Beheerplan 2026-2027

ProRail

Verbindt. Verbetert. Verduurzaamt.

Gebruik van AI
Bij de redactie van dit beheerplan is gebruik gemaakt van generatieve AI-toepassingen ter ondersteuning van herschrijvingen, taalcorrecties en stijlsuggesties. De uiteindelijke inhoud is samengesteld en gecontroleerd door menselijke auteurs.

Disclaimer
De informatie in dit beheerplan is met uiterste zorg samengesteld. Toch is het mogelijk dat sommige informatie niet meer actueel is, of op enige wijze niet correct is weergegeven. ProRail sluit dan ook elke aansprakelijkheid uit als gevolg van de eventueel onjuiste weergave van informatie in dit beheerplan.

Documentgegevens

Eigenaar	Corporate Control
Kenmerk	VT20160142-1167882800-12567
Versie	1.0
Datum	5 november 2025
Onderwerp	Beheerplan 2026-2027
Status van het document	Definitief

Inhoud

Inleiding 4
Prestaties 6
Verbindt 7
Verbetert 10
Verduurzaamt 13
Bevlogen ProRailers 15
Betaalbaar spoor 15
Onze stakeholders 17
Bijlagen 19

Inleiding

Algemeen

Nederland beschikt over een van de meest intensief gebruikte spoorwegnetwerken van Europa. Wekelijks worden miljoenen reizen gemaakt over het spoor, zowel door reizigers als door goederenvervoerders. ProRail speelt hierin een centrale rol: zij beheert, onderhoudt en ontwikkelt de spoorinfrastructuur, verdeelt de beschikbare spoorcapaciteit en stuurt het treinverkeer aan. ProRail doet dit alles met het doel een veilig, betrouwbaar, betaalbaar en duurzaam spoorsysteem te waarborgen, nu en in de toekomst.

De druk op het spoor neemt de komende jaren verder toe en de opgave voor ProRail is complex en veelzijdig. De onderhoudsbehoefte groeit, de vraag naar duurzame (internationale) mobiliteit stijgt, en de klimaatdoelstellingen vragen om aanpassingen in infrastructuur en techniek. Tegelijkertijd kampt ProRail met een krappe arbeidsmarkt, stijgende kosten, complexe regelgeving en geopolitieke onzekerheden die de beschikbaarheid van materialen beïnvloeden. Europese verplichtingen, zoals de capaciteitsverordening en de invoering van het European Rail Traffic Management System (ERTMS), vereisen bovendien ingrijpende veranderingen in systemen, processen en samenwerking. Daarbovenop zorgen verstedelijking, woningbouw, militaire transporten en cybersecurityrisico's voor extra druk op de organisatie. Dit alles moet worden gerealiseerd binnen de grenzen van beperkte financiële middelen, en beperkte ruimte om werkzaamheden aan het spoor uit te voeren.

In dit beheerplan beschrijft ProRail hoe zij in 2026 en 2027 inspeelt op deze complexe opgave. Digitalisering speelt hierbij een sleutelrol. Samen met haar partners werkt ProRail aan het behoud en de versterking van een veilig, betrouwbaar, betaalbaar en duurzaam spoornetwerk – als onmisbare schakel in de bereikbaarheid, duurzaamheid en economische ontwikkeling van Nederland.

Onze kerntaken

Voor het beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur (HSWI) verleent de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) een concessie. Op 15 december 2014 is de beheerconcessie met een looptijd van tien jaar (1 januari 2015 tot 1 januari 2025) verleend aan ProRail. Deze is in 2024 beleidsneutraal verlengd met vier jaar tot 1 januari 2029[1]. In de beheerconcessie staan de kerntaken van ProRail, te weten:

- **Het onderhoud van de HSWI**
  ProRail is verantwoordelijk voor de instandhouding van de hoofdspoorinfrastructuur. Dit omvat onder meer het onderhoud van sporen, wissels, bovenleidingen, seinen, bruggen en perrons. Het doel is het waarborgen van de veiligheid, beschikbaarheid en betrouwbaarheid van het spoor.

- **De voorbereiding en uitvoering van de uitbreiding van de HSWI**
  ProRail bereidt uitbreidingsprojecten voor en voert deze uit om de capaciteit en functionaliteit van het spoor aan te passen aan de toekomstige vervoersvraag. Dit betreft onder andere het aanleggen van nieuwe infrastructuur. Deze projecten worden veelal door het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) of derden gefinancierd.

- **De eerlijke, niet-discriminerende en transparante verdeling van de capaciteit van de HSWI**
  ProRail zorgt voor de verdeling van de beschikbare spoorcapaciteit onder de verschillende vervoerders. Deze taak is wettelijk vastgelegd in de Spoorwegwet. Vervoerders dienen jaarlijks een capaciteitsaanvraag in, waarna ProRail volgens vastgestelde procedures toewijzingen doet.

- **Het leiden van het verkeer over de HSWI**
  ProRail leidt het treinverkeer op het spoorwegnet. Dit gebeurt vanuit een aantal verkeersleidingsposten verspreid over het land. Dit betreft de operationele aansturing van het treinverkeer, waaronder de routering, coördinatie en bewaking van de uitvoering van de dienstregeling. Het doel is een veilige en efficiënte afwikkeling van het treinverkeer, met zo min mogelijk verstoringen.

