










Addendum beheerplan 2024-2025

Documentgegevens	
Eigenaar	Corporate Control
Kenmerk	VT20160142-1167882800-7971
Versie	1.0
Datum	15 november 2024
Onderwerp	Addendum beheerplan 2024-2025
Status van het document	Definitief

Inhoud

Inleiding **4**

Beleidsprioriteiten voor 2025 **5**

Beleidsprioriteit 1: intensivering van de instandhoudingsopgave 5
Beleidsprioriteit 2: in kaart brengen urgente spooropgaven t/m 2030 en keuzemogelijkheden daarbij 7
Beleidsprioriteit 3: verdere ontwikkeling (van de taakuitvoering) van de organisatie 7
Overige onderwerpen uit de jaarbrief 2024 8

Aanvullingen en wijzigingen op beheerplan 2024-2025 **12**

Hoofdstuk 2. Integrale ontwikkelagenda 12
Hoofdstuk 3. Dagelijkse Operatie – Logistiek 13
Hoofdstuk 4. Dagelijkse Operatie – Assets 14
Hoofdstuk 5. Realisatie netwerk voor de toekomst 14
Hoofdstuk 6. Digitaliseren en datagedreven werken 15
Hoofdstuk 7. Implementatie van ERTMS 15
Hoofdstuk 8. Veiligheid 15
Hoofdstuk 9. ProRail en haar omgeving 17
Hoofdstuk 10. Risicomanagement en compliance 20
Hoofdstuk 11. Beschikbare financiële middelen 2025 21
Bijlagen beheerplan 2024-2025 22

Bijlage 1: Reactie stakeholders op hoofdlijnen addendum **29**

Bijlage 2: jaarbrief 2024 **30**

Inleiding

ProRail Verbindt. Verbetert. Verduurzaamt.

Onze missie: “Wij verbinden mensen, steden en bedrijven per spoor. Nu en in de toekomst. Wij maken aangenaam reizen en duurzaam vervoer mogelijk en zorgen dat het op en om het spoor veilig is.”

Het addendum beheerplan 2024-2025 is een aanvulling op het beheerplan 2024-2025. In het addendum geven we invulling aan de genoemde onderwerpen onder de drie beleidsprioriteiten die het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (hierna: IenW) ons in de jaarbrief 2024 heeft meegegeven. Daarnaast actualiseren we in het addendum een aantal onderwerpen in het beheerplan vanwege voortschrijdende inzichten en ontwikkelingen.

Via de jaarbrief 2023 als ook via de jaarbrief 2024 heeft het ministerie van IenW voor de periode 2024-2025 de volgende beleidsprioriteiten aan ProRail meegegeven:

1. **Intensivering van de instandhoudingsopgave;**
2. **In kaart brengen urgente spooropgaven t/m 2030 en keuzemogelijkheden daarbij;**
3. **Verdere ontwikkeling (van de taakuitvoering) van de organisatie.**

Samen met onze partners in de sector en het ministerie van IenW staan we voor de opgave om deze beleidsprioriteiten waar te maken.

Beleidsprioriteiten voor 2025

In de jaarbrief 2024 (bijlage 1) geeft het ministerie van IenW beleidsprioriteiten aan ProRail mee. De beleidsprioriteiten zijn ongewijzigd gebleven ten opzichte van de beleidsprioriteiten uit de jaarbrief 2023. Per beleidsprioriteit geeft het ministerie aandachtspunten mee die van belang zijn voor de begroting 2025 en het addendum op het beheerplan 2024-2025 voor het jaar 2025. In dit hoofdstuk gaat ProRail nader in op deze aandachtspunten.

Beleidsprioriteit 1: intensivering van de instandhoudingsopgave

De belangrijkste aandachtspunten binnen deze beleidsprioriteit zijn het basiskwaliteitsniveau spoor (voor de periode 2026 en verder, voor zover dit leidt tot wezenlijke wijzigingen die al in 2025 effect hebben) en de havenspoorlijn inclusief de bijbehorende emplacementen.

Basiskwaliteitsniveau spoor
De instandhouding van het Nederlandse spoornetwerk wordt een steeds grotere opgave. Dat komt doordat een groot deel van de spoorinfrastructuur gedurende de vorige eeuw is aangelegd, waardoor in de komende jaren in toenemende mate vernieuwing van de infrastructuur nodig is. De kosten voor exploitatie, onderhoud en vernieuwing nemen door intensiever gebruik, duurdere materialen en hogere lonen toe. Deze uitdaging wordt in praktische zin versterkt door krapte op de arbeidsmarkt. We zien daarnaast dat de uitdagingen aan de infrastructuur zich blijven ontwikkelen. Bijvoorbeeld op het gebied van veiligheid op en rondom het spoor (zoals brandblusvoorzieningen), veilig en gezond werken aan het spoor (zoals kwartsloze ballast) en de toepassing van flora- en faunawetgeving (zoals bermonderhoud en gravende dieren). Ook door incidenten buiten (zoals de verzakkingen op de Zeeuwse lijn in november 2023) wordt meer en meer duidelijk welke impact het veranderende klimaat heeft op bijvoorbeeld de baanstabiliteit. De betaalbaarheid en maakbaarheid van ons spoornetwerk zijn met dit alles een uitdaging.

Tegen deze achtergrond hebben ProRail en het ministerie van IenW het basiskwaliteitsniveau spoor (hierna: BKN spoor) voor de spoorinfrastructuur vanaf 2026 uitgewerkt, inclusief de consequenties van de gemaakte keuzes hierin. Net als bij het basiskwaliteitsniveau voor de netwerken van Rijkswaterstaat, kiest de Rijksoverheid voor een goede instandhouding van het spoor. Dit is immers een randvoorwaarde voor verbetering en verdere uitbreiding van het netwerk. Samen met het ministerie van IenW hebben we, in lijn met onze strategie Spoor naar morgen, de afgelopen periode kritisch afgewogen hoe de basiskwaliteit moet worden vormgegeven en waar mogelijkheden zitten om zaken efficiënter of anders te doen. Hierbij wordt ook geïnvesteerd in digitalisering, verdere verduurzaming en het klimaatadaptief maken van het spoor.

Wij zien het BKN spoor als “minder meer”. Het ministerie van IenW stelt meer beschikbaar voor de instandhouding van het spoor (meer), echter niet het totaal benodigde budget dat nodig zou zijn bij ongewijzigd beleid (dus minder). Dit sluit daarmee aan bij een van onze strategische pijlers om het spoor betaalbaar te houden. Om bij te dragen aan deze betaalbaarheid zijn we met het ministerie van IenW tot een set van maatregelen gekomen die zich richt op de volgende thema’s, zoals ook is beschreven in de kamerbrief van 7 juni 2024[1]:

[1] Kamerstukken II 2023/24, 29984 nr. 1202

- ***Efficiëntie in de eigen organisatie:*** Het vergroten van de efficiëntie van de eigen organisatie, waardoor we besparen op apparaatskosten ten opzichte van het niveau waar deze kosten bij een toenemende instandhoudingsopgave naar toe zouden groeien.
- ***Efficiëntere inrichting van het onderhoud:*** Om te zorgen dat de toenemende instandhoudingsopgave maakbaar blijft, is het nodig om meer ruimte op het spoor vrij te maken voor onderhoud en vernieuwing en om die ruimte effectiever te kunnen benutten. In dat kader zal ProRail veranderingen in gang zetten om de werktijd in de nacht en aan de randen van de dag/nacht te verlengen. Mogelijk zullen we ook vaker overdag werken. Daarbij zal aandacht zijn voor de bereikbaarheid van voorzieningen rond het spoor zoals onderwijsinstellingen. Dit alles leidt tot lagere kosten en moet eraan bijdragen dat werken aan het spoor aantrekkelijk blijft. Met de huidige marktsituatie is dit niet vanzelfsprekend. Een andere maatregel is dat zogeheten elektrische scheidingslassen in het spoor na de implementatie van ERTMS niet direct gesaneerd worden, maar pas op het moment dat we op dat stuk spoor aan het werk gaan. De uitwerking van deze maatregelen en mogelijke gevolgen zullen vooraf worden afgestemd met relevante stakeholders.
- ***Gerichte keuzes in maatschappelijke ambities en ontwikkelingen:*** Het werken aan doelstellingen op het gebied van een klimaatneutrale en circulaire infrastructuur (KCI) en schoon en emissieloos bouwen (SEB) moet voor een groot deel bereikt worden via de instandhouding van de bestaande infrastructuur en is daarom onderdeel van het BKN spoor. Hiervoor wordt een taakstellend budget toegekend. ProRail zal zich maximaal inspannen voor KCI en SEB binnen deze kaders. Er zal ook een begin gemaakt worden met maatregelen die nodig zijn om de spoorinfrastructuur klimaatadaptief te maken (aanpak via toprisico's). De komende jaren vindt verdere voorbereiding daarop plaats.
- ***Onderbouwd verlengen theoretische levensduren:*** De theoretische levensduur van de assets, zoals opgenomen in onderhoudsvoorschriften, blijkt in een aantal gevallen in de praktijk langer te zijn, zonder dat dit direct van invloed is op de prestaties. Door de theoretische levensduur onderbouwd te verlengen op basis van praktijkervaringen, gaat de raming van de vervangingsbehoefte omlaag. Deze aanpak past bij goed asset management en levert geen significante verhoging van risico's op.
- ***Doelmatig beheer en onderhoud van stations:*** Dit betreft maatwerk per station en omvat onder andere het afschalen van het onderhoud van weinig of niet gebruikte delen van fietsenstallingen. Daarnaast wordt gekeken waar uitstel mogelijk is van vervanging van zitvoorzieningen, zitranden, groeneilanden en wachtvoorzieningen. Hierbij blijven we rekening houden met de wachttijdbeleving en sociale veiligheid. De frequentie van de periodieke constructieve schoonmaak gaat van drie naar vijf jaar. Daarmee blijven de stations in de basis van een kwalitatief goed niveau.
- ***Verminderde inzet wisselverwarming:*** Het uitgangspunt blijft de huidige situatie: hierbij kan de reguliere dienstregeling ook onder winterse omstandigheden gereden worden en wordt bij bepaalde weersomstandigheden een Landelijk Uitgedunde Dienstregeling (hierna: LUD) gereden. De maatregel betekent dat de wisselverwarming niet meer vervangen wordt op plekken waar wissels in de reguliere dienstregeling of de LUD niet of weinig worden gebruikt.

Het is noodzakelijk om het spoor goed te onderhouden en tijdig te vervangen om de prestaties op het spoor te borgen. Tegelijkertijd zitten tussen de BKN-maatregelen ook maatregelen waar de reiziger en goederenvervoerder wat van kunnen merken. Het meest duidelijk zal zijn dat de algemene beschikbaarheid van het spoor lager zal zijn doordat we meer overdag werken. Bij de andere maatregelen is de inschatting dat de impact over het algemeen beperkt is. De exacte impact van de maatregelen is afhankelijk van hoe er invulling aan wordt gegeven. ProRail werkt in 2024 en 2025 aan het concreet maken van de opdrachtomschrijvingen en het uitwerken van maatregelen. Wanneer maatregelen in uitvoering gaan en de operationele processen van stakeholders raken, zullen wij hierover afstemming zoeken met de relevante stakeholders.

Havenspoorlijn en de bijbehorende emplacementen

Het ministerie van IenW vraagt aandacht voor de achterstanden in de infra op de havenspoorlijn en bijbehorende emplacementen. ProRail benoemt in het beheerplan 2024-2025 deze achterstanden inclusief de relatie met het verbeterprogramma Zee-Zevenaar. Dit programma heeft als scope het Rotterdamse havengebied inclusief de bijbehorende emplacementen, het emplacement Kijfhoek en het A15-tracé (Sophiatunnel tot aan de Duitse grens/Zevenaar). Onderdeel van dit programma is ook een plan van aanpak om de lasten onder dwangsom terug te dringen. Op basis van de evaluatie van het verbeterprogramma 2022 – 2023 heeft het ministerie van IenW aangegeven het programma voorlopig tot eind 2026 te willen continueren. In het nieuwe verbeterprogramma ligt de nadruk op het wegwerken van de achterstanden in onderhoud en vernieuwing van de infra, op maatregelen om compliant te zijn aan de vereisten uit wet- en regelgeving externe veiligheid en daarmee op het tegengaan van lasten onder dwangsom en op de structurele borging van deze maatregelen in de reguliere organisatie. ProRail verwacht in het vierde kwartaal van 2024 formele besluitvorming van het ministerie van IenW over de continuering van het verbeterprogramma.

Beleidsprioriteit 2: in kaart brengen urgente spooropgaven t/m 2030 en keuzemogelijkheden daarbij

In 2024 vonden diverse gesprekken plaats over het BKN spoor, de financiële krapte en het nieuwe coalitieakkoord. Deze gesprekken hebben geleid tot het BKN spoor, zoals eerder in dit addendum is toegelicht. BKN spoor is opgenomen in de Integrale Ontwikkelagenda die we ook in 2025 blijven gebruiken om de spooropgaven en de keuzemogelijkheden in kaart te brengen.

Beleidsprioriteit 3: verdere ontwikkeling (van de taakuitvoering) van de organisatie

Veiligheidsmanagementsysteem

Begin 2024 heeft de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) de audit op het veiligheidsmanagementsysteem uitgevoerd ten behoeve van vernieuwing van de veiligheidsvergunning. Bij de bevindingen uit het auditrapport heeft ProRail een verbeterplan opgesteld. ILT heeft dit verbeterplan geaccepteerd en opgenomen in het definitieve ILT-auditrapport. Op basis van de auditresultaten en het ProRail verbeterplan heeft ILT de veiligheidsvergunning vernieuwd voor vijf jaar. ProRail pakt de uitvoering van de verbetermaatregelen voortvarend op om daarmee de tekortkomingen op te heffen en de werking van het veiligheidsmanagementsysteem verder te verbeteren.

Veiligheidscultuur

De operationele clusters van ProRail (Verkeersleiding, ICT, Assetmanagement, Projecten) en het cluster Veiligheid zijn in 2024 gestegen naar trede 4 op de Safety Culture Ladder. We hebben naar aanleiding van het KIWA-auditrapport het lopende verbeterplan voor de veiligheidscultuur aangevuld met acties om leiderschap en betrokkenheid te vergroten, het gewenste gedrag te belonen, elkaar te herinneren aan de gemaakte afspraken (elkaar aanspreken op onveilig gedrag) en acties om interne metingen uit te voeren. Daarnaast zetten we in op nog een aantal extra acties:

- Ontwikkelen, implementeren en uitvoeren van interne gedragsscans/audits in 2024 e.v.;
- Ontwikkelen verplichte training veiligheid voor leidinggevenden voor 2025;
- Veiligheidscultuur is onderdeel van onze strategie Spoor naar morgen, waarbij ProRail-brede gedragsaspecten op veiligheid worden geformuleerd;
- Generieke training veiligheid voor alle medewerkers;
- Beloningssystematiek voor het stimuleren van het gewenste gedrag.

Kwaliteitsmanagementsysteem

ProRail gaat een integraal en uniform kwaliteitsmanagementsysteem (KMS) realiseren binnen heel ProRail. Daarbij wordt voortgebouwd op (de delen van) het KMS dat momenteel binnen meerdere clusters/afdelingen in gebruik is en in enkele gevallen (ISO-)gecertificeerd is. Het ProRail brede KMS-project maakt onderdeel uit van het programma "Eén ProRail manier van samenwerken"[2] en richt zich eerst op een ontwerp en implementatieplan van het KMS voor heel ProRail, waarna we in 2025 starten met de uitvoering hiervan.

De wens voor een ProRail-breed KMS komt voort uit de behoefte om de kwaliteit van processen beter te borgen en te verbeteren, zodat de uitkomst hiervan voorspelbaar wordt en kennis van de uitvoering van processen duurzaam vastgelegd is. Een KMS draagt daaraan bij doordat:

- Processen en procedures worden geborgd en beheerst;
- Monitoren van de naleving van de processen en de effectiviteit daarvan mogelijk wordt;
- Het systeem van beheer en monitoring ProRail in staat stelt om afwijkingen vroegtijdig te signaleren;
- Processen continu en duurzaam worden verbeterd;

STS-passages waarbij het gevaarpunt is bereikt

Het ministerie van IenW vraagt specifieke aandacht voor STS-passages (Stop Tonend Sein) op de havenspoorlijn waarbij het gevaarpunt is bereikt. Voor STS-passages bestaat het STS-verbeterprogramma onder de concessie. Dit verbeterprogramma is opgenomen in bijlage 3 van het beheerplan 2024-2025. Ook in 2025 blijven we werken aan maatregelen om het aantal STS-passages terug te dringen. In 2024 is een veiligheidsstudie uitgevoerd naar de STS-passages op de havenspoorlijnen. ProRail zal op basis van de resultaten (in Q4 2024) mogelijke maatregelen formuleren voor 2025.

Compliance aan wet- en regelgeving in het algemeen en specifiek bij de gunning van contracten

Het ministerie van IenW vraagt tevens aandacht voor compliance aan wet- en regelgeving en specifiek bij de gunning van contracten. In het beheerplan 2024-2025 is hier aandacht aan besteed in paragraaf 10.2 Compliance. Ook in 2025 blijft dit onze aandacht houden en blijven we ons maximaal inspannen om non-compliant contracteringen te voorkomen.

Overige onderwerpen uit de jaarbrief 2024

Verlenging beheerconcessie

Het ministerie van IenW heeft gekozen voor een beleidsneutrale verlenging van de beheerconcessie, waarin alleen de einddatum, wetsverwijzingen en de aanduiding van het ministerie wijzigen. Hiermee borgt het ministerie van IenW dat ProRail ook in 2025 een beheerconcessie heeft. Wij betreuren dat het ministerie van IenW de voor ProRail minimale wijzigingen voor de gelijkgerichte sturing met de NS, als concessiehouder op het hoofdrailnet, niet heeft overgenomen. Uiteraard zullen wij streven naar optimale samenwerking met NS waarbij de dienstverlening aan de reiziger centraal staat. Verschillen in de concessies van NS en ProRail kunnen dit onbedoeld verstoren.

[2] 'Eén ProRail manier van samenwerken' is één van de organisatieversterkers van onze strategie 'Spoor naar morgen' en betekent dat we op hoofdlijnen overal in de organisatie op dezelfde manier gaan werken.

Prestatie-indicatoren 2025 en verder – Reizigerspunctualiteit HRN en HSL

Zoals is aangekondigd in het beheerplan 2024-2025 gaat een aantal prestatie-indicatoren van ProRail wijzigen per 1 januari 2025. Het ministerie van IenW heeft de nieuwe bodem- en streefwaarden van de gezamenlijke prestatie-indicatoren met de NS en ProRail (Reizigerspunctualiteit HRN 3 minuten en Reizigerspunctualiteit HRN 10 minuten) in het proces van gunning van de nieuwe hoofdrailnetconcessie 2025-2033 vastgesteld. Bij de bepaling van de bodem- en streefwaarden voor deze nieuwe prestatie-indicatoren was het prestatieniveau van 2019 het uitgangspunt en is de ambitie ten opzichte van de bodem- en streefwaarden uit 2024 verhoogd. Er is bij vaststelling van de nieuwe bodem- en streefwaarden een theoretische benadering gedaan van realistisch te verwachten prestaties. We weten nog niet precies hoe deze systematiek gaat uitpakken en of ProRail de bodem- en/of streefwaarden kan halen. Daarnaast zijn er nieuwe ontwikkelingen (zoals de tijdelijke snelheidsbeperkingen op de HSL) die we niet voorzien hadden met een negatieve impact op de reizigerspunctualiteit op het HRN. Uit de praktijk moet blijken hoe goed onze theoretische inschatting was voor de ontwikkelingen. Dit betekent dat ProRail voor zowel 2024 als 2025 en verder de nieuwe prestatie-indicatoren en hun bodem- en streefwaarden continu analyseert ten behoeve van een duidelijke verantwoording over de prestaties en het gezamenlijke gesprek over de mogelijkheden tot beïnvloeding van ProRail. Om de overgang naar de nieuwe prestatie-indicatoren goed te kunnen volgen zullen we in 2025 blijven rapporteren over Reizigerspunctualiteit HRN 5 minuten en Reizigerspunctualiteit HRN 15 minuten als referentiewaarden. ProRail en NS doen momenteel verdere analyses en bespreken met IenW de omgang met deze situatie. Onderdeel van dit gesprek is ook de duiding van het verschil in sturing tussen Reizigerspunctualiteit 3 minuten en Reizigerspunctualiteit 10 minuten.

Tijdens het proces van gunning van de nieuwe hoofdrailnetconcessie heeft het ministerie van IenW met NS en ProRail afgesproken om de prestatie-indicator Reizigerspunctualiteit HSL 5 minuten los te laten. Om deze reden zal deze prestatie-indicator in 2025 niet meer gelden. Omdat de HSL-prestaties impact hebben op de rest van het hoofdrailnet en de TSB's op dit traject buiten de invloedsfeer van ProRail liggen, blijft ProRail deze rapporteren als referentiewaarden.

Prestatie-indicatoren 2025 en verder – overige prestatie-indicatoren

In de jaarbrief 2024 vraagt het ministerie van IenW ons om met een voorstel te komen voor de overige prestatie-indicatoren. In 2024 zijn er afspraken gemaakt over BKN spoor. De impact hiervan op de prestaties is ProRail nog aan het onderzoeken. Daarnaast heeft het ministerie van IenW de beheerconcessie beleidsarm verlengd. Om deze reden hanteren we dezelfde set aan prestatie-indicatoren voor 2025, zoals deze in 2024 golden, inclusief hun bodem- en streefwaarden. Voor de periode na 2025 zullen we nader in gesprek gaan met het ministerie van IenW.

Met betrekking tot de regionale series zijn geen afspraken gemaakt over reizigerspunctualiteit, maar over treinpunctualiteit. Deze afspraken zijn anders dan de prestatieafspraken die regionale vervoerders met hun concessieverleners hebben gemaakt. Bij een toekomstige herijking van de prestatie-indicatoren nemen we daarom deze prestatie-indicator mee.

Tabel 1: Overzicht prestatie-indicatoren en referentiewaarden.

Prestatiegebied	Prestatie-indicator	Bodemwaarde 2025	Streefwaarde 2025	Streefwaarde 2029
Algemeen	Klantoordeel reizigersvervoerders	6	7	
	Klantoordeel goederenvervoerders	6	7	
Storingen	Impactvolle storingen infra	520	450	
Treinpunctualiteit	Betrouwbaarheid regionale series	90,7%	93,7%	
Reizigerspunctualiteit	Reizigerspunctualiteit HRN 3 min. (met NS)	84,4%		86,0%
	Reizigerspunctualiteit HRN 10 min. (met NS)	94,5%		95,1%

Prestatiegebied	Referentiewaarden	Referentie bodemwaarde (2024)	Referentie streefwaarde (2024)
Reizigerspunctualiteit	Reizigerspunctualiteit HRN 5 min.	88,9%	91,5%
	Reizigerspunctualiteit HRN 15 min.	96,7%	97,4%
	Reizigerspunctualiteit HSL 5 min.	82,1%	84,2%

Rapportageverplichtingen voortvloeiend uit nieuwe hoofdrailnetconcessie 2025-2033

In de nieuwe hoofdrailnetconcessie 2025-2033 zijn extra rapportageverplichtingen opgenomen die ProRail ook raken. Daarom gaat ProRail vanaf 2025 ook rapporteren over de:

1. Tien slechtst presterende reisrelaties op basis van reizigerspunctualiteit 3 en 10 minuten op het hoofdrailnet, inclusief toelichting hierop. Dit is een gezamenlijke verplichting van ProRail en NS.
2. Vijf beste en vijf slechtst presterende aankomststations op basis van reizigerspunctualiteit 10 minuten, inclusief toelichting hierop. Dit is een gezamenlijke verplichting van ProRail en NS.
3. Impactvolle verstoringen. ProRail rapporteert al over impactvolle verstoringen, maar vanaf 2025 gaan we dit doen conform bijlage 4 lid 9 van de nieuwe hoofdrailnetconcessie 2025-2033. ProRail heeft het ministerie van IenW verzocht dit ook op te nemen in de beheerconcessie om de gelijkgerichte sturing van NS en ProRail te verankeren.

Verbeterprogramma ten behoeve van prestaties op het spoor

Het ministerie van IenW benoemt in de jaarbrief 2024 de mogelijkheid tot een verbeterprogramma voor de prestaties op het spoor. Op 2 april 2024 heeft de Tweede Kamer de motie van het lid Olger van Dijk aangenomen waarin de regering wordt verzocht een verbeterprogramma met NS en ProRail onder de concessie te starten. Op 16 juli 2024 heeft het ministerie van IenW het plan van aanpak voor het verbeterprogramma “Betrouwbaar Beter” met de Kamer gedeeld. Het doel van het verbeterprogramma is het verbeteren van de prestaties op het hoofdrailnet, met oog voor reiscomfort, voorspelbaarheid en informatievoorziening richting reizigers. Om deze verbetering te realiseren pakken ProRail en de NS de hoofdoorzaken van de lagere prestaties in 2023 aan. Samengevat is de doelstelling en de scope van dit programma als volgt:

ProRail en NS verbeteren de prestaties op het hoofdrailnet met oog voor reiscomfort, voorspelbaarheid en goede informatievoorziening. Dit doen zij door maximaal in te zetten op:

- Versnellen, verzachten en voorkomen van tijdelijke snelheidsbeperkingen;
- Beschikbaarheid treinmaterieel;
- Betrouwbare dienstregeling en informatievoorziening tijdens werkzaamheden.

Stakeholders zullen worden betrokken indien maatregelen uit het programma hen raken. Een uitgebreidere toelichting op het programma is verderop te vinden in dit addendum.

Maatregelen goederenvervoer

ProRail heeft met het ministerie van IenW prestatie-indicatoren afgesproken die betrekking hebben op het klantoordeel reizigersvervoerders en klantoordeel goederenvervoerders. Voor beide prestatie-indicatoren geldt een bodemwaarde van 6 en een streefwaarde van 7. Het klantoordeel goederenvervoerders scoorde over 2022 en 2023 onder de bodemwaarde met een 5. De belangrijkste oorzaken voor dit lage klantoordeel zijn de onverwachte verstoringen van de infrastructuur en het ervaren van gebrek aan klantgerichtheid.

ProRail geeft prioriteit aan het verbeteren van dit klantoordeel goederenvervoerders en heeft in het Directeurenoverleg Goederen diverse speerpunten en topthema’s afgesproken, waaronder infra op orde in de Rotterdamse haven en operationele focus op de omleidingsweken en omleidingsroutes in verband met de 80-weekse buitendienststelling Emmerich-Oberhausen. Daarnaast ontwikkelen we een Partner Portaal voor een betere informatievoorziening richting de vervoerders en zetten we in op een betere afhandeling van klachten. We streven met deze inzet naar een hogere klanttevredenheid vanaf de volgende meting in 2025.

Aanvullingen en wijzigingen op beheerplan 2024-2025

Hoofdstuk 2. Integrale ontwikkelagenda

2.2 Netwerkontwikkeling

Productstappen uit het Middellange termijn logistiek plan

In het beheerplan 2024-2025 geeft ProRail een toelichting op drie gebieden waarop nieuwe productstappen uit de Middellange termijn logistiek plan worden getoetst. Bij de asset-toets (tweede gebied) toetsen we de productstappen, naast tractie- en energievoorziening, baan en overwegen, ook op de detectie van treinen. Deze detectietoets is van groot belang, omdat bijvoorbeeld overwegen sluiten op basis van deze treindetectie. Er worden aanvullende maatregelen op de infrastructuur genomen als uit deze toets blijkt dat het materieel niet goed wordt gedetecteerd.

Tractie- en Energievoorziening (TEV)

We geven in het beheerplan bij Tractie- en Energievoorziening aan dat het energieopslag-onderstation Wierden in 2024 in dienst gaat. Dit zal naar verwachting pas in 2025 gebeuren. Verder doet ProRail in 2024 en 2025 verder onderzoek naar de mogelijkheden tot een vrije energieleverancierskeuze voor vervoerders. Dit doet ProRail samen met VIVENS. Met ingang van de vrije leverancierskeuze kunnen vervoerders zelf hun energie inkopen en hoeft dit niet meer collectief. De inrichting van de vrije leverancierskeuze is een complex project met een groot aantal aspecten, zoals de inrichting van de machinerie (de ICT-ontwikkeling), organisatie- en procesinrichting en de omgang met vereisten vanuit wetgeving.

Verbeteraanpak trein 2025 (VAT25)

Tijdens de 5-weekse buitendienststelling van Emmerich-Oberhausen in de eerste helft van 2024 heeft VAT25 een pilot “80-weekse voorbereiding” uitgevoerd om te testen in hoeverre ProRail is voorbereid op de 80-weekse buitendienststelling van het Derde Spoor in Duitsland en om verbeteracties te identificeren die nog voor de 80-weekse kunnen worden ingezet. Uit de pilot blijkt dat ProRail is voorbereid op de 80-weekse, maar dat de in 2022 gesignaleerde risico’s niet volledig kunnen worden gemitigeerd. Voor dienstregeling 2025, waarin er voor een langere periode omleidingsroutes zijn, zullen deze risico’s naar verwachting niet afnemen. We blijven ons echter maximaal inspannen om de risico’s te mitigeren met de mogelijkheden die er zijn.

- In ‘regulier bedrijf’ (geen grote verstoringen) is ProRail in staat om het treinverkeer over de Brabantroute zoveel mogelijk volgens plan doorgang te laten vinden. Dit is echter een kwetsbaar evenwicht, omdat de punctualiteit (reizigers en goederen) structureel (soms fors) lager ligt door de toename van het treinverkeer over de Brabantroute. Dit geldt voor zowel regulier als ‘verstoord’ bedrijf, maar in geval van verstoringen is de impact daarvan nog groter dan normaal, waardoor het treinverkeer sneller ernstig ontregeld wordt en fors ingrijpen door ProRail soms noodzakelijk is, met klanthinder tot gevolg.
- Risico’s op o.a. punctualiteit, grensproces, capaciteit, infra en bijsturing kunnen en zullen onder die omstandigheden vaker optreden. De maatregelen die ProRail neemt via o.a. het VAT25-programma helpen om die risico’s voor een deel te mitigeren, maar niet volledig. Dat komt ook, omdat een deel van de risico’s buiten de directe invloedssfeer van ProRail ligt en alleen in gezamenlijkheid met vervoerders of DB InfraGO kan worden gemitigeerd.

- Conclusie is dat ProRail is voorbereid op de 80-weekse, maar dat een toename van klanthinder, een lagere punctualiteit en een periodiek hogere werkdruk voor de operatie niet in zijn geheel kunnen worden voorkomen. Dit geldt met name voor de 20 weken van de dubbelsporige stremming Emmerich; de risico's tijdens de 60 weken enkelsporige stremming zijn kleiner en beter beheersbaar.

Automatic Train Operation (ATO)

ProRail werkt continu aan de verbetering van het spoorwegnet en het optimaliseren van de capaciteit ervan. Een van de mogelijkheden om de capaciteit van het spoor te vergroten, is de toekomstige toepassing van Automatic Train Operation, het automatisch laten rijden van treinen. Hiervoor werkt ProRail momenteel samen met DB Cargo Duitsland om een proef te doen met ATO op de Betuweroute.

Het ATO Betuweroute project is een zogenaamd 'flagship project' onder de Joint Declaration of Intent (JDOI) die gaat over de samenwerking in het spoorgoederenvervoer tussen de Duitse en Nederlandse overheid en de spoorwegsector. Deze ATO pilot is ook van groot belang voor het Duitse ministerie en de betrokken stakeholders aan Duitse zijde. Financiering vanuit het Duitse ministerie voor dit project is € 20 miljoen. In januari 2024 is vanuit het Nederlandse ministerie het belang van deze ontwikkeling in het spoorgoederenvervoer onderstreept door voor dit project € 15 miljoen beschikbaar te stellen voor de periode 2024-2027.

ProRail en DB Cargo Duitsland gaan gedurende een jaar (start vanaf medio 2025) proefritten op de Betuweroute uitvoeren. Met de uitvoering van dit project krijgen we beter inzicht in de potentie van ATO voor het spoor in Nederland. ProRail verwacht dat de opgedane ervaringen voor een belangrijk deel ook toepasbaar zullen zijn voor alle vervoerders van reizigers en goederen per spoor in Nederland. Daarmee levert deze pilot waardevolle informatie op voor een eventuele toekomstige uitrol van ATO op de hoofdspoorweginfrastructuur.

Hoofdstuk 3. Dagelijkse Operatie – Logistiek

3.2 Logistieke Operatie

In het beheerplan 2024-2025 licht ProRail functieverbreding toe. In 2024 geven we hier verder invulling aan en in 2025 gaan we hiermee starten. Met functieverbreding bereiden we onze verkeersleiding voor op de toekomst, waarbij we met de komst van STOC (Safety, Traffic, Order Control) de veiligheids-, logistieke- en ordertaken meer scheiden. Nu zijn deze taken nog gecombineerd bij een functionaris waardoor deze bij calamiteiten parallel aan zowel veiligheid als logistiek moet werken. De afhandeling kan worden versneld door dit te scheiden. Daarnaast biedt het STOC-model in combinatie met de digitalisering meer mogelijkheden om locatie-onafhankelijk te werken en het werk flexibeler te verdelen om zo de grote verschillen tussen piek en dal op te vangen. Dit is, gelet op de krapper wordende arbeidsmarkt, noodzakelijk om een robuuste bezetting te waarborgen.

Daarnaast willen we met functieverbreding in een veranderende arbeidsmarkt een aantrekkelijke werkgever blijven. Daarom bieden we onze logistieke operationele collega's ruimte om zich te ontwikkelen en door te groeien. Treinverkeersleiders en decentrale verkeersleiders kunnen bijvoorbeeld meer werkplekken leren en landelijke taken gaan uitvoeren.

Hoofdstuk 4. Dagelijkse Operatie – Assets

4.2 Aantoonbare Veilige Berijdbaarheid

In het beheerplan 2024-2025 lichten we het programma Aantoonbare Veilige Berijdbaarheid al toe. In deze passage noemen we ook een verbetering van het werken met FMECA's[3]. In 2024 en 2025 neemt ProRail referentie FMECA's mee in de nieuwe PGO-contracten. Met de invoering van de nieuwe PGO-contracten handelen we daarnaast meer uniform op normoverschrijdingen. Deze uniformering in combinatie met de stappen die zijn gezet in het inzicht van normoverschrijdingen en de afhandelingsstatus hiervan, verbetert de aantoonbare veilige berijdbaarheid.

HSL

Sinds 2020 heeft de HSL te maken met meerdere tijdelijke snelheidsbeperkingen (TSB's) tussen Hoofddorp en de Groene Hart Tunnel. Constructiefouten in de tien viaducten op dit baanvakdeel zijn de oorzaak van deze TSB's. Op viaduct Zuidweg is sinds het najaar van 2022 een snelheidsbeperking van 80 km/u van kracht. De beoogde snelheidsverhoging naar 160 km/u eind 2023 op viaduct Zuidweg was niet mogelijk. Door geconstateerde constructiefouten in de negen overige viaducten geldt sinds januari 2024 een TSB van 120 km/u, die Infraspeed in juli 2024 op een vijftal viaducten verder heeft verlaagd naar 80 km/u. ProRail werkt samen met het ministerie van IenW en Infraspeed om deze snelheidsverhoging van 80 km/u naar 120 km/u voor de verschillende viaducten mogelijk te maken. Binnen deze samenwerking is Infraspeed verantwoordelijk voor het dagelijkse beheer en onderhoud van de HSL, en verleent het ministerie van IenW opdracht aan Infraspeed voor herstelwerkzaamheden en vernieuwingen. ProRail vervult hierbij namens het ministerie van IenW contractmanagement taken en is verantwoordelijk voor de verkeersleiding, capaciteitsverdeling en de organisatie bij calamiteiten.

Om de snelheid te kunnen verhogen naar 300 km/u moeten aan de viaducten ingrijpende herstelmaatregelen worden uitgevoerd, o.a. het landhoofd aan de zuidzijde van viaduct Zuidweg moet volledig vernieuwd worden. De noodzakelijke herstelmaatregelen aan de andere viaducten zijn momenteel in onderzoek. Volledige terugkeer naar 300 km/u wordt op z'n vroegst in 2026 verwacht.

Hoofdstuk 5. Realisatie netwerk voor de toekomst

5.3 Programmering projectenportfolio 2024 en 2025

Stationsagenda

In het beheerplan 2024-2025 staat een passage over de Stationsagenda. Deze passage heeft echter niet enkel betrekking op de Stationsagenda, maar ook op de stationsprojecten buiten deze agenda om. Daarnaast is het overzicht voor een aantal projecten niet meer actueel. Voor een actueel overzicht van alle projecten verwijzen we naar onze website www.prorail.nl/projecten.

De Stationsagenda is de leidraad voor de verdere ontwikkeling van stations in samenwerking tussen NS, ProRail en IenW. In de Stationsagenda wordt ook ingegaan op het thema toegankelijkheid. Binnen dit thema zal de normering en monitoring van beschikbaarheid van liften verder worden uitgewerkt. De ambitie is om in 2025 inzicht te geven in de prestaties van liften op het online-dashboard prestaties.prorail.nl. Daarmee geeft ProRail ook invulling aan de belofte van het ministerie van IenW aan de Tweede Kamer om hier inzicht in te geven.

[3] FMECA: Failure Mode Effect & Criticality Analysis. Dit betekent dat we onderzoeken (Analysis) op welke wijze een installatie kan falen (Failure Mode) en welk effect (Effect) dit heeft.

Hoofdstuk 6. Digitaliseren en datagedreven werken

6.3 Standaardiseren, automatiseren en moderniseren (inclusief lifecycle management)

In het beheerplan 2024-2025 licht ProRail lifecycle management toe. Eén van de projecten die we noemen is VOS (Verkeersleiding OndersteuningsSysteem). Hierbij wekten we ten onrechte de indruk dat dit project draait om het vervangen van grafische schermen. Het project VOS is echter een samenspel van applicaties waarmee de dienstregeling wordt onderhouden en waarmee mutaties op die dienstregeling in het totale logistieke domein worden verspreid. De focus voor de komende periode ligt op het bij elkaar brengen van planinformatie die nodig is voor de bijsturing van treinen.

Hoofdstuk 7. Implementatie van ERTMS

ProRail benoemt in het beheerplan 2024-2025 de implementatie van ERTMS. De programmadirectie ERTMS is in opdracht van het ministerie van IenW verantwoordelijk voor regievoering, coördinatie en stelselmanagement van ERTMS in de sector. ProRail draagt bij aan het programma door de ontwikkeling en realisatie van het infrasysteem.

In de kamerbrieven bij de 19e en 20e voortgangsrapportages van de programmadirectie ERTMS is een nieuwe, ontwikkelgerichte, lerende programma-aanpak (uitvoering in tranches) voor de uitrol van ERTMS in Nederland aangekondigd. Deze voorgestelde aanpak wordt onderschreven door de ERTMS Stuurgroep waarin de sector vertegenwoordigd is, inclusief ProRail. De scope en tijdslijnen van het programma zullen hierdoor wijzigen, alsmede de opgave voor exploitatie, onderhoud en vervangingen van baanvakken die op een ander moment met ERTMS uitgerust worden (in het kader van de totale ERTMS-opgave en het Nationaal Implementatie Plan ERTMS). Daarnaast wijzigt hierdoor bijlage 3 “Projecten Implementatie ERTMS ProRail 2024-2027” van het beheerplan 2024-2025 waarschijnlijk, in afwachting van definitieve besluitvorming. Op het moment van schrijven is nog onduidelijk wanneer het ministerie van IenW hierover gaat besluiten.

Hoofdstuk 8. Veiligheid

8.2 Veiligheidscultuur

In het beheerplan 2024-2025 spreken we nog over de veiligheidscultuurladder. Deze term is vervangen door Safety Culture Ladder. De lading die beide termen dekt, is gelijk aan elkaar.

8.3 Veilig reizen

In het beheerplan 2024-2025 geeft ProRail aan dat de basisveiligheidsrisico’s ontsporing, treinbotsing en transferongeval onder veilig reizen vallen. Het basisveiligheidsrisico “security” ontbreekt hierbij, terwijl deze wel onder veilig reizen hoort. Onder security verstaan we de maatregelen en voorzieningen ter bescherming van objecten (assets) tegen een bewuste aantasting van de veilige staat, aard en/of functionaliteit van personen, objecten en bedrijfsprocessen. Deze aantasting kan zich manifesteren via vijf scenario’s (of “incidenten”): (1) vandalisme, (2) diefstal/inbraak/insluiping, (3) geweld/agressie, (4) hacking (inbreuk op spoorbesturingssystemen) en (5) terrorisme.

In het kader van security hebben we de benodigde beveiligingsvoorzieningen van infrastructuur, terreinen en objecten en de methodiek volgens welke deze voorzieningen moeten worden vastgesteld, vastgelegd in de bedrijfsvoorschriften van ProRail.

8.4 Veilig werken

Voorschrift veilig werken

ProRail heeft in het beheerplan 2024-2025 aangegeven dat het geactualiseerde voorschrift veilig werken eind 2023 van kracht zou worden. Het geactualiseerde voorschrift wordt echter per 1 januari 2025 van kracht, waarna deze regelgeving verder gaat onder de naam ‘voorschrift veilig werken – aanrijdgevaar trein’ (Vvw-at). Uitgangspunt voor de actualisatie van het Vvw-at is dat ProRail expliciet de keuze heeft gemaakt om voor het eigen personeel ook volledig invulling te geven aan dezelfde regelgeving zoals die geldt voor de aannemers binnen de railinfrabranche. Dit betekent onder meer dat de veiligheidsregels voor ProRail-medewerkers die onder eigen veiligheidsverantwoordelijkheid nabij het spoor werken, gaan wijzigen. Dit vraagt onder andere organisatorische aanpassingen binnen ProRail met betrekking tot het aanwijzen van medewerkers met deze specifieke bevoegdheden (Taak Eigen Veiligheid en Beperkt Zelfstandig Betreder), hun opleiding en instructie, en de registratie van dit alles voor de aantoonbaarheid.

De genoemde organisatorische aanpassingen zijn aan de orde binnen ProRail en de bedrijven binnen de railinfrabranche waarop het vvw-at van toepassing is. Het betreft een kwaliteitsslag in de aanwijzing en instructie van personen die zorgdragen voor hun eigen veiligheid; Taak Eigen Veiligheid (TEV) en Beperkt Zelfstandig Betreder (BZB). Er worden hierdoor geen consequenties voorzien met betrekking tot het aanwerven van personeel of het uitvoeren van werkzaamheden. Er is derhalve geen impact voor overige stakeholders.

Laagspanning

Op het gebied van laagspanning is er een aanvulling ten opzichte van het beheerplan 2024-2025. Uit de besprekingen tussen ProRail en de Nederlandse Arbeidsinspectie (NLA) is een roadmap gekomen, waarmee we voldoen aan de wetgeving voor de spoorsector. De visie van deze roadmap is dat we spanningsloos werken aan relaiskasten en -huizen. Het doel is om 100% spanningsloos te kunnen werken aan deze en andere laagspanningsinstallaties. De roadmap bevat vijf ambities:

1. Bij nieuwbouw worden intrinsiek veilige relaiskasten en -huizen opgeleverd;
2. Bestaande relaiskasten en -huizen worden stap voor stap aanraakveilig gemaakt;
3. Functiewijziging van bestaande relaiskasten en -huizen is een mogelijkheid om aanraakveiligheid te realiseren;
4. Commissioning borgt de aanraakveiligheid van nieuwe en/of gewijzigde relaiskasten en -huizen;
5. Met NEN3140 inspecties wordt de aanraakveiligheid van overige laagspanningsinstallaties opgepakt.

Daarnaast overlegt ProRail met de NLA over een zesde ambitie die ingaat op organisatorische maatregelen, zoals de handelingskaders.

8.5 Veilig leven

Overwegveiligheid

ProRail benoemt in het beheerplan 2024-2025 verschillende maatregelen en ontwikkelingen die betrekking hebben op overwegveiligheid. ProRail heeft de toepasbaarheid van automatische waarschuwingsinstallatie (AWI) onderzocht en geconcludeerd dat de inzet niet kosteneffectief is voor specifiek landbouwoverwegen. De AWI wordt mogelijk wel ingezet op een aantal specifieke niet-openbaar-toegankelijke locaties in haven- en industriegebieden. Daarnaast onderzoeken we verdere innovaties, zoals ook in het plan van aanpak overwegveiligheid is opgenomen.

In het najaar van 2024 evalueert ProRail samen met het ministerie van IenW de beleidsagenda 2020-2025 (waarin meerdere veiligheidsonderwerpen zijn opgenomen). Daaropvolgend voeren het ministerie van IenW en ProRail gesprekken over (de veiligheidsonderwerpen in) de nieuwe beleidsagenda.

Verder is in het plan van aanpak SOVA (Structurele Overwegen Verbeter Aanpak) onder andere budget gereserveerd voor maatregelen ter verbetering van de spoorwegveiligheid van overwegen in haven- en industriegebieden. Samen met betrokken bedrijven zal ProRail een doelmatige besteding van deze gelden bepalen. Ook is er geld gereserveerd voor innovatie. Verder kijkt ProRail naar mogelijkheden om een aantal onbeveiligde landbouwoverwegen op het reizigersnet aan te pakken.

Suïcidepreventieprogramma

Het programma suïcidepreventie spoor is verlengd tot en met 2026. Het programma bouwt namens ProRail, NS en regionale vervoerders verder aan de ontwikkeling en borging van de drie pijlers van suïcidepreventie aanpak op het spoor:

1. Afschermen van het spoor: De aanpak van risico-locaties en risico baanvakken waarbij het spoor door inzet van hekken, anti-loopmatten en intelligente camera's minder toegankelijk wordt gemaakt;
2. Inzetten op interventies: Het opleiden van spoorwegpersoneel voor het doen van interventies, en het ontwikkelen van protocollen om snel te kunnen inspelen op risicovolle situaties die lokaal opspelen;
3. Maatschappij beïnvloeden: Bijdragen aan het bredere maatschappelijke debat over suïcidepreventie, door middel van publiekscampagnes, communicatierichtlijn en samenwerking met 113 Zelfmoordpreventie, politie, gemeenten en GGZ.

Ter ondersteuning van de preventieaanpak wordt onderzoek gedaan, kennis (inter)nationaal uitgewisseld en gewerkt aan innovaties.

Vervoer gevaarlijke stoffen

Ten aanzien van het (toekomstig) beleid rondom het vervoer van gevaarlijke stoffen zet ProRail zich actief in. Voorbeelden hiervan zijn de deelname aan het programma “incidentmanagement - vervoer gevaarlijke stoffen” dat voortkomt uit de energietransitie, het programma ”Robuust Basisnet” en verschillende (inter)nationale werkgroepen.

Hoofdstuk 9. ProRail en haar omgeving

9.2 Duurzaamheid

Chemische bestrijdingsmiddelen

ProRail neemt stappen om definitief te kunnen stoppen met chemische onkruidbestrijding, dat behoudens enkele uitzonderingen alleen op inspectiepaden en ballastbed plaatsvindt. Hiervoor wordt in verschillende pilots gezocht naar alternatieve methodes van onkruidbestrijding. ProRail doet dit in samenwerking met Infrabel (spoorwegbeheerder van België) en de wereldwijde spoororganisatie UIC. Als een geschikt duurzaam alternatief is gevonden, wordt chemische onkruidbestrijding vanaf 2028 niet meer toegepast. In ieder geval zal in de aanloop naar 2028 het gebruik gefaseerd worden verminderd. Bij nieuwe onderhoudscontracten mogen aannemers geen gebruik meer maken van chemische onkruidbestrijding in waterwin- en grondwaterbeschermingsgebieden en op inspectiepaden in Natura 2000-gebieden. Daarnaast onderzoekt ProRail of het ontwerp van inspectiepaden kan worden verbeterd en onderhoudsarmer kan worden. Met deze tussenstappen richt ProRail zich op een volledige uitfasering van alle chemische onkruidbestrijdingsmiddelen op 1 januari 2028.

Informatie-indicatoren duurzaamheid

In Q3 2024 is de actuele score van de laatste indicator van de vijf informatie-indicatoren op het gebied van duurzaamheid zichtbaar geworden op ons externe prestatiedashboard (prestaties.prorail.nl). Ook in 2025 blijven ProRail en IenW met elkaar in gesprek over de (doorontwikkeling van de) informatie-indicatoren.

9.4 Omgeving

Trillingen

In het beheerplan 2024-2025 hanteert ProRail nog de term Tracébesluit. Sinds 1 januari 2024 is de Omgevingswet van kracht waarin de Tracéwet is opgegaan. Een Tracébesluit heet vanaf 1 januari 2024 een Projectbesluit. Het is voor een dergelijk besluit in de ruimtelijke ordening nog steeds nodig om trillingen te onderzoeken en maatregelen af te wegen.

9.5 Integrale adviesrol

Ook in 2025 blijft ProRail in nauwe samenwerking met het ministerie van IenW de integrale adviesrol doorontwikkelen. Van groot belang bij de advisering is de objectiviteit van ProRail en het goed betrekken van de kennis en expertise van onze partners in de sector. Ook staat ProRail regionale concessieverleners terzijde in de rol als adviseur en dat blijven we ook in 2025 doen.

9.7 Business Continuity Management, weerbaarheid en vitaal spoor

ProRail is aangewezen als ‘vitale aanbieder’ en als ‘Aanbieder Essentiële Diensten’ (AED). Daarnaast nemen we actief deel aan het sectorbrede programma ‘vitaal spoor’ en zijn we gestart met de uitvoering van onze eigen actieplan vitaal spoor. Voor dit actieplan hebben we de kwetsbaarheden van de railinfrastructuur in kaart gebracht en de verantwoordelijkheden explicieter binnen de organisatie belegd (governance). Door op vitale maar kwetsbare processen, assets en systemen een verkenning uit te voeren naar noodzaak en mogelijkheden voor aanvullende weerbaarheid-verhogende maatregelen, wordt een weerbaarheid-nulmeting verkregen. Deze nulmeting is eind 2024 (oorspronkelijke planning: eind 2023) gereed. In 2025 besluiten we welke aanvullende weerbaarheid-verhogende maatregelen uitgevoerd moeten worden. Vanaf 2025 (oorspronkelijke planning: in 2024 t/m 2026) kunnen de maatregelen, waartoe besloten is, uitgevoerd worden mits hiervoor financiële dekking is verkregen. Vanwege de geopolitieke ontwikkelingen zal hier de komende periode extra aandacht aan worden besteed. Tevens zijn de activiteiten in het kader van BCM en Vitaal Spoor zodanig ingericht dat deze een goede basis vormen om te gaan voldoen aan de Wet Weerbaarheid Kritieke Entiteiten.

Cybersecurity

Door de status van “Aanbieder Essentiële Dienst (AED)” zijn wij verplicht ons te conformeren aan Europese wet- en regelgeving. Voor Cybersecurity is dit de NIS2 (Network and Information Security) directive. De NIS2 (2022) is de opvolger van de NIS1 (2016) die destijds vertaald is in de Wet beveiliging netwerk- en informatiesystemen (Wbni, 2018). De NIS2 wordt momenteel omgezet in nationale wetgeving in de zogeheten Cyberbeveiligingswet (Cbw, 2025).

Via de internetconsultatie hebben we gezorgd dat de Nederlandse vertaling van de NIS2-wetgeving ook bruikbaar is voor de spoorbranche en voor ProRail. Ook zijn we vertegenwoordigd in verschillende Europese werkgroepen, die zich bezighouden met het begrijpen en goed interpreteren van deze wetgeving, waarbij best practices voor de implementatie van onderdelen van deze directive worden gedeeld.

Daarnaast heeft ProRail in kaart gebracht welke aanvullende implicaties de implementatie van de NIS2 directive oplevert voor onze organisatie, bovenop de wetgeving die al reeds van kracht is. Op basis van hetgeen over de nieuwe wetgeving bekend en te verwachten is, hebben we de aanvullende zaken toegevoegd c.q. anders geprioriteerd in de ProRail Cybersecurity Roadmap. Denk bijvoorbeeld aan de borging van cybersecurity in de toeleverancierskеten. Niet alleen omwille van compliance, maar vooral ook omwille van onze weerbaarheid werken de afdelingen Cybersecurity en Procurement samen aan een betere borging van securityeisen in contracten en contractering.

In 2025 werken we een cybersecurity operating model uit, ontwikkelen we enterprise security architectuur en voeren we een awareness programma uit. Deze zijn alle drie nieuw voor ProRail en alle drie belangrijk voor uitvoering van de NIS2.

Hoofdstuk 10. Risicomanagement en compliance

10.1 Risicomanagement

We onderscheiden zeventien risicogebieden die relevant zijn voor het behalen van de doelen en prestaties van ProRail. Sommige risicogebieden zijn in 2024 aangepast of verwijderd om de activiteiten van ProRail beter te vertegenwoordigen. De huidige risicogebieden zijn:

1. Integriteit & Sociale veiligheid
2. Communicatie & Stakeholders
3. Duurzaamheid
4. Innovatie
5. Infrastructuur
6. Continuïteit van de treindienst
7. Betrouwbaarheid IT & OT-systemen
8. Projectbeheersing
9. Capaciteitsmanagement
10. Veiligheid
11. Human Resource Management
12. Procurement
13. ERTMS-IEP
14. Financiële dekking
15. Betrouwbare rapportage van realisatiecijfers
16. Compliance
17. Strategie & Ontwikkeling

Wijzigingen ten opzichte van wat is opgenomen in het beheerplan 2024-2025:

Risicogebied in beheerplan 2024-2025	**Wijziging in addendum**
(2) Klanttevredenheid (5) Communicatie & Externe betrekkingen	Deze twee risicogebieden zijn samengevoegd tot één risicogebied: (2) Communicatie & Stakeholders
(1) Cultuur & Organisatie	De risico's uit dit risicogebied zijn onderverdeeld in: (11) Human Resource Management (1) Integriteit & Sociale Veiligheid
(14) ERTMS	Het risicogebied concentreert zich enkel op de implementatie van ERTMS binnen ProRail, waardoor de naam van dit risicogebied is gewijzigd naar: (13) ERTMS-IEP
(17) Compliance & Integriteit	De risico's die betrekking hebben op integriteit zijn ondergebracht in het risicogebied (1) Integriteit & Sociale veiligheid. Hierdoor is de naam van het risicogebied gewijzigd naar: (16) Compliance
(-)	Er is een nieuwe risicogebied toegevoegd: (17) Strategie & Ontwikkeling

Hoofdstuk 11. Beschikbare financiële middelen 2025

In onderstaande overzichten staan de financiële overzichten conform de subsidieaanvraag EOV 2025, aangevuld met de aanlegprojecten die een andere financiering kennen.

Budget Exploitatie (p.p. 2024) exclusief btw (in € miljoen)	**2024**	**2025**	**2026**
Exploitatiebijdragen Rijksoverheid	1.221	1.242	1.118
Gebruiksvergoeding	434	424	464
Beheer en onderhoud	**1.654**	**1.666**	**1.582**
Opbrengst uren eigen productie	351	369	366
Overige bedrijfsopbrengsten	30	31	31
Diverse bedrijfsopbrengsten	**381**	**400**	**397**
BEDRIJFSOPBRENGSTEN	**2.036**	**2.067**	**1.980**
Grootschalig onderhoud	215	248	263
Kleinschalig onderhoud	411	387	350
Onderhoud transfer	120	125	107
Beheer en calamiteiten	415	395	373
Verkenning en innovatie	45	44	52
Uitbesteed werk	**1.206**	**1.200**	**1.145**
Lonen en overige bedrijfslasten	746	775	742
Afschrijvingskosten	85	85	85
Overige kosten	-1	7	7
BEDRIJFSLASTEN	**2.036**	**2.067**	**1.980**
BEDRIJFSRESULTAAT	**0**	**0**	**0**

Budget Investeringen (p.p. 2024) exclusief btw (in € miljoen)	**2024**	**2025**	**2026**
Bovenbouwvernieuwingsprojecten	351	273	287
Overige vervangingsprojecten	578	589	721
Vervangingsinvesteringen	**929**	**863**	**1.008**
Uitbreidingsprojecten (Aanleg)	493	620	722
Ministerie van IenW	**493**	**620**	**722**
Omgevingsprojecten	193	215	180
Provincies en gemeenten	**193**	**215**	**180**
BRUTO INVESTERINGEN	**1.615**	**1.698**	**1.910**

Bijlagen beheerplan 2024-2025

Bijlage 1: programma's onder de beheerconcessie

In het addendum zijn drie programma's onder de beheerconcessie genoemd, namelijk:

- Verbeterprogramma HSL-Zuid;
- Verbeterprogramma Zee-Zevenaar;
- STS-verbeterprogramma.

Op het moment van schrijven van dit addendum is nog geen formeel besluit van het ministerie van IenW over de continuering van het verbeterprogramma HSL-Zuid. Ditzelfde geldt voor het verbeterprogramma Zee-Zevenaar. Zoals het ministerie van IenW aangeeft in de jaarbrief 2024 zal definitieve besluitvorming over de voortzetting van het programma Zee-Zevenaar afhangen van de evaluatie die we met elkaar doen en het nieuwe programmaplan. In het nieuwe verbeterprogramma Zee-Zevenaar ligt de nadruk op het wegwerken van de achterstanden in onderhoud en vernieuwing van de infra, op maatregelen om compliant te zijn aan de vereisten uit wet- en regelgeving externe veiligheid en daarmee op het tegengaan van lasten onder dwangsom en op de structurele borging van deze maatregelen in de reguliere organisatie.

Het STS-verbeterprogramma wordt gecontinueerd in 2025, en eventueel aangevuld met maatregelen die voortvloeien uit de veiligheidsstudie waarvan de resultaten in Q4 2024 worden opgeleverd. Daarnaast is in het beheerplan 2024-2025 ten onrechte opgenomen dat de scope van het STS-programma alle NCBG-gebieden is. Enkel het programmaonderdeel USB (Upgrade S-borden) heeft al deze gebieden als scope.

In 2024 zijn ProRail en NS gestart met het nieuwe verbeterprogramma Betrouwbaar Beter. Dit is een programma onder de concessiesturing, waardoor bijlage 1 van het beheerplan 2024-2025 aangevuld wordt met onderstaande tabel.

Betrouwbaar Beter	
Doel/scope	De doelstelling van het verbeterprogramma is het verbeteren van de prestaties op het hoofdrailnet, met oog voor reiscomfort, voorspelbaarheid en informatievoorziening richting reizigers. De scope waarbinnen dit wordt gedaan betreft de hoofdoorzaken van de lagere prestaties in 2023. Samengevat is de doelstelling en de scope van dit programma als volgt: ProRail en NS verbeteren de prestaties op het hoofdrailnet met oog voor reiscomfort, voorspelbaarheid en goede informatievoorziening. Dit doen ProRail en NS door maximaal in te zetten op drie onderwerpen/werkstromen: 1. Versnellen, verzachten en voorkomen van tijdelijke snelheidsbeperkingen; 2. Beschikbaarheid treinmaterieel; 3. Betrouwbare dienstregeling en informatievoorziening tijdens werkzaamheden.
Scopewijziging	n.v.t.
Startdatum Einddatum	Startdatum: 1 juli 2024 Einddatum: 1 juli 2025
Mijlpalen 2025	Voor elke werkstroom gelden de volgende mijlpalen in 2025. Een uitgebreidere mijlpalenkalender is te vinden in het plan van aanpak voor dit programma. Deze is hier te vinden. **Versnellen, verzachten en voorkomen van tijdelijke snelheidsbeperkingen (TSB's)** – Procedure voor TSB's geïmplementeerd binnen ProRail; – Risicolocaties voor nieuwe TSB's en te nemen maatregelen zijn geïdentificeerd; **Beschikbaarheid treinmaterieel** - Hiervoor zijn geen mijlpalen gedefinieerd voor 2025; **Betrouwbare dienstregeling en informatievoorziening tijdens werkzaamheden** - Aangescherpte werkwijze voor de dienstregeling rondom werkzaamheden is geborgd binnen ProRail;
Programma-verantwoordelijkheden	ProRail en NS hebben ieder hun verantwoordelijkheden binnen het programma. ProRail richt zich voornamelijk op het versnellen, verzachten en voorkomen van tijdelijke snelheidsbeperkingen. NS zal vooral aan de lat staan voor de beschikbaarheid van het treinmaterieel. Een betrouwbare dienstregeling en informatievoorziening tijdens werkzaamheden is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van NS en ProRail.
Relevante indicator(en)	Reizigerspunctualiteit (gezamenlijke indicatoren NS en ProRail) Zitplaatskans (NS) Aantal drukke treinen per week in de spits (NS) Kwaliteit reisinformatie inclusief verstoringen (NS)

Bijlage 2: projecten met grote impact op de treindienst in 2025

In onderstaande kaart staan de trajecten met een treinvrije periode (TVP) van 3 of meer aaneengesloten dagen in 2025. Een TVP of buitendienststelling is een reservering in de tijd en ruimte op het spoor. Hierin worden alle typen werk gepland, zowel nachtelijk onderhoud als grote werkzaamheden in projecten. De TVP-kaart voor 2025 bevat de TVP's, zoals deze op het moment van schrijven bekend zijn. Wijzigingen in de TVP's zijn mogelijk. Daarnaast hoeft een TVP niet te betekenen dat er geen enkele trein rijdt. Voor een actueel overzicht van onze werkzaamheden verwijst ProRail naar www.prorail.nl. Check voor vertrek altijd de reisplanner.

Trajecten die drie dagen of langer buiten dienst zijn in 2025



Bijlage 3: projecten Implementatie ERTMS ProRail 2024-2027

ProRail benoemt in het beheerplan 2024-2025 de implementatie van ERTMS. De programmadirectie ERTMS is in opdracht van het ministerie van IenW verantwoordelijk voor regievoering, coördinatie en stelselmanagement van ERTMS in de sector. ProRail draagt bij aan het programma door de ontwikkeling en realisatie van het infrasysteem.

In de kamerbrieven bij de 19e en 20e voortgangsrapportages van de programmadirectie ERTMS is een nieuwe, ontwikkelgerichte, lerende programma-aanpak (uitvoering in tranches) voor de uitrol van ERTMS in Nederland aangekondigd. Deze voorgestelde aanpak wordt onderschreven door de ERTMS Stuurgroep waarin de sector vertegenwoordigd is, inclusief ProRail. De scope en tijdslijnen van het programma zullen hierdoor wijzigen, alsmede de opgave voor exploitatie, onderhoud en vervangingen van baanvakken die op een ander moment met ERTMS uitgerust worden (in het kader van de totale ERTMS-opgave en het Nationaal Implementatie Plan ERTMS). Hierdoor wijzigt bijlage 3 “Projecten Implementatie ERTMS ProRail 2024-2027” van het beheerplan 2024-2025 waarschijnlijk, in afwachting van definitieve besluitvorming. Op het moment van schrijven is nog onduidelijk wanneer het ministerie van IenW hierover gaat besluiten.

Bijlage 6: definities en meetmethoden prestatie-indicatoren

Reizigerspunctualiteit HRN (Hoofdrailnet) - 3 (of 10) minuten

Definitie

Reizigerspunctualiteit 3 (of 10) minuten HRN geeft het percentage van de NS-reizen dat met minder dan 3 (of 10) minuten vertraging is verlopen tussen een HRN-vertrek- en een HRN-aankomststation. Dat wil zeggen dat de reiziger op het aankomststation minder dan 3 (of 10) minuten vertraging had ten opzichte van het reisadvies zoals dat twee kalenderdagen voor uitvoering in de reisplanner stond.

Berekeningsmethodiek

Voor iedere reis binnen de scope wordt het verschil tussen de beloofde en de gerealiseerde aankomsttijd bepaald. Als het verschil tussen deze tijden minder dan 3 (of 10) minuten is dan beschouwen we de reis als op tijd, anders als te laat. De indicator wordt vervolgens berekend door het aantal reizen dat op tijd was te delen door het totaal aantal reizen. Hieruit volgt een percentage tussen 0 en 100%.

Hierin geldt:

- In scope zijn alle reizen met een in- en uitcheck tussen een HRN-vertrek- en HRN-aankomststation, met NS als enige vervoerder in het reisadvies.
- De beloofde aankomsttijd is die van het reisadvies waarmee de reiziger het eerste aankomt op de bestemming, gegeven het moment van inchecken. Er wordt rekening gehouden met de looptijd tussen het moment van inchecken en de locatie van de trein, op basis van station, poortrij en vertrekspoor. Alleen treinen die met rustig lopen gehaald konden worden maken deel uit van de mogelijke reisadviezen.
- De gerealiseerde aankomsttijd is die van de laatste trein uit dit beloofde reisadvies, mits alle treinen uit de belofte hebben gereden, de eventuele beloofde overstappen haalbaar zijn gerealiseerd en er geen treinvervangend vervoer in de beloofde reis zat.
- Bij treinreizen die niet met de beloofde trein(en) kunnen zijn verlopen, kan de omvang van de vertraging niet worden bepaald op basis van de gerealiseerde aankomsttijd van de laatste trein uit het reisadvies. Dit gebeurt wanneer een trein niet rijdt, tenminste 15 minuten vertrekvertraging heeft en/of als een overstap volgens norm niet is gehaald. In die gevallen wordt de aankomstvertraging bepaald op basis van de uitchecktijd. Hierbij wordt een uitstapmarge in mindering gebracht voor de looptijd tussen de trein en de uitchecklocatie.
- Bij een reisadvies met gepland treinvervangend vervoer, wordt de aankomstvertraging ook bepaald op basis van de uitchecktijd.
- Voor ‘Reizigerspunctualiteit’ zijn de treinen in scope die binnen de HRN-concessie rijden, dit is inclusief de Intercity direct en IC Brussel maar exclusief de IC Berlijn, ICE, Eurostar, TAG, Nightjet, Museumtrein en Kort Overschrijdend vervoer

Bijlage 7: informatie-indicatoren

Reizigerspunctualiteit HRN 5 minuten en Reizigerspunctualiteit 15 minuten rapporteren we vanaf 2025 als informatie-indicatoren, zodat deze ter referentie gebruikt kunnen worden.

Bijlage 8: aansluiting subsidieaanvraag EOV 2025 met Rijksbegroting 2025

In de Rijksbegroting is op artikel 13.02 van het Mobiliteitsfonds een bedrag gereserveerd voor exploitatie, onderhoud en vernieuwing van spoorwegen. Dit bedrag is inclusief af te dragen btw voor zowel de EOV-subsidie als de door ProRail ontvangen gebruiksvergoeding. Op basis van de Rijksbegroting (peildatum september 2024) is er een verschil in beschikbare middelen bij IenW en de aangevraagde EOV-subsidie. Dit verschil komt voort uit een benodigde kasschuif uit 2024 (budgetneutraal voor het mobiliteitsfonds), een verrekening voor indexatieverschillen en toevoegingen van onderhoudsbudgetten voor gerealiseerde aanlegprojecten. Het ministerie van IenW neemt dit mee in de besluitvorming ten behoeve van de voorjaarsnota 2025.

Rijksbegroting 2025 Mobiliteitsfonds (Tabel 27 - art. 13.02) (in € miljoen)	
Totaal beschikbare middelen (incl. btw)	**2.246**
btw op Gebruiksvergoeding	-91
btw op EOV-subsidie	-374
Totaal beschikbare middelen (excl. btw)	**1.781**
Verschil in beschikbare middelen Rijksbegroting en subsidieaanvraag EOV (excl. btw)	212
EOV-subsidieaanvraag 2025 (excl. btw)	**1.993**

Bijlage 1: Reactie stakeholders op hoofdlijnen addendum

De hoofdlijnen van het addendum op het beheerplan 2024-2025 zijn in juni geconsulteerd bij verschillende stakeholders. In totaal hebben tien partijen een reactie gegeven. De meeste reacties hebben betrekking op BKN spoor, de prestatie-indicatoren, de havenspoorlijnen en ERTMS.

BKN spoor

In de reacties van de stakeholders komt naar voren dat ze graag eerder betrokken waren geweest bij het proces van BKN spoor. Voor de keuzes die gemaakt zijn binnen BKN spoor en de betrokkenheid van stakeholders verwijst ProRail naar het ministerie van IenW. De komende periode worden de maatregelen uit BKN spoor nader uitgewerkt. ProRail zal afstemming zoeken met stakeholders als zij worden geraakt door de uitvoering van deze maatregelen.

Prestatie-indicatoren

Vanuit verschillende organisaties uit de goederensector komt naar voren dat er behoefte is om de prestatie-indicatoren uit te breiden op het gebied van goederenvervoer. Voor 2025 worden geen nieuwe prestatie-indicatoren toegevoegd. In 2025 onderzoekt ProRail wel of, en op welke punten, we onze prestatie-indicatoren willen aanscherpen.

Havenspoorlijnen

Verschillende stakeholders vragen aandacht voor de stand van de infrastructuur en de veiligheid op de havenspoorlijnen. Hier lopen verschillende programma's voor, zoals het verbeterprogramma Zee-Zevenaar en het STS-verbeterprogramma. Op het moment van schrijven is nog onduidelijk wanneer formele besluitvorming plaatsvindt over de verlenging van deze programma's door IenW, al is de verwachting dat deze worden gecontinueerd.

ERTMS

Naar aanleiding van de nieuwe programma-aanpak hebben stakeholders vragen over de verdere tijdslijnen van het programma. ProRail wil bevestigen dat deze aanpak wordt bepaald door het sectorbrede programma, dat onder leiding staat van het ministerie van IenW. Op het moment van schrijven is nog onduidelijk wanneer het ministerie van IenW hierover gaat besluiten. Stakeholders worden via het sectorbrede programma hiervan op de hoogte gesteld.

Bijlage 2: jaarbrief 2024

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

ProRail
t.a.v. Raad van Bestuur
Moreelsepark 3
3511 EP Utrecht

Bestuurskern
Financiën en Integrale Bedrijfsvoering
Directie Eigenaarsadvisering

Contactpersoon

Ons kenmerk
IENW/BSK-2024/86589

Datum 28 MAART 2024
Betreft Jaarbrief 2024

Geacht bestuur,

Het jaar 2023 was een bewogen jaar waarin met name de val van het kabinet Rutte IV en de geopolitieke spanningen zorgden voor maatschappelijke onrust. De recente Tweede Kamerverkiezingen hebben effect op de kabinetsplannen die momenteel in uitvoering zijn. De kans is aanwezig dat de nieuw te vormen regering een koers inzet die een verandering van prioriteiten vergt van uw organisatie.

In de hierboven geschetste context voert u uw taken uit en levert u een belangrijke bijdrage aan een goed functionerend Nederland. Dat waardeer ik. Ik blik ook met voldoening terug op onze samenwerking bij het opstellen van de Stand van de Uitvoering IenW. Het is goed om te ervaren hoe we als driehoek met de uitdagingen omgaan, zoals geschetst door de diverse organisaties. Hiervoor is blijvend aandacht nodig. Ik hoop dat u ook de meerwaarde van de Stand van de Uitvoering IenW voor ProRail ziet. Op deze manier worden de knelpunten waar ProRail mee te maken heeft in samenhang gepresenteerd aan de maatschappij en de Kamer. Het delen van uw ervaringen op deze manier geeft ons handvatten om een goede balans te vinden tussen de opgaven, de werkportefeuille en de kaders en zo de knelpunten te identificeren en aan te pakken als we daar invloed op kunnen hebben, bijvoorbeeld via aanpassing van wet- en regelgeving.

De samenwerking in de driehoek van uitvoeringsorganisatie, opdrachtgever en aandeelhouder is ook essentieel om gesteld te staan voor de complexe uitdagingen van vandaag en morgen, nationaal en internationaal. Er moeten scherpe keuzes gemaakt worden waarbij we door samen de juiste prioriteiten te stellen en door slim te werken, werk en kaders in balans brengen en schaarstes in bijvoorbeeld personeel, grondstoffen en financiële middelen het hoofd kunnen bieden.

Met deze jaarbrief wordt u geïnformeerd over een aantal ontwikkelingen die in 2024 van invloed zijn op de uitvoeringsorganisaties van IenW. Daarnaast is in deze brief – mede bezien vanuit opdrachtgeversperspectief – een aantal werkzaamheden en aandachtspunten beschreven die relevant zijn bij de opstelling van uw begroting voor het jaar 2025.

Bestuurskern
Financiën en Integrale
Bedrijfsvoering
Directie Eigenaarsadvisering

Ons kenmerk
IENW/BSK-2024/86589

I. Aandeelhoudersdeel

Generieke aandachtspunten voor 2024

Nieuwe eigenaarsvisie

'Verder in verbinding' is de eigenaarsvisie van de Directie Eigenaarsadvisering voor de periode 2024 – 2028 en de opvolger van de visie 'Synergie in de driehoek'. Railinfratrust B.V./ProRail B.V. is niet winstgericht, kent geen concurrenten en ontvangt circa 98% van de baten direct via rijkssubsidies en wettelijke taken (via de gebruiksvergoeding). Dat maakt dat de aandeelhouder vooral de fitheid van ProRail en de kwaliteit van de dienstverlening op de lange termijn wil borgen, zonder daarbij voorbij te gaan aan de moeilijke keuzes die vanwege schaarste nodig zijn. Met andere woorden: Als aandeelhouder let ik ongeveer op dezelfde aspecten van een organisatie als dat ik als de eigenaar van een zbo of agentschap zou doen, vanzelfsprekend wel rekening houdend met de context van ProRail als besloten vennootschap. Kern van die nieuwe visie is het voortbouwen op de rollen zoals die tot nu toe zijn vormgegeven in de driehoek, met daarbij speciale aandacht voor de versterking van de rol van de aandeelhouder binnen de driehoek. Dat we elkaar nog beter weten te vinden, tijdig communiceren en onderling de samenwerking zoeken, zien we als belangrijke succesfactor. Ik wil hier het komende jaar met u nader invulling aan geven.

Het concern IenW en zijn ambities

We willen werken aan een departement dat met de buitenwereld verbonden is. Daarbij spelen onze uitvoeringsorganisaties een cruciale rol. Ik beschouw uw organisatie als onderdeel van 'het concern IenW', waarbinnen we leren van elkaar en zorgen dat we als een eenheid herkenbaar zijn voor de buitenwereld. Uw deelname aan het uitvoeringsoverleg met RWS, CBR en RDW waardeer ik daarom zeer. Het afgelopen jaar hebben we een start gemaakt met de samenwerking op het gebied van werving van personeel. Hier gaan we het komende jaar mee door. Daarbij zal ook gekeken worden hoe we schaars personeel zo efficiënt mogelijk in kunnen zetten. Binnen het departement IenW werken we aan dit thema volgens het Kompas IenW. Graag breng ik dit kompas nogmaals bij u onder de aandacht en voer ik daarover graag het gesprek met u in de driehoek. Het Kompas IenW sluit aan bij de gewenste ontwikkeling van de Rijksoverheid met daarin opgavegericht werken, versteviging van het ambtelijk vakmanschap en de verbetering van de beleidscyclus. Ik denk dat dit ook interessante inzichten en handvatten kan bieden voor ProRail, bijvoorbeeld bij de strategie "spoor naar morgen" en de diverse programma's die daaronder hangen.

Werk aan Uitvoering (WaU)

Werk aan Uitvoering en een goede omgang met burgers en bedrijven zijn opgaves die inmiddels vervlochten zijn in het kompas IenW en die relevant zijn voor ProRail. IenW heeft zich ingezet om aandacht voor uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid in toenemende mate structureel onderdeel te laten zijn van de beleidsontwikkeling. Daarbij is het belangrijk oog te houden voor de gewenste effecten van beleid.

Eind 2023 hebben we in samenwerking met u en de opdrachtgever de eerste Stand van de Uitvoering IenW aangeboden aan de Tweede Kamer. In deze rapportage staat de uitvoeringspraktijk van IenW centraal en wordt er een gebundeld beeld gegeven van de organisaties van IenW. Deze rapportage heeft een feitelijke component op basis van gegevens uit uw openbare jaarverslag en er is ruimte voor uw organisatie om knelpunten en uitdagingen die u ervaart onder

Bestuurskern
Financiën en Integrale
Bedrijfsvoering
Directie Eigenaarsadvisering

Ons kenmerk
IENW/BSK-2024/86589

de aandacht te brengen bij de politiek. En er is uiteraard tevens ruimte om uw successen en bijdragen aan de maatschappij te tonen.

We gaan de komende jaren door met deze rapportage, waarbij we laten zien hoe er gewerkt wordt aan de door u geschetste uitdagingen en knelpunten. Zo monitoren we de voortgang hierop en bieden we ruimte om blijvend aandacht te vragen voor de verbetering van de uitvoering van ons werk. Eén van de uitdagingen die door meerdere organisaties werd benoemd, is het effect van horizontale wetgeving op de uitvoering van uw wettelijke taken. Wij blijven de door u geschetste knelpunten agenderen in de kwartaaloverleggen. Daarnaast geven we ook aandacht aan door meerdere uitvoerders ervaren stroperigheid in besluitvorming binnen het ministerie en moeilijkheden bij de implementatie van Europese wetgeving.

Veiligheid binnen en buiten

Als aandeelhouder vragen wij aandacht voor veiligheid binnen en buiten. Met veiligheid binnen richten we ons op het bevorderen van de sociale veiligheid op het werk. Uit de vele incidenten die de laatste paar jaar in het nieuws zijn geweest blijkt dat het bewaren van een veilige en inclusieve organisatie, waar medewerkers zich welkom voelen en gelijkwaardig behandeld worden, belangrijker is dan ooit. Minstens zo belangrijk is dat medewerkers worden gevrijwaard van publieksagressie, daarom is inzet op intensivering van het bestaande beleid essentieel. Graag ga ik hierover met u in gesprek. De laatste aandeelhoudersvergadering hebben wij ook afgesproken om naast elkaar te leggen hoe het rijk en ProRail omgaan met diversiteit en inclusiviteit, om van elkaar te leren. Dat zie ik als een eerste stap in het gesprek over een sociaal en veilig werkklimaat voor iedereen.

Met veiligheid buiten richten wij ons eveneens op veiligheid bij het werken op en aan het spoor. Als aandeelhouder waarderen wij de aandacht die ProRail heeft voor veiligheid en het hoge niveau van veiligheid in de operatie. Dat niveau willen wij vasthouden en waar mogelijk verhogen. Dit onderwerp bespreken we regelmatig tijdens de aandeelhoudersvergaderingen en ook in 2024 wil ik hier aandacht aan besteden.

Fitheid

Zoals u weet, kijk ik vanuit mijn rol als aandeelhouder naar de continuïteit en kwaliteit van uw organisatie en de fitheid die daarvoor nodig is. Dit jaar hebben de fitheidsaspecten *duurzaamheid* en *doelmatigheid* mijn extra aandacht. Deze laat ik graag aan de orde komen in de gesprekken met uw organisatie. Enerzijds om uw ontwikkelingen en uitdagingen op deze aspecten in beeld te houden en te volgen en anderzijds om waar nodig samen de invulling ervan verder te concretiseren. Vooraf geef ik twee algemene punten mee die gaan over informatiebeveiliging en open overheid. Ten eerste staat ons ministerie – concern én de uitvoeringsorganisaties – met de komst van de nieuwe Europese Netwerk en Informatiebeveiligingsrichtlijn 2 (NIS2) voor de komende jaren voor een grote uitdaging. Het doet me dan ook plezier in uw verantwoordingsdocument over 2023 te lezen dat u dit centraal oppakt en centraal stuurt op de algehele informatiebeveiliging en het voldoen aan gestelde eisen vanuit wet- en regelgeving. In het bijzonder noemt u daarbij de Europese wetgeving NIS-2 en CER, waarbij er melding wordt gemaakt van de afhankelijkheid van voortgang in wetgevingstrajecten. Ik zou het zeer op prijs stellen als u mij actief informeert over uw voortgang en wanneer u een mijlpaal, zoals het voldoen aan de eisen van NIS-2, hebt bereikt. Daarnaast wil ik u wijzen op het Meerjarenplan Openbaarheid

en Informatiehuishouding Rijksoverheid dat eind vorig jaar naar de Kamer is gestuurd. Daaraan wordt een lange termijn visie openbaarmaking in het kader van de responsieve overheid toegevoegd om richting te geven aan de veranderoperatie. Hoewel ProRail geen rijksoverheid is, vraag ik u hier toch aandacht voor te hebben en rekening te houden met de situatie dat het wetsvoorstel voor de omvorming van ProRail (Wet sturing en verantwoording ProRail) tot wet wordt verheven.

Doelmatigheid
In 2023 is met alle zbo's en ProRail het gesprek gestart over een gelijkgerichte wijze om doelmatigheid in beeld te brengen. Dit met de intentie doelmatigheid jaarlijks onderwerp van gesprek te laten zijn. Daarbij is ruimte voor de informatie die sommige 'organisaties in beeld brengen via een eigen methodiek, naast de systematiek die we vanuit de eigenaar/aandeelhouder voor alle zbo's en ProRail willen toepassen. ProRail en IenW zijn nog in gesprek om de IenW-systematiek voor ProRail verder in te vullen. De output-indicatoren, waarvan ProRail zelf zegt dat die het meest kenmerkend zijn voor het werk en die een sterke relatie vertonen met gemaakte kosten, moeten nog bepaald worden. Als er gebruik kan worden gemaakt van bestaande informatie, dan juich ik dat toe. Ik ben ervan overtuigd dat gesprekken over doelmatigheid, met de geboden ruimte voor de context om bepaalde ontwikkelingen toe te lichten, ook meer begrip zullen opleveren voor een deel van de uitdagingen waar de verschillende zbo's, agentschappen en ook ProRail mee te maken hebben.

Duurzaamheid
Het komende jaar vragen wij opnieuw aandacht voor duurzaamheid. Het voornaamste doel is om toe te werken naar meer uniformiteit rondom het begrip duurzaamheid. De CO2-prestatieladder is hiervoor een geschikt instrument. ProRail is al bezig om haar rapportage-instrumentarium door te ontwikkelen en heeft aangegeven vanaf medio 2024 naast de CO2-emissie voor eigen energieverbruik ook de totale CO2-emissie te kunnen rapporteren. Omdat gelijke definities prettig zijn om een gesprek te voeren vraag ik u te borgen dat deze uitwerking overeenstemt met de CO-prestatieladder. Mijn complimenten overigens dat u al zover hierin bent. ProRail dient ook te gaan voldoen aan de Europese CSRD-rapportagerichtlijn voor duurzaamheid. U heeft aangegeven in de jaarstukken naast de financiële informatie ook de verplichte duurzaamheidsinformatie te leveren. Ook naar deze informatie zie ik uit.

Specifiek voor ProRail: samenwerking in de driehoek
Naast de punten waaraan ik als eigenaar of aandeelhouder bij alle organisaties in 2024 extra aandacht wil schenken, acht ik in het geval van ProRail verbeteringen nodig in de samenwerking in de driehoek. Zoals in de inleiding gesteld is die samenwerking essentieel. Ik heb begrip voor het feit dat ProRail een besloten vennootschap is, maar wijs er ook op dat 98% van de baten van ProRail voortvloeien uit de wettelijke taak, waarvan circa 80% direct een subsidie betreft. ProRail kent ook geen concurrentie, noch een winstopdracht. Juist vanwege het publieke belang gaat er zoveel belastinggeld naar ProRail en het spoor. Daarom is een verbetering van de samenwerking ook een vereiste.

Gelet op alle ontwikkelingen op het spoor verdient de onderlinge samenwerking blijvende aandacht en is het zaak deze samenwerking in 2024 weer verder te verbeteren.

Bestuurskern
Financiën en Integrale Bedrijfsvoering
Directie Eigenaarsadvisering

Ons kenmerk
IENW/BSK-2024/86589

II. Opdrachtgeversdeel

Beleidsprioriteiten

In de jaarbrief voor 2023 (kenmerk IENW/BSK-2023/48223) heb ik u gevraagd om een tweejarig beheerplan op te leveren voor de periode 2024-2025. Hierdoor volstaat een addendum op het beheerplan voor 2025. De drie beleidsprioriteiten die zijn meegegeven voor het beheerplan 2024-2025 blijven onverminderd van kracht:

1. Intensivering van de instandhoudingsopgave;
2. In kaart brengen urgente spooropgaven t/m 2030 en keuzemogelijkheden daarbij;
3. Verdere ontwikkeling (van de taakuitvoering) van de organisatie.

In het beheerplan 2024-2025 staat al beschreven hoe ProRail invulling zal geven aan de drie beleidsprioriteiten. Mocht het nodig blijken de al beschreven invulling te wijzigen, dan vraag ik u dit in het addendum op het beheerplan toe te lichten.

Relevant voor de eerste beleidsprioriteit is dat op dit moment de verdere uitwerking van het basiskwaliteitsniveau (BKN) voor de instandhouding van het spoor plaatsvindt. Het BKN-spoor heeft betrekking op de periode 2026 en verder, maar voor zover de uitkomst van de besluitvorming leidt tot wezenlijke wijzigingen die al in 2025 effect hebben, verzoek ik u dit in het addendum te verwerken. Binnen de eerste beleidsprioriteit wil ik u ook vragen om dit jaar wederom in het bijzonder aandacht te besteden aan de havenspoorlijn en daarbij behorende emplacementen. Ik constateer dat er de afgelopen jaren al veel vooruitgang is geboekt maar dat er ook nog veel te doen is als het bijvoorbeeld gaat om het terugdringen van het aantal Lasten onder Dwangsom en het wegwerken van de achterstanden in de infrastructuur. De staatssecretaris heeft in dit kader eerder al het besluit genomen om het verbeterprogramma Zee-Zevenaar voorlopig onder de beheerconcessie voort te zetten. De staatssecretaris zal binnenkort aan de hand van de opgeleverde evaluatie en het nieuwe programmaplan een definitief besluit nemen over de voortzetting van het programma onder de beheerconcessie.

Voor de invulling van beleidsprioriteit twee zullen de gesprekken over de urgente spooropgaven 2030 in 2024 worden voortgezet. Hierbij is bijzondere aandacht voor de discussie rondom het BKN-spoor, de financiële krapte van het Mobiliteitsfonds en de inhoudelijke en financiële keuzes in het nieuwe coalitieakkoord van het te vormen kabinet.

Binnen beleidsprioriteit drie wil ik in het bijzonder aandacht vragen voor (het terugdringen van) de STS-passages op de Havenspoorlijn waarbij het gevaarpunt bereikt is en voor de veiligheidscultuur in uw organisatie. Ook vraag ik wederom specifiek uw aandacht voor compliance aan wet- en regelgeving in het algemeen en specifiek bij de gunning van contracten. Ik verwacht dat u er alles aan doet om dit de komende periode op orde te brengen. Indien u voorziet dat er niet-compliant gehandeld gaat worden verzoek ik u om mij en de subsidieverstrekker (de directeur-generaal Mobiliteit) hierover tijdig te informeren en de context toe te lichten.

Overige aandachtspunten

De beheerconcessie van ProRail loopt per 1 januari 2025 ten einde. Eerder heeft de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat al aangekondigd dat de concessie vooralsnog met vier jaar beleidsneutraal verlengd zal worden. IenW en ProRail zijn hier op dit moment over in gesprek. Gezien het beleidsneutrale

Bestuurskern
Financiën en Integrale
Bedrijfsvoering
Directie Eigenaarsadvisering

Ons kenmerk
IENW/BSK-2024/86589

karakter van de verlenging zal de verlenging geen invloed hebben op de beleidsprioriteiten.

In 2024 moet ProRail niet alleen voldoen aan de afgesproken bodemwaarden van de prestatie-indicatoren, maar voor dit jaar gelden ook de streefwaarden. Zeker met het oog op de daling in de punctualiteit die eind 2023 te zien was, is het van belang dat ProRail zich volledig inzet om in 2024 aan zowel de bodem- als streefwaarden te voldoen. Voor de gezamenlijke prestatie-indicatoren[1] zijn al in afstemming met ProRail via de nieuwe concessie voor het Hoofdrailnet (2025-2033) van NS bodem- en streefwaarden vastgesteld tot en met 2029, waarna aan de hand van de midterm review nieuwe bodem- en streefwaarden zullen worden vastgesteld voor de periode 2030-2033. Aangezien de prestatie-indicatoren reizigerspunctualiteit 5 en 15 minuten op het Hoofdrailnet (HRN) per 2025 worden vervangen door reizigerspunctualiteit 3 en 10 minuten op het HRN, moeten deze prestatie-indicatoren voortaan als informatie-indicatoren gerapporteerd worden. Ook zullen ProRail en IenW dit jaar onverminderd doorgaan met het ontwikkelen van een prestatie-indicator voor duurzaamheid.

Hiernaast moeten er ook voor 2025 en verder nieuwe bodem- en streefwaarden worden vastgesteld voor de prestatie-indicatoren die specifiek voor ProRail gelden. Ik vraag u om voor deze indicatoren met een onderbouwd voorstel te komen dat redelijke bandbreedtes bevat voor mogelijke nieuwe bodem- en streefwaarden. Mocht u constateren dat de huidige definities of meetmethoden aanpassing behoeven, dan kunt u dit ook opnemen in het voorstel. Uiteindelijk moeten zowel de gezamenlijke als individuele prestatie-indicatoren met bijbehorende bodem- en streefwaarden worden opgenomen in het addendum op het beheerplan voor 2025. De totstandkoming van nieuwe bodem- en streefwaarden zullen we verder afstemmen in een formeel concessie-/subsidie-overleg.

Naast de aangepaste gezamenlijke prestatie-indicatoren zijn er, in afstemming met ProRail, in de nieuwe concessie voor het Hoofdrailnet (2025-2033) van NS ook een aantal andere verantwoordelijkheden omtrent de rapportage van prestaties van ProRail vastgelegd. Dit geldt voor de gezamenlijke rapportage over impactvolle verstoringen[2], maar ook het rapporteren van de tien slechtst presterende reisrelaties op het gebied van de reizigerspunctualiteit 3 en 10 minuten op het Hoofdrailnet[3] en de vijf beste en de vijf slechtst presterende aankomststations[4]. Ik vraag u te voldoen aan deze verplichtingen volgens het format beschreven in de concessie voor het Hoofdrailnet.

De huidige werkwijze van meerjarige beheerplannen met addenda is vooralsnog een experiment (zoals beschreven in artikel 46 van de beheerconcessie). In de brief over het verlengen van het experiment in 2021 (kenmerk IENW/BSK-2021/59722) is opgenomen dat er uiterlijk in 2024 een evaluatie moet plaatsvinden. Het oorspronkelijke doel van deze evaluatie was om het beheerplan 2022-2023 (met doorkijk naar 2024-2025) en het bijbehorende addendum te evalueren. Daarbij wil ik u ook vragen te reflecteren op de totstandkoming van het beheerplan 2024-2025 en het addendum voor 2025. In dit kader vraag ik u om

[1] Tot en met 2024 zijn dit de prestatie-indicatoren reizigerspunctualiteit 5 en 15 minuten op het HRN en de reizigerspunctualiteit 5 minuten op de HSL. Vanaf 2025 zijn dit de prestatie-indicatoren reizigerspunctualiteit 3 en 10 minuten op het HRN.
[2] Zie Bijlage 4, lid 9 van de nieuwe concessie voor het Hoofdrailnet (2025-2033).
[3] Zie bijlage 3, lid 5 van de nieuwe concessie voor het Hoofdrailnet (2025-2033).
[4] Zie bijlage 3, lid 6 van de nieuwe concessie voor het Hoofdrailnet (2025-2033).

uiterlijk met de oplevering van addendum op het beheerplan voor 2025 ons ook de definitieve evaluatie toe te sturen. De uitwerking van de evaluatie zal in overleg met IenW plaatsvinden.[5]

Tijdens het commissiedebat spoor op 7 maart heeft de staatssecretaris toegezegd om in overleg met NS en ProRail te kijken hoe de prestaties op het spoor verbeterd kunnen worden. IenW zal binnenkort het gesprek hierover initiëren. Zoals ook toegezegd volgt hier mogelijk een verbeterprogramma uit.

Tot slot
We kunnen als één IenW in 2024 het verschil maken en bijdragen aan een mooier, schoner en verkeersveiliger Nederland. Ik streef ernaar de positie van het spoor steviger naast de andere netwerken van IenW te zetten, want alleen met een integraal beeld en integrale besluitvorming zorgen we ervoor dat de bereikbaarheid en mobiliteit in Nederland optimaal functioneren. Het spoor is daarbij onmisbaar en ik zie dan ook uit naar een constructieve samenwerking in 2024, meer specifiek op de punten zoals in deze jaarbrief opgenomen.

Hoogachtend,

DE SECRETARIS-GENERAAL,

mr. ing. J.H. Dronkers

Bestuurskern
Financiën en Integrale Bedrijfsvoering
Directie Eigenaarsadvisering

Ons kenmerk
IENW/BSK-2024/86589

[5] In overleg met IenW kan de scope en invulling van de evaluatie bepaald worden. In de genoemde brief (kenmerk IENW/BSK-2021/59722) worden al een aantal belangrijke aspecten genoemd waar de evaluatie in ieder geval aan moet voldoen. Zo moet de evaluatie in ieder geval plaatsvinden in het licht van de aspecten efficiëntie, effectiviteit en lessen in het kader van de omvorming van ProRail tot zbo, waarbinnen het werken met een Meerjarenplan beoogd is.