95,6%	95,8%	Reizigerspunctualiteit HRN (10 min.) (met NS)	95,7%	95,4%	94,5%	95,1%	94,9%
91,5%	92,3%	91,2%	87,9%	90,7%	91,9%	Betrouwbaarheid regionale series	91,3%	90,3%	90,7%	93,7%	90,7%
156	133	113	105	162	140	Impactvolle storingen op de infra	302	546	520	450	507

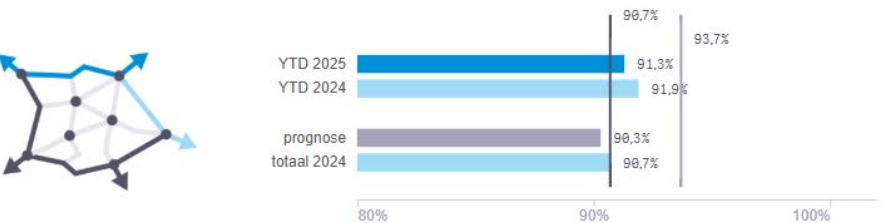
Reizigerspunctualiteit HRN (3 min.)



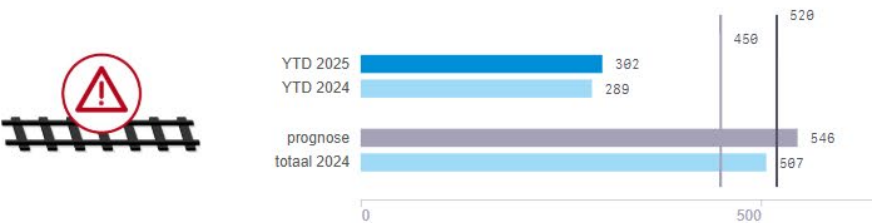
Reizigerspunctualiteit HRN (10 min.)



Betrouwbaarheid regionale series



Impactvolle storingen op de infra



Bijlage 2: informatie-indicatoren (1/2)

Q1-24	Q2-24	Q3-24	Q4-24	Q1-25	Q2-25	Algemeen	Realisatie YTD 2025	2024	2023
39	39	40	40	40	40	Aantal treinkilometers (in miljoenen)	80	158	152
-	-	-	2,35	-	-	Aantal aangevraagde treinpaden (in miljoenen)	-	2,35	2,30
-	-	-	-	-	-	Klantoordeel overheden	-	-	-
-	-	-	6,7	-	-	Klantoordeel verladers	-	6,7	6,7
-	-	-	64	-	-	Klantoordeel reizigers	-	64	65
-	-	-	-	-	-	Te beheren areaal	-	-	-
-	-	-	-	-	-	LCC-kosten per treinkilometer (in €)	-	-	-

Q1-24	Q2-24	Q3-24	Q4-24	Q1-25	Q2-25	Veiligheid, milieu en duurzaamheid	Realisatie YTD 2025	2024	2023
8	6	8	12	10	11	Aantal aanrijdingen overweggebruikers	21	34	25
0	0	0	0	0	0	Aantal botsingen trein - trein	0	0	0
0	0	0	0	0	0	Aantal ontsporingen (Europese definitie)	0	0	0
31	42	87	99	102	82	Totale veiligheid (SGEL per miljard treinkm)	82	99	83
-	-	2	3	7	5	Transfer en arbo (SGEL per miljard treinkm)	5	3	18
1.314	1.277	1.242	1.203	1.516	1.338	Moedwillige incidenten (SGEL per miljard treinkm)	1.338	1.203	1.244
26	25	32	29	35	16	Aantal STS passages (ILT)	51	112	98
7	8	6	9	8	4	Aantal STS passages met gevaarpunt bereikt	12	30	29
0	0	0	0	1	0	Aantal arbeidsveiligheidsincidenten	1	0	2
15	31	15	27	9	6	Aantal milieuovertredingen (geconst. door BG)	15	88	69
-	-	-	-	-	-	Aantal overschrijdingen geluidproductieplafond	-	-	111
-	-	-	-	-	-	Percentage overschrijdingen geluidproductieplafond	-	-	0,2%
1.550	1.550	1.550	1.550	-	-	CO2-uitstoot scope 1 en 2 (a.g.v. eigen energieverbruik)	-	6.201	6.907
-	-	-	-	-	-	CO2-uitstoot (totale scope 1, 2 en 3) **	-	-	-
64,5%	64,3%	65,6%	67,5%	68,0%	68,2%	Percentage duurzame projecten	68,1%	65,5%	61,4%
18,7%	19,3%	20,8%	21,2%	21,4%	21,9%	Reductie milieukosten (MKI)	21,6%	20,0%	12,3%
0,4%	1,8%	1,8%	0,4%	0,6%	2,6%	Energieopwekking versus energieverbruik	1,4%	1,0%	0,9%
7,7%	9,6%	11,2%	10,4%	12,6%	17,9%	Percentage hergebruikt materiaal	17,3%	10,6%	11,8%

* a) Veiligheidsindicatoren: De aantallen voor 2025, 2024 en 2023 zijn voorlopig en betreffen de gerapporteerde aantallen met rapportagedatum 1 februari 2025 (resp. 1-2-2024 resp. 1-2-2023). Deze wijken dus mogelijk af van de definitieve aantallen. Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) stelt de aantallen definitief vast in hun jaarverslag Spoorwegveiligheid.

b) SGEL: slachtoffers en gewogen ernstige letsels; de aantallen in de kwartaal-kolommen 2025 betreffen gecumuleerde SGEL-cijfers (m.a.w. YTD-realisatie).

c) Arbeidsveiligheidsincidenten: Het aantal significante aanrijdingen tussen een trein en een persoon die beroepsmatig binnen het spoor aanwezig is. Een ongeval is significant als het minimaal 1 van deze 3 gevolgen heeft: 1) er vallen één of meer dodelijke of zwaargewonde slachtoffers, 2) de totale schade bedraagt € 150.000 of meer, 3) er is een stremming van een hoofdspoorbaanvak van 6 uur of langer.

d) Aantal en percentage overschrijdingen geluidsproductieplafond over 2024 en 2025 worden in Q4 2025 resp. Q4 2026 bekend.

Bijlage 2: informatie-indicatoren (2/2)

Q1-24	Q2-24	Q3-24	Q4-24	Q1-25	Q2-25	Betrouwbaarheid	Realisatie YTD 2025	2024	2023
88,8%	89,8%	90,0%	89,0%	91,2%	91,8%	Reizigerspunctualiteit HRN (5 min.) (met NS)	91,5%	89,4%	89,7%
96,9%	97,1%	97,2%	97,1%	97,4%	97,4%	Reizigerspunctualiteit HRN (15 min.) (met NS)	97,4%	97,1%	97,0%
60,8%	71,4%	68,9%	74,7%	-	-	Reizigerspunctualiteit HSL (5 min.) (met NS)	-	69,0%	73,6%
88,2%	91,5%	91,1%	92,7%	-	-	Reizigerspunctualiteit HSL (15 min.) (met NS)	-	90,9%	91,2%
86,6%	88,0%	88,3%	86,4%	89,5%	90,5%	Punctualiteit reizigersverkeer totaal (3 min.)	90,0%	87,3%	87,7%
55,9%	60,1%	72,1%	61,6%	66,5%	68,8%	Punctualiteit goederenverkeer (3 min.)	67,6%	61,6%	60,5%
3,4%	3,1%	3,1%	3,2%	3,2%	5,6%	Uitgevallen reizigerstreinen	4,4%	3,2%	3,6%
92,9%	93,5%	93,3%	91,9%	94,1%	94,6%	Gereal. treinaansluitingen tussen vervoerders	94,3%	92,9%	92,8%
97,7%	97,4%	97,9%	97,4%	97,4%	97,7%	Geleverde treinpaden reizigers	97,6%	97,6%	97,5%
99,2%	98,9%	99,0%	99,1%	99,1%	98,7%	Geleverde treinpaden goederenvervoer	98,9%	99,0%	99,1%
4,8%	5,9%	3,6%	5,3%	4,7%	5,6%	Transitotijd goederen	5,2%	4,8%	5,5%
68,2%	65,9%	70,7%	66,1%	67,1%	65,1%	Goederentreinen op tijd aan de grens	66,1%	67,8%	69,1%
93,8%	93,2%	94,4%	93,8%	93,4%	92,1%	Ongewijzigde routes goederenvervoer	92,8%	93,8%	93,6%
-	-	-	100,0%	-	-	Capaciteitsverdeling goederen (jaardienst)	-	100,0%	98,5%
-	-	-	80.760	-	-	Goederentreinen aansluitend op internat. net	-	80.760	79.099
-	-	-	790	-	-	Aantal 'Pre-arranged paths' van EU-corridors	-	790	769
-	-	-	99,4%	-	-	Responstijd aanvraag goed.paden binnen norm	-	99,4%	98,9%
3	0	0	0	4	0	Aantal overbelastverklaringen	4	3	2
1.350	1.580	1.449	1.242	1.410	1.941	Aantal TAO's derden	3.351	5.621	4.859
71	54	41	59	84	31	Aantal TAO's weer	115	225	288
880	932	804	780	893	979	Aantal beïnvloedbare TAO's	1.872	3.396	3.246
129	112	109	124	135	111	Gemiddelde herstelltijd TAO's (in min.)	122	118	136

Bijlage 3: beheerconcessieprogramma's (1/3)

Verbeterprogramma Zee-Zevenaar

In 2024 is besloten het verbeterprogramma tot eind 2026 te verlengen. De nadruk ligt daarbij op compliance/ het voldoen aan wet- en regelgeving externe veiligheid, het opwaarderen van de infra naar de landelijke normen en kaders en het vervolgens onderhouden van de bestaande infra volgens de vastgestelde landelijke normen en kaders. Formele besluitvorming door lenW over de verlenging heeft inmiddels plaatsgevonden.

Blusvoorzieningen havenemplacementen: Een intern evaluatieonderzoek naar de blusvoorzieningen op de havenemplacementen is eind Q1 2025 afgerond. De conclusie is dat de aannemers het vastgestelde onderwerp hebben opgeleverd en dat het systeem als geheel in de basis robuust is. In de snelheid van de aanleg en door de onbekendheid met de systemen, zijn er in de aanleg lokaal wel zwakke plekken ontstaan. Deze zwakke plekken moeten in beeld komen bij een storing en worden vervolgens bij herstel robuust gemaakt.

Er zijn verbeteringen nodig in de adequate storingsorganisatie, bij ProRail en de aannemer. Er moet verder geïnvesteerd worden in capaciteit en deskundigheid. Dit geldt voor de storingsorganisatie, de keten van de storingsanalyse, de inzet van storings-herstelcapaciteit, de analyse welke mitigerende maatregelen genomen kunnen worden en wat er bij storingslogistiek nog mogelijk is. Hierin zijn al stappen gezet, maar er zijn nog aanvullende verbeteringen nodig. Vanaf de zomer van 2024 zijn de blusvoorzieningen stabiel en zijn alle emplacementen in dienst voor handelingen met gevaarlijke stoffen. Het aantal storingsen laat een dalende trend zien.

Milieucompliance: In 2025 zijn er voor de havenemplacementen 4 lasten onder dwangsom (LOD) ontvangen en zijn er 14 verbeuringen opgelegd op lopende LOD's. De aard van de overtredingen is divers en ziet onder andere toe op niet-functionerende verlichting, gebreken aan blusvoorzieningen, het niet bereikbaar houden van de blusvoorzieningen en calamiteitenwegen.

De verouderde natrium armaturen op de havenemplacementen zijn in Q1 en Q2 2025 omgebouwd naar ledverlichting. Op Europoort en Maasvlakte wordt eind Q2/ begin Q3 een laatste aantal definitieve lichtmasten geplaatst. De tijdelijke verlichting blijft op deze locaties als mitigerende maatregel bestaan.

Er is geïnvesteerd in deskundigheid en de inspectiekracht op de emplacementen. De organisatiestructuur voor milieucompliance is verder doorontwikkeld. Er is een eerste overzicht van alle afwijkingen op vergunningseisen. In een wekelijks overleg wordt besproken welke preventieve en correctieve maatregelen hierop genomen moeten worden. Deze aanpak is en wordt in 2025 verder doorontwikkeld.

Opwaardering infra: We hebben gewerkt aan het wegwerken van de achterstanden en aan het vernieuwen van de infra. In 2024 t/m 2026 worden in totaal 51 wissels, 10 overwegen, ongeveer 16 km spoor, ongeveer 10 km spoorgeometrie en ongeveer 29 km bevestigingsmiddelen vernieuwd, verdeeld over de gehele Havenspoorlijn. De werkzaamheden voor 2025 lopen op planning.

Op het A15-tracé zijn baggerwerkzaamheden uitgevoerd aan de bluswatergangen in het prio gebied: het gebied met het hoogste veiligheidsrisico. De overige werkzaamheden vinden in de tweede helft van 2025 en in 2026 plaats. Er is gestart met de schoonmaakwerkzaamheden in de Sophiatunnel. Het betreft diverse tunneltechnische installaties, tunnelwanden, het schouwpad, technische ruimtes en isolatoren en uithouders. De werkzaamheden lopen door tot 2026. Het herstellen van de geluidsschermen op het A15-tracé loopt op planning en is naar verwachting in Q3 afgerond.

Alle investeringen in het Havengebied hebben eraan bijgedragen dat de prestaties voor het spoorgoederenvervoer zijn verbeterd. Ook in de eerste helft van 2025 laat het aantal hinderrijke storingsen, zowel in aantal storingsen als in vertragsminuten, een forse daling zien.

Bijlage 3: beheerconcessieprogramma's (2/3)

Verbeterprogramma STS-passages

Het STS-verbeterprogramma blijft als een van de programma's onderdeel uitmaken van de ProRail-beheerconcessie. De volgende programmaonderdelen lopen nog onder aansturing van de stuurgroep STS:

- **Stuurgroep STS:** Sinds januari 2025 is de Stuurgroep STS herstart onder de bestaande speerpunten. Een belangrijk actiepunt betreft de herziening van de Terms of Reference, met als doel in 2026 door te gaan onder een nieuw referentiekader. Daarbij wordt beoordeeld of het STS-verbeterprogramma onderdeel moet blijven van de beheer- dan wel vervoerconcessie.
- **Upgrade S-borden (USB):** In maart 2024 is een MIRT-subsidieaanvraag ingediend bij IenW voor aanvullende financiering van project USB. IenW verzoekt om een nauwkeuriger inschatting van de veiligheidswinst, ter onderbouwing van een besluit dat onderdeel wordt van de beleidsagenda Spoorveiligheid (oplevering eind 2025). De realisatiefase duurt naar verwachting twee tot tweeënhalf jaar. Bij akkoord in Q4 2025 wordt oplevering voorzien in 2028.
- **Botsrisicomodel Waalhaven-Zuid:** Het prototype is doorontwikkeld tot een landelijke toepassing ten behoeve van objectieve veiligheidsbeoordelingen, onder andere voor doorschietlengtes. Oplevering wordt verwacht in Q4 2025.
- **Regeling spoorverkeer – artikelen 30 en 31:** ProRail, IenW en vervoerders bespreken verbeteringen aan artikelen 30 en 31. Deze werkzaamheden worden voortgezet onder het traject modernisering spoorwegwet en vallen buiten het STS-programma.
- **ATB-Vv tranche 6:** Door koppeling aan het project Ombouw Rotterdam kunnen meer installaties tegen lagere kosten worden gerealiseerd. Contractering van de opdrachtnemer is voorzien vóór Q3 2025.
- **STS bij glad spoor:** Na een toename van STS-passages bij glad spoor in de herfst van 2023 is via de Stuurgroep STS geadviseerd de remstrategieën van machinisten te herzien.
- **STS-passages Havenspoorlijn – veiligheidsstudie:** Arcadis heeft in Q2 2025 het rapport opgeleverd met toetsing van beheersmaatregelen op effectiviteit, kosten, operationele impact en haalbaarheid. ProRail inventariseert welke maatregelen kunnen worden geïmplementeerd.

Bijlage 3: beheerconcessieprogramma's (3/3)

Verbeterprogramma Betrouwbaar Beter

In 2025 is het verbeterprogramma Betrouwbaar Beter verdergegaan met het ontwikkelen en implementeren van de verbetermaatregelen, zoals in het programmaplan zijn opgesteld. Daarnaast hebben NS en ProRail al geïmplementeerde maatregelen ingezet.

Het gezamenlijke programma onder concessiesturing lenW van ProRail en NS gaat richting afronding in Q3. De mijlpalen in de werkstromen zijn afgerond en borging in de lijnorganisaties is in afronding. Het ministerie van lenW heeft opdracht gegeven tot een externe evaluatie. Op basis van de externe evaluatie verwachten ProRail en NS begin september decharge te ontvangen vanuit het ministerie. ProRail en NS hebben daarbij aandacht voor het borgen van de maatregelen in de reguliere bedrijfsvoering. Daarnaast gaan ProRail en NS door met het continu verbeteren van de prestaties.

Highlights resultaten programma van 2025:

- Mede door de TSB-aanpak en het tijdelijk verwerken ervan in de dienstregeling is er meer grip op TSB's en het beperken van de impact ervan. Dagelijkse en wekelijkse monitoring zorgen ervoor dat maatregelen effectief en blijvend worden ingezet om de prestaties voor de reiziger op een goed niveau te houden.
- Robuuste dienstverlening bij buitendienststellingen. Daarbij is te zien dat het verval van de prestaties rondom impactvolle buitendienststellingen een stuk minder is en dit in balans is met de vervoerscapaciteit.
- Meerdere evaluaties van de impactvolle werkzaamheden vanuit de plan- en analyseafdelingen van NS en ProRail. Dit had geen aanpassingen van het proces "Ontwerpen dienstregeling tijdens impactvolle werkzaamheden" tot gevolg. Wel leverde het inzichten als onderbouwing of verdieping van de uitgangspunten van dit proces.
- Integrale aanpak opgesteld om het aantal impactvolle storingen op korte termijn te kunnen verminderen.
- Evaluatie eerste 3 weken 80-weekse: evaluatierapport zeer goed ontvangen.
- De komende 6 maanden gaan we onverminderd door om de prestaties verder te verbeteren. Het worden nog een aantal drukke maanden. Deze zomer werken we op diverse plekken aan de vernieuwing van het spoor in o.a. Groningen, Vught, Breda en Schiphol. Vanaf september kennen we de drukste maanden van het jaar met de nieuwe scholieren en studenten, maar ook de omleidingsroutes van de goederentreinen gaan door en ook de herfstperiode vraagt van ons blijvende aandacht. Genoeg uitdagingen om een betrouwbaar product te leveren aan de klant met goede prestaties.

Bijlage 4: tien slechtst presterende reisrelaties (1/2)

Reizigerspunctualiteit Hoofdrailnet 3 minuten

De rangschikking van de reisrelaties vindt plaats op basis van de impact op het landelijke KPI-cijfer. Deze impact wordt mede bepaald door het aantal reizigers (de weging) op de betreffende reisrelatie.

	Herkomst	Bestemming	Reizigerspunctualiteit 3 minuten (%)	Toelichting
1	Rotterdam Centraal	Amsterdam Zuid	74,4	Deze reisrelatie gaat via de Hogesnelheidslijn (HSL). Treinen op de HSL presteren gemiddeld minder goed door interactie met vertraagde internationale treinen, aanhoudende problemen met materieel en de complexe infrastructuur. Door een dienstregelingsstructuur waarin de tijdelijke snelheidsbeperking (TSB) volledig juist verwerkt is, zijn de prestaties op de HSL wel beter dan vorig jaar.
2	Rotterdam Centraal	Breda	72,2	Deze reisrelatie gaat via de HSL. Zie reisrelatie 1 voor de toelichting.
3	Amsterdam Zuid	Rotterdam Centraal	77,2	Deze reisrelatie gaat via de HSL. Zie reisrelatie 1 voor de toelichting.
4	Breda	Rotterdam Centraal	74,3	Deze reisrelatie gaat via de HSL. Zie reisrelatie 1 voor de toelichting.
5	Amsterdam Centraal	Almere Centrum	74,2	De treinen op deze reisrelatie hebben een korte kering in Amsterdam, waardoor ze gevoeliger zijn voor vertragingen. Ook de werkzaamheden te Amsterdam en daaruit volgende dienstregeling hebben een negatieve invloed.
6	Rotterdam Centraal	Amsterdam Centraal	72,7	Een deel van de reizigers op deze reisrelatie gaat via de HSL. Voor deze reizigers geldt dezelfde toelichting als onder 1. Een ander deel van de reizigers maakt gebruik van een intercityverbinding die beneden gemiddeld presteert door de lange lijnvoering, TSB's in Zeeland en bij Lage Zwaluwe, en interactie met andere (HSL-)treinen.
7	Amsterdam Centraal	Rotterdam Centraal	74,6	Zie de toelichting onder 6, dit is namelijk dezelfde reisrelatie in omgekeerde richting. De intercity die niet over de HSL gaat, ervaart in deze richting geen hinder van de TSB's genoemd bij 6.
8	Utrecht Centraal	Amsterdam Centraal	83,5	De prestaties voor deze reisrelatie zijn niet ver beneden gemiddeld, maar de impact wordt versterkt door het zeer grote aantal reizigers. Op dit traject rijden veel treinen met lange lijnvoeringen die een grotere kans hebben op vertraging. Ook de werkzaamheden te Amsterdam en daaruit volgende dienstregeling hebben een negatieve invloed.
9	Rotterdam Centraal	Eindhoven Centraal	69,7	Een deel van deze reisrelatie gaat via de HSL, zie daarvoor de toelichting onder 1. Bovendien geldt voor de directe intercity dat deze beneden gemiddeld presteert door een korte kering in Den Haag en interactie met vertraagde internationale- en goederentreinen.
10	Amsterdam Centraal	Hilversum	77,6	De treinen op deze reisrelatie hebben een korte kering in Amsterdam, waardoor ze gevoeliger zijn voor vertragingen. Ook de werkzaamheden te Amsterdam hebben een negatieve invloed. Bovendien rijden HSL-treinen sinds 2025 door op dit traject, wat de prestaties van omliggende treinen beïnvloedt.

Bijlage 4: tien slechtst presterende reisrelaties (2/2)

Reizigerspunctualiteit Hoofdrailnet 10 minuten

De rangschikking van de reisrelaties vindt plaats op basis van de impact op het landelijke KPI-cijfer. Deze impact wordt mede bepaald door het aantal reizigers (de weging) op de betreffende reisrelatie.

	Herkomst	Bestemming	Reizigerspunctualiteit 10 minuten (%)	Toelichting
1	Amsterdam Zuid	Rotterdam Centraal	88,4	Deze reisrelatie gaat via de Hogesnelheidslijn (HSL). Treinen op de HSL presteren gemiddeld minder goed door interactie met vertraagde internationale treinen, aanhoudende problemen met materieel en de complexe infrastructuur. Door een dienstregelingsstructuur waarin de tijdelijke snelheidsbeperking (TSB) volledig juist verwerkt is, zijn de prestaties op de HSL wel beter dan vorig jaar.
2	Rotterdam Centraal	Amsterdam Zuid	89,2	Deze reisrelatie gaat via de HSL. Zie reisrelatie 1 voor de toelichting.
3	Amsterdam Centraal	Rotterdam Centraal	84,1	Een deel van de reizigers op deze reisrelatie gaat via de HSL. Voor deze reizigers geldt dezelfde toelichting als onder 1. Een ander deel van de reizigers maakt gebruik van een intercityverbinding die beneden gemiddeld presteert door de lange lijnvoering en interactie met andere (HSL-) treinen.
4	Rotterdam Centraal	Amsterdam Centraal	83,2	Zie de toelichting onder 3, dit is namelijk dezelfde reisrelatie in omgekeerde richting. In deze richting ervaart de intercityverbinding ook hinder van TSB's in Zeeland en bij Lage Zwaluwe.
5	Rotterdam Centraal	Breda	89,7	Deze reisrelatie gaat via de HSL. Zie reisrelatie 1 voor de toelichting.
6	Schiphol	Rotterdam Centraal	89,6	Deze reisrelatie gaat via de HSL. Zie reisrelatie 1 voor de toelichting.
7	Rotterdam Centraal	Eindhoven Centraal	83,9	Een deel van deze reisrelatie gaat via de HSL, zie daarvoor de toelichting onder 1. Bovendien geldt voor de directe intercity dat deze beneden gemiddeld presteert door een korte kering in Den Haag en interactie met vertraagde internationale- en goederentreinen.
8	Utrecht Centraal	Den Haag Centraal	93,2	De prestaties voor deze reisrelatie zijn beneden gemiddeld, maar niet slecht. Het beneden gemiddelde effect wordt versterkt door het zeer grote aantal reizigers. Op dit traject rijden veel treinen met lange lijnvoeringen en een korte kering, waardoor opgelopen vertraging slecht uitdempt.
9	Rotterdam Centraal	Schiphol	90,4	Deze reisrelatie gaat via de HSL. Zie reisrelatie 1 voor de toelichting.
10	Eindhoven Centraal	Rotterdam Centraal	87,2	Zie de toelichting onder 7, dit is namelijk dezelfde reisrelatie in omgekeerde richting.

Bijlage 5: vijf best en slechtst presterende aankomststations

Vijf best presterende aankomststations voor reizigerspunctualiteit HRN 10 minuten

	Aankomststation	Reizigerspunctualiteit 10 minuten (%)
1	Utrecht Centraal	96,5
2	Amsterdam Centraal	96,3
3	Amsterdam Sloterdijk	96,9
4	Haarlem	96,9
5	Zaandam	97,3

Vijf slechtst presterende aankomststations voor reizigerspunctualiteit HRN 10 minuten

	Aankomststation	Reizigerspunctualiteit 10 minuten (%)	Toelichting
1	Rotterdam Centraal	92,8	Reizigers die hier aankomen, komen voor een zeer groot deel van de HSL.
2	Eindhoven Centraal	93,7	Aankomsten op dit station ondervinden veel vertraging door (interactie met) internationale treinen, HSL-treinen, TSB's, (extra omgeleid) goederenverkeer en lange lijnvoeringen.
3	Breda	92,4	Reizigers die hier aankomen komen voor een groot deel van de HSL. Een ander deel komt via het oosten van Brabant en heeft daar interactie met (extra omgeleid) goederenverkeer.
4	Amsterdam Zuid	94,6	Reizigers die hier aankomen, komen voor een zeer groot deel van de HSL.
5	Den Haag Centraal	94,7	Aankomsten op dit station ondervinden veel vertraging door (interactie met) internationale treinen en HSL-treinen. Ook is er een negatief effect van de werkzaamheden op dit station en de dienstregeling die daardoor aangepast moet worden.