ProRail werkt 24/7 aan deze kerntaken door dagelijks zo'n 430.000 treinkilometers mogelijk te maken. ProRail beheert jaarlijks bijna 7.000 kilometer spoor en bijna 400 stations en zorgt met ruim 5.500 ProRailers en leveranciers dagelijks voor een beschikbaar, betrouwbaar en veilig spoor.

ProRail en het ministerie van IenW gaan in 2026 en 2027 werken aan een nieuwe beheerconcessie, tenzij ProRail wordt omgevormd tot een zelfstandig bestuursorgaan (zbo).

[1] *Stcrt*. 2024, 37630;

Missie, visie en strategie

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.

ProRail en haar spoorpartners werken dagelijks aan het onderhoud en de uitbreiding van het spoor, inclusief stations en emplacementen. ProRail verdeelt de capaciteit eerlijk tussen vervoerders en leidt het treinverkeer veilig en betrouwbaar over het spoor.

Onze visie

Wij geven samen met onze partners invulling aan de groeiende behoefte aan duurzame mobiliteit in Nederland. Wij gaan voor de trein als aantrekkelijke keuze voor reizigers en verladers.

ProRail heeft een heldere visie voor de toekomst. Nederland groeit, wat leidt tot meer reizigers en goederen over het spoor. Treinverkeer is onmisbaar voor de bereikbaarheid en het behalen van de klimaatdoelstellingen. Naast de dagelijkse uitvoering van de kerntaken werkt ProRail daarom ook aan de toekomst van het Nederlandse spoor.

Onze strategie

De strategie 'Spoor naar morgen' blijft de route om ook in de toekomst de kerntaken van ProRail uit te voeren en een robuust en betrouwbaar spoor te garanderen. ProRail staat voor de uitdaging om de logistieke- en infra-operatie op orde te brengen en een aantal grote technische systeemsprongen te realiseren, zoals het European Rail Traffic Management System (ERTMS). De verwachtingen van klanten en stakeholders nemen toe, wet- en regelgeving wordt steeds complexer en er is sprake van een tekort aan materialen en mensen.

De strategie wordt geconcretiseerd in vijf resultaatgebieden die ook de basis zijn voor dit beheerplan:

- Verbindt: vergroten van de capaciteit op het spoor, inclusief stations en emplacementen;
- Verbetert: zorgen voor veilig en betrouwbaar spoor, tot tevredenheid van reizigers, verladers en omgeving;
- Verduurzaamt: spoormobiliteit zo duurzaam mogelijk maken en verkleinen van onze ecologische voetafdruk;
- Bevlogen ProRailers: een aantrekkelijke organisatie zijn om bij te werken;
- Betaalbaar spoor: financiële middelen doelmatig besteden.

Beleidsprioriteiten

Het ministerie van IenW geeft ProRail via de jaarbrief 2025[2] drie beleidsprioriteiten mee voor de jaren 2026 en 2027. De beleidsprioriteiten 1 en 2 zijn geïntegreerd in de resultaatgebieden “Verbetert” en “Betaalbaar spoor” van ProRail. De beleidsprioriteiten zijn:

1) **Implementatie van het BKN spoor en onderzoeken instandhouding lange termijn**
In 2024 hebben het ministerie van IenW en ProRail samen een basiskwaliteitsniveau voor het spoor (BKN spoor) vastgesteld. Dit moet vanaf 2026 zorgen voor een basisniveau aan een veilig, betrouwbaar en duurzaam onderhouden spoorwegnet binnen de daarvoor beschikbare financiële middelen. Om binnen deze financiële middelen uit te komen voert ProRail efficiëntie- en versoberingsmaatregelen uit waarmee ProRail de komende jaren de beoogde besparingen moet halen. Daarnaast onderzoeken ProRail en het ministerie hoe het onderhoud vanaf 2030 doelmatiger kan, via vier thema's: gebruiksgerichte functionaliteit, digitalisering, standaardisatie van stations en alternatieve onderhoudsaanpakken. Een verdere toelichting op deze beleidsprioriteit is te vinden bij “Betaalbaar spoor”.

2) **Versterking van de veiligheid op het spoor**
Het ministerie van IenW vraagt ProRail om de veiligheid op het spoor verder te verbeteren. Specifiek verzoekt het ministerie ProRail om de aanbevelingen uit het OvV-rapport[3] over het treinongeval in Voorschoten en de ILT-rapportage over de Nederlandse railinfrastructuur[4] op te volgen. Een verdere toelichting over invulling van deze beleidsprioriteit is te vinden bij “Verbetert”.

3) **Weerbaarheid**
Het ministerie van IenW verzoekt ProRail om samen met haar partners plannen op te stellen om de hersteltijd bij grote fysieke verstoringen te verbeteren. Daarnaast moet ProRail blijven investeren in digitale veiligheid en het ministerie informeren over de cybersecuritystrategie en de benodigde stappen om het cyberrisicomanagement te versterken in lijn met nieuwe wetgeving.

De beleidsprioriteit van het ministerie sluit aan bij de conclusies uit het onderzoeksrapport van het Overlegorgaan Fysieke Leefomgeving[5]: het Nederlandse spoorsysteem is in zijn huidige vorm onvoldoende weerbaar om de toenemende dreigingen het hoofd te bieden en meer militair transport te faciliteren. Het rapport adviseert een startpakket van minimaal € 600 miljoen voor drie typen maatregelen:

- Verhogen van de beveiliging: beter toegangsbeheer, slimme detectiesystemen, monitoring van digitale systemen en extra anti-drone maatregelen bij kritieke locaties.
- Versterken van de continuïteit: mobiele noodsystemen voor snelle hervatting van treinverkeer, meer reserveonderdelen, voldoende herstelcapaciteit en draaiboeken voor grootschalige incidenten.
- Vergroten van de militaire capaciteit: meer rangeerruimte in havengebieden, langere sporen voor treinen van 740 meter, verwijderen van obstakels langs het spoor en efficiëntere grensovergangen.

ProRail zal samen met de ministeries van IenW en Defensie binnen de huidige kaders werken aan de weerbaarheid van het spoor. Het is echter aan een volgend kabinet om definitieve keuzes te maken over het startpakket en het daarmee corresponderende budget. Vanwege de gevoeligheid van dit onderwerp geeft ProRail geen nadere toelichting in het beheerplan.

[2] Bijlage 7.
[3] Onderzoeksraad voor Veiligheid, 2024.
[4] Inspectie Leefomgeving en Transport, 2024.
[5] Overlegorgaan Fysieke Leefomgeving, 2025.

Prestaties

Algemeen

ProRail maakt via de beheerconcessie en het beheerplan prestatieafspraken met het ministerie van IenW. Een aantal van deze afspraken betreft een gezamenlijke opgave voor de NS en ProRail. De gezamenlijke prestatie-indicatoren van de NS en ProRail hebben betrekking op de reizigerspunctualiteit op het hoofdrailnet voor 3 en 10 minuten. De bodem- en streefwaarden voor deze prestatie-indicatoren staan in tabel 1. De definitie en meetmethoden voor deze, en de andere prestatie-indicatoren, zijn terug te vinden in bijlage 3.

Met de beleidsneutrale verlenging van de beheerconcessie 2015-2025 zijn de ProRail specifieke prestatie-indicatoren in 2024 doorgetrokken naar 2025, inclusief bodem- en streefwaarden. Ook voor de jaren 2026, 2027 en 2028 zijn vooralsnog de prestatie-indicatoren, inclusief bodem- en streefwaarden, doorgetrokken. In de context van geopolitieke ontwikkelingen, veranderende markt en de toename van werkzaamheden zal het voor ProRail lastig worden om toe te groeien naar de streefwaarden op het gebied van impactvolle storingen. ProRail zal op deze waarde een nadere analyse uitvoeren en komen met een voorstel om deze trend te keren. De verwachting is echter dat dit geen korte termijn bijsturing zal kunnen zijn. De prestatieafspraken na 2028 nemen het ministerie van IenW en ProRail mee in het proces van de nieuwe beheerconcessie.

Reizigerspunctualiteit hoofdrailnet 3 en 10 minuten

De reizigerspunctualiteit op het hoofdrailnet is een gezamenlijke prestatie-indicator van de NS en ProRail. Met het ministerie van IenW zijn bodem- en streefwaarden afgesproken op 3 en 10 minuten. ProRail en de NS blijven zich inzetten om dit prestatieniveau te realiseren, onder andere via de dienstregeling. Daarnaast spant ProRail zich in op adequate bijsturing van het treinverkeer en het voorkomen van storingen aan de infrastructuur. Ondanks alle inspanningen kunnen (externe) factoren een negatieve invloed hebben op de reizigerspunctualiteit.

Betrouwbaarheid regionale series

De prestatie-indicator Betrouwbaarheid regionale series heeft betrekking op de betrouwbaarheid van regionale treindiensten welke zijn gegund via regionale vervoerconcessies. De sturing vanuit de regionale concessieverleners kan afwijken van de sturing vanuit het ministerie van IenW. Het ontbreken van gelijkgerichte sturing t.a.v. de regionale series is daarom een aspect wat ProRail wil meenemen bij het bepalen van nieuwe prestatieafspraken in de nieuwe beheerconcessie. De prestatie-indicator betrouwbaarheid regionale series omvat zowel treinpunctualiteit als treinuitval. ProRail zet zich in om het afgesproken prestatieniveau te realiseren via de kwaliteit van de infrastructuur en de dienstregeling. Desondanks kunnen er factoren buiten de invloedsfeer van ProRail zijn die een negatieve impact hebben op de prestaties. Voorbeelden zijn weersomstandigheden, derden (zoals spoorlopers en koperdiefstal) en beperkingen in de beschikbaarheid van materieel en personeel bij vervoerders.

Impactvolle verstoringen aan de infra

De prestatie-indicator Impactvolle verstoringen aan de infra heeft betrekking op het aantal storingen met veel impact op reizigers en verladers. Impactvolle verstoringen worden in vier categorieën ingedeeld: Derden, Techniek, Proces en Weer. De beïnvloedbaarheid van ProRail verschilt per categorie.

Storingen door derden (bijv. door suïcides of vandalisme) vormt ongeveer een derde van het aantal impactvolle verstoringen. Via gerichte maatregelen (zoals suïcidepreventie) zet ProRail zich in om dit soort storingen te voorkomen. Tegelijkertijd verandert de context en wordt ProRail gevraagd waar mogelijk kosten te reduceren. ProRail zoekt de optimale balans tussen investeringen in verbetermaatregelen en haar financiële kaders. ProRail analyseert continu de storingen en bekijkt in deze context welke investeringen nodig zijn om het aantal storingen te verminderen.

Het aantal techniekstoringen is de laatste jaren sterk gestegen. Deze storingen, zoals een sein- of wisselstoring, zijn gerelateerd aan de infrastructuur. Dit type storingen raakt daarmee een kernactiviteit van ProRail: het spoor goed onderhouden. Op het gebied van kleinschalig onderhoud kent ProRail uitdagingen, zowel in de uitvoering als de aanbesteding van de Prestatiegerichte Onderhoudscontracten. Het aantal partijen aan wie deze contracten gegund kunnen worden is klein. Daarbovenop komt de arbeidskrapte in deze sector. ProRail ontwikkelt daarom een nieuwe strategie op het gebied van kleinschalig onderhoud om de uitdagingen in klein onderhoud te kunnen aanpakken.

Proces- en weersverstoringen, zoals uitgelopen werkzaamheden of extreem weer, vormen een kleiner aandeel in het aantal impactvolle storingen. Desondanks blijft ProRail zich inzetten om ook dit soort storingen te voorkomen of zo snel mogelijk op te lossen.

Klantoordeel reizigers- en goederenvervoerders

Jaarlijks voert ProRail een klanttevredenheidsonderzoek uit onder reizigersvervoerders en goederenvervoerders. Het doel hiervan is om inzicht te krijgen in hun ervaring met ProRail en waar verbetering mogelijk is. Deze verbeteringen worden omgezet in programma's en/of speerpunten die ProRail afspreekt met de vervoerders.

Tabel 1: Prestatieafspraken ProRail - IenW

Prestatiegebied	Prestatie-indicator	BW 2026 t/m 2028	SW 2028	SW 2029
Betrouwbaarheid reizigersvervoer	Reizigerspunctualiteit HRN 3 min. (met NS)	84,4%	-	86,0%
	Reizigerspunctualiteit HRN 10 min. (met NS)	94,5%	-	95,1%
	Betrouwbaarheid regionale series	90,7%	93,7%	-
Storingen	Impactvolle verstoringen aan infra	520	450	-
Algemeen	Klantoordeel goederenvervoerders	6	7	-
	Klantoordeel reizigersvervoerders	6	7	-

BW = bodemwaarde, SW = streefwaarde

Verbindt

Capaciteit

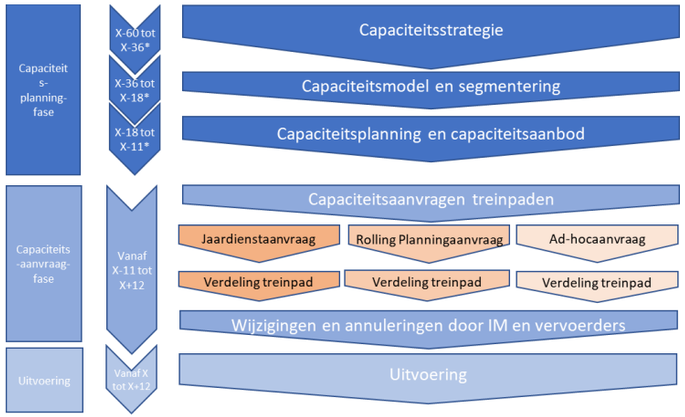
De beschikbaarheid en verdeling van capaciteit op het spoor is essentieel voor een betrouwbaar, efficiënt en toekomstbestendig spoorwegsysteem. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de verschillende aspecten die de capaciteit van het spoornetwerk beïnvloeden.

Europese regelgeving

ProRail ziet een aantal ontwikkelingen op zich afkomen die voortvloeien vanuit Europese wet- en regelgeving, zoals de TEN-T verordening. Daarnaast zijn er verschillende Technical Specification for Interoperability (TSI). Deze TSI's zijn Europese technische normen voor het spoor, bedoeld om treinen en infrastructuur in verschillende EU-landen goed op elkaar aan te laten sluiten. De TSI's stellen eisen aan onder andere spoorlijnen, treinen, veiligheidssystemen en communicatie. ProRail onderzoekt de komende jaren welke maatregelen en kosten verbonden zijn aan het implementeren deze TSI's, en neemt deze inzichten mee in de gesprekken met het ministerie van IenW.

De nieuwe Europese Verordening Capaciteitsmanagement gaat een juridische basis bieden voor een nieuw proces waarmee dienstregelingen voor het spoor worden opgesteld: Time Table Redesign. De implementatie hiervan vergt grote investeringen in met name de IT-systemen. ProRail verkent met het ministerie van IenW hoe het juridische stelsel in Nederland eruit moet zien wanneer deze Europese verordening in werking treedt, inclusief de financiële consequenties voor systeemaanpassingen. Daarnaast neemt ProRail deel aan diverse Europese werkgroepen die de implementatie van Time Table Redesign en de verordening voorbereiden. Het doel van deze deelname is om Nederlandse kennis in te brengen en vroegtijdig te anticiperen op nieuwe Europese ontwikkelingen.

Voor verschillende dienstregelingsjaren levert ProRail al TTR-producten[6] op: de capaciteitsstrategie, het capaciteitsmodel en later ook het capaciteitsaanbod. Hoewel deze producten nu nog niet bindend zijn, geven ze wel inzicht in welke capaciteit ProRail aanbiedt voor de betreffende dienstregelingsjaren.



*=periode in maanden tot/vanaf ingangsdatum nieuwe dienstregeling

740 meter treinen en militair transport

Het geschikt maken van het spoornetwerk voor langere goederentreinen verbetert de concurrentiepositie van het spoorgoederenvervoer in Nederland en Europa. Een langere goederentrein zorgt voor lagere vervoerskosten per vervoerde eenheid en draagt bij aan minder CO_2-uitstoot en drukte op de weg.

Op een aantal plaatsen is het spoor al klaar voor 740 meter lange goederentreinen. Op andere emplacementen werkt ProRail aan projecten om sporen geschikt te maken voor langere treinen. Deze projecten zijn te vinden in het Masterplan 2027-2031[7].

Daarnaast speelt de inzet van 740 meter lange treinen een cruciale rol in het uitbreiden van militair transport per spoor. In het licht van de huidige geopolitieke spanningen is dit een belangrijk onderwerp. ProRail zet zich de komende jaren actief in om dit transport te faciliteren. ProRail doet dit vanuit het principe van 'dual use': alle ontwikkelingen voor het goederenvervoer worden zodanig ontworpen dat ze ook geschikt zijn voor militair gebruik. Deze aanpak zorgt ervoor dat de spoorinfrastructuur flexibel en multifunctioneel blijft, en inzetbaar is in tijden van crisis. Hierbij moet nagedacht worden over capaciteitsverdeling en prioriteiten stellen welke treinen voorrang krijgen. ProRail werkt hierin nauw samen met het ministerie van Defensie.

Spoor- en stationsvernieuwingen

ProRail werkt niet alleen aan noodzakelijk onderhoud, maar voert ook omvangrijke projecten uit om het spoor klaar te maken voor de toekomst. De projectmatige werkzaamheden zijn gebundeld in het Masterplan 2027-2031 dat op 1 mei 2025 is gepubliceerd. Het masterplan biedt een overzicht van projectmatige werkzaamheden voor de komende drie tot zeven jaar. Daarbij houdt ProRail rekening met factoren en aandachtspunten die de maakbaarheid van het portfolio beïnvloeden. Het Masterplan stemt ProRail af met de sector, zodat alle betrokken partijen zich tijdig kunnen voorbereiden en kunnen meedenken over een efficiënte planning. Daarnaast werkt ProRail aan thema's en maatregelen van de Stationsagenda en bijbehorende Uitvoeringsagenda. Onder andere werkt ProRail aan de wachttijdbeleving waarin wordt gekeken naar een efficiënte inzet van middelen en sociale veiligheid. Een concreet voorbeeld is het plaatsen van extra camera's op stations.

In 2024 bedroeg het volume aan spoorwerk zo'n € 1,8 miljard. Dit blijft naar verwachting stabiel tot en met 2031 op een niveau van tussen € 1,8 en € 2 miljard. Het werkpakket blijft daarmee omvangrijk. Om dit te realiseren is nauwe samenwerking binnen de spoorbranche nodig, gebaseerd op gezamenlijke verantwoordelijkheid en innovatieve werkwijzen. ProRail zet daarom sterk in op digitalisering en datagedreven werken om projecten beter te bundelen, te plannen en uit te voeren.

[6] ProRail, 2025.

[7] ProRail, 2025.

Het opstellen van een realistisch projectenportfolio vraagt voortdurend om een zorgvuldige balans: de treinen moeten veilig blijven rijden, terwijl de werkzaamheden doorgaan. Het Masterplan helpt hierbij door de uitvoerbaarheid en maakbaarheid van projecten te toetsen en waar nodig bij te sturen. Denk aan het slim inzetten van monteurs, het plannen van werk buiten drukke reizigersmomenten en het beperken van last-minute wijzigingen. Goede samenwerking met marktpartijen, vervoerders en andere stakeholders is daarbij onmisbaar.

Maakbaarheid

De spoormarkt kampt met krapte: er is schaarste aan zowel materialen als personeel. ProRail werkt daarom nauw samen met aannemers en ingenieursbureaus om de opdrachtenportefeuille zo efficiënt mogelijk te realiseren. Via het Strategisch Platform Overleg en de consultatie van het Masterplan informeert ProRail marktpartijen over de verwachte productievolumes.

ProRail ondervindt steeds vaker materiaaltekorten, wat directe gevolgen heeft voor de uitvoering en betrouwbaarheid van spoorprojecten. Deze schaarste hangt samen met marktontwikkelingen: de markt voor spoorgebonden materialen verschuift van een kopers- naar een verkopersmarkt. De internationale vraag neemt toe en het verkrijgen van legacy-materialen vereist meer inspanning. Hierdoor ontstaat afhankelijkheid van een beperkt aantal producenten, langere levertijden, productiestop en bestaat het risico op vertragingen en risico's bij de oplevering van projecten.

De grootste uitdaging op gebied van personeel is het tekort aan technisch gecertificeerde vakmensen. Vooral op het gebied van treinbeveiliging (BFI), energievoorziening en bovenleiding zijn vakmensen schaars. Hun inzet is cruciaal tijdens treinvrije periodes (TVP), waarin veel werkzaamheden plaatsvinden. Door vergrijzing neemt de uitstroom toe, terwijl opleiden steeds lastiger wordt. Daarom is het nodig om opleidingen te moderniseren en TVP's beter te spreiden.

Het aantrekken en behouden van vakmensen is belangrijk voor ProRail. Om het behoud en de instroom van vakmanschap in de spoorsector te versterken, werkt ProRail nauw samen met Railcenter, railAlert en aannemers. Deze samenwerking richt zich op het moderniseren en toegankelijker maken van opleidingen voor certificeringen, zodat meer monteurs instromen en kunnen doorgroeien. Daarnaast wordt onderzocht hoe BFI-monteurs tijdens projecten ondersteund kunnen worden door montagemonteurs: vaklieden die via een kortere opleiding een specifieke taak uitvoeren. Dit verlaagt de werkdruk van BFI-monteurs en vermindert de behoefte aan volledig gecertificeerde monteurs tijdens werkzaamheden. ProRail bepaalt samen met aannemers en het Railcenter welke werkzaamheden hiervoor geschikt zijn en gebruikt specifieke projecten om te bepalen welke opleidingen voor montagemonteurs ontwikkeld moeten worden. Dit concept zal in de toekomst ook worden toegepast bij onder meer ERTMS- en bovenleidingsprojecten.

Om hinder te beperken, bundelt ProRail werkzaamheden waar mogelijk. Tegelijkertijd zal ProRail deze werkzaamheden vaker doordeweeks, buiten vakanties en in ruimere nachtgaten moeten plannen. Deze maatregelen neemt ProRail in het kader van maakbaarheid, betaalbaarheid (BKN spoor) en veiligheid (n.a.v. het ongeval in Voorschoten). Bij deze maatregelen houdt ProRail rekening met een robuust alternatief vervoersplan. ProRail stemt maatregelen zoveel mogelijk af met stakeholders. Toch kunnen (externe) factoren, zoals personeelstekorten of gewijzigde regelgeving, leiden tot verschuivingen in de planning.

Programmering projectenportfolio 2026 en 2027

Het projectenportfolio omvat alle projecten op het gebied van infrastructuur en stations. Dit betreft funciehandhaving, functiewijziging en omgevingswerken. Het deel van het ICT-portfolio dat gaat over de ICT-infra op het spoornetwerk en de stations is ook opgenomen in deze werkzaamheden. Voor stations omvat dit ook programma's voor fietsparkeren, toegankelijkheid, perronkappen, perronprogramma, liften en roltrappen, en telecom. Het landelijke projectenportfolio is tot stand gekomen vanuit optimalisaties die hebben plaatsgevonden. Zo is gekeken naar de samenhang tussen projecten, het optimaliseren van de scope van projecten en het optimaliseren van de klanthinder. Hierbij is over de jaren heen gezocht naar een optimum tussen maakbaarheid, kosten en hinder. In het Masterplan 2027-2031 en bijlage 2 staat een overzicht van de meest impactvolle werkzaamheden aan en langs het spoor in 2026 en 2027.

De functiehandhavingswerkzaamheden omvatten in de jaren 2026 en 2027 vooral werkzaamheden voor bovenbouwvernieuwing en beheer ten aanzien van treinbeveiliging en energievoorziening. Deze instandhoudingsopgave moet zorgen voor een veilig en betrouwbaar spoor. De werkzaamheden worden hoofdzakelijk gefinancierd vanuit subsidie voor Exploitatie, Onderhoud en Vernieuwing (EOV).

De functiewijzigingswerkzaamheden bestaan uit werkzaamheden voor een vergroting van de capaciteit op het spoor, inclusief de capaciteit op stations en emplacementen. Een belangrijk onderdeel hiervan is de uitvoering van het Programma Hoogfrequent Spoor. Hierdoor is het mogelijk om in de toekomst meer treinen te laten rijden. Zo wordt het spoor verduurzaamd en toekomstbestendig gemaakt voor de huidige én de toekomstige vraag naar reizigers- en goederentreinen. Deze functiewijzigingswerkzaamheden worden hoofdzakelijk gefinancierd vanuit het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT).

Omgevingswerken zijn werkzaamheden die ProRail uitvoert in opdracht van derden, zoals gemeentes en provincies. Met deze projecten wordt de omgeving rondom het spoor toegankelijker gemaakt voor omwonenden, reizigers of andere weggebruikers. Deze projecten worden hoofdzakelijk gefinancierd door derden, vaak aangevuld met middelen voor gecombineerde functiewijziging- en/of functiehandhavingswerkzaamheden.

Digitalisering

ProRail continueert de implementatie van haar visie op digitalisering. De kern van deze visie is dat ProRail naast de fysieke infrastructuur ook de digitale infrastructuur van het spoor levert. In deze visie staat hoe ProRail de transitie naar verdere digitalisering van het spoor mogelijk wil maken. ProRail moderniseert het IT landschap, met nieuwe functionaliteiten zodat de organisatie klaar is voor een digitale toekomst. Dit is essentieel voor de toekomstbestendige instandhouding van onze fysieke infrastructuur en om de kwaliteit van de dienstverlening op peil te houden.

Uitgangspunt is dat ProRail de informatie-uitwisseling met partners wil uitbreiden om samen de prestaties van de spoorsector te verbeteren. Datagedreven werken vergroot de voorspelbaarheid van gepland werk aan het spoor en de uitvoering van logistiek. ProRail combineert deze activiteiten met lopende verbeterprogramma's, lifecycle management en innovaties. Door moderne technologie en datagedreven werken verandert zowel de bedrijfsvoering als de samenwerking binnen het sectorbrede ecosysteem.

Verdelen en besturen

ProRail vernieuwt systemen en processen om het treinverkeer richting 2030 beter te organiseren. Dit gebeurt in reactie op strengere regelgeving, veranderende klantwensen en een krimpende arbeidsmarkt. ProRail werkt aan een nieuwe methode voor het opstellen van dienstregelingen en vergroot hiervoor de ontwikkelcapaciteit. Ook werkt ProRail in 2026 en 2027 aan het systeem voor verkeersleiding en capaciteitsverdeling, waaronder de vervanging van Donna.

ERTMS

European Rail Traffic Management System (ERTMS) is een essentiële stap in de digitalisering van het Nederlandse spoor. Om de implementatie hiervan te realiseren werken diverse partijen onder regie van de programmadirectie ERTMS samen. De programmadirectie is de partij die in opdracht van het ministerie van IenW werkt en halfjaarlijks aan het ministerie van IenW rapporteert. De stuurgroep ERTMS, waar alle sectorpartijen op bestuurlijk niveau zijn vertegenwoordigd, bewaakt onder meer de voortgang van het programma en de samenwerking binnen de sector.

Als infrastructuurbeheerder zet ProRail zich in voor een veilig, betrouwbaar en toekomstbestendig spoorwegnet. ERTMS vervangt onder meer het huidige ATB-treinbeveiligingssysteem dat einde levensduur is en maakt het mogelijk om treinen digitaal en realtime te volgen en aan te sturen. Dit sluit aan bij bredere digitaliseringsdoelen binnen de mobiliteitssector en draagt bij aan interoperabiliteit binnen Europa.

ERTMS vormt de digitale ruggengraat van het spoor en is een voorwaarde voor verdere innovaties, zoals automatische treinbesturing en de vervanging van het snel verouderende GSM-R communicatiesysteem door FRMCS. Voor deze overstap is een Europese standaardisatie op dit gebied echter noodzakelijk, wat samenhangt met de bijbehorende TSI's. In lijn met de 22e voortgangsrapportage aan de Tweede Kamer onderstreept ProRail het belang van deze transitie voor de betrouwbaarheid en capaciteit van het spoor.

In nauwe samenwerking met het ministerie van IenW, de programmadirectie, vervoerders en leveranciers werkt ProRail aan de gefaseerde uitrol van ERTMS. Deze uitrol is opgedeeld in tranches, waarbij per fase zorgvuldig wordt gekeken naar technische haalbaarheid, beschikbaarheid van middelen, samenhang met andere projecten en klanthinder.

Tranche 1 bevat onder andere het ontwikkelen en aanpassen van de centrale beveiligingssystemen (Central Safety System, ook wel CSS) en de implementatie op de eerste baanvakken Noordelijke Lijnen, proefbaanvak Zeeland en Kijfhoek-Belgische grens. In 2026 en 2027 ligt de focus van ProRail op het productie klaar krijgen van de generieke systemen en de eerste stappen in de ombouw van de verschillende baanvakken ter voorbereiding op de eerste indienststellingen met het nieuwe systeem. Ook is er aandacht om (toekomstig) beheer van ERTMS verder in te richten binnen ProRail en binnen de sector.

Daarnaast werkt ProRail samen met alle andere sectorpartijen aan het voorbereiden van tranche 2 en verder. De strategie van ProRail voor de landelijke uitrol ERTMS met daarin de ambitie tot versnelling is hiervoor de basis. Hierbij zoekt ProRail een balans tussen versnelling, oude systemen vervangen, verdergaande technische ontwikkelingen faciliteren en het borgen van de maakbaarheid binnen de totale opgave waar ProRail voor staat.

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. De uitvoering van de proef zal plaatsvinden in 2026. Gedurende één jaar zullen er testen plaatsvinden met een locomotief met ATO-apparatuur aan boord. Met de uitvoering van dit project krijgt ProRail beter inzicht in de potentie van ATO voor het spoor in Nederland.

Verbetert

Dagelijkse operatie

Logistieke operatie

Binnen de dagelijkse logistieke operatie richt ProRail zich op haar kerntaak: het leiden van het verkeer over de hoofdspoorweginfrastructuur. Allereerst stelt ProRail het plan op door vervoersorders en capaciteitsaanvragen (zoals voor onderhoud) te verwerken en alternatieve scenario's voor verstoringen, evenementen en seizoensinvloeden voor te bereiden. Vervolgens wordt het plan gerealiseerd door het treinverkeer te leiden, met als doel volgens afspraak met vervoerders te rijden. Bij verstoringen streeft ProRail ernaar zo snel mogelijk terug te keren naar het oorspronkelijke plan. Tot slot voert ProRail regie op incidenten, zodat het spoor snel weer beschikbaar is en verstoringen waar mogelijk worden voorkomen.

Kleinschalig onderhoud

ProRail besteedt een groot deel van het kleinschalig onderhoud uit via prestatiegerichte onderhoudscontracten (PGO). Deze contracten bevatten prestatieafspraken tussen ProRail en de opdrachtnemers. Het onderhoud is verdeeld over 21 geografisch afgebakende contractgebieden, waar erkende onderhoudspartijen het kleinschalig onderhoud uitvoeren. Specialistische en multidisciplinaire teams verzorgen het contractmanagement van deze PGO-contracten. De markt om deze PGO-contracten weg te zetten is zeer klein. Daarnaast kent ProRail verschillende uitdagingen in de uitvoering van de contracten. In 2026 en 2027 werkt ProRail daarom verder aan een nieuwe strategie voor de inrichting van het kleinschalig onderhoud.

Stationsbeheer en -onderhoud

In 2026 en 2027 werkt ProRail met verschillende partijen, zoals vervoerders, NS Stations, gemeenten en provincies aan het beheer en onderhoud van stations. Een deel van het beheer is uitbesteed aan NS Stations. Daarnaast zijn er diverse onderhoudscontracten voor onder meer telecom, liften, roltrappen, fietsparkeren en perronconstructies.

Incidentenbestrijding en bedrijfsbrandweer

Incidentenbestrijding richt zich de komende jaren op het professionaliseren van preventieve activiteiten. Als incidenten niet voorkomen kunnen worden, bieden camerabeelden snel overzicht en helpen om de toedracht te herleiden. Deze beelden worden indien nodig gedeeld met overheidshulpdiensten.

ProRail ziet ontwikkelingen in de wet- en regelgeving op emplacementen. Zo verwacht ProRail een vorm van een bedrijfsbrandweerverplichting voor de emplacementen Amersfoort, Venlo/Blerick en Moerdijk/Lage Zwaluwe. Dit is afhankelijk van de gesprekken tussen de ministeries van IenW en JenV. Samenwerkingsafspraken met veiligheidsregio's bieden mogelijk kosteneffectieve oplossingen.

Cybersecurity

ProRail versterkt haar digitale weerbaarheid via een brede cybersecuritystrategie. Een belangrijk onderdeel daarvan is de invoering van de NIS II-richtlijn, het nieuwe Europese kader voor digitale veiligheid. Daarnaast richt de strategie zich op het verbeteren van systeembeveiliging en het vergroten van bewustzijn bij medewerkers. ProRail werkt hierin samen met andere partijen binnen de sector. Gezien de huidige geopolitieke spanningen is dit een belangrijk onderwerp voor ProRail. ProRail informeert en betrekt het ministerie van IenW bij de invulling van deze taak.

Dassen en bevers

ProRail voert steeds vaker benodigd herstel uit van het spoortalud als gevolg van schade door gravende dassen en bevers. Deze kunnen in korte tijd de stabiliteit van het spoor aantasten. ProRail onderzoekt hoe zij de risico's voor de spoorweginfrastructuur als gevolg van deze graverij kan beheersen, conform de geldende wet- en regelgeving. Daarnaast inventariseert ProRail de mogelijkheid om het huidige handelingskader te verruimen om schade en kosten te beperken. ProRail werkt hierbij samen met bevoegd gezag en andere deskundigen.

Klimaatadaptatie

ProRail werkt aan het klimaatbestendig maken van het spoor. Dit is onderdeel van het BKN spoor, waarin ProRail inzet op maatregelen gericht op het aanpakken van toprisico's. Deze aanpak wordt de komende jaren verder voorbereid, met als doel het spoor stap voor stap beter bestand te maken tegen de gevolgen van klimaatverandering. Een onderdeel hiervan is ook de baanstabiliteit.

Opvolging ILT-rapportage Nederlandse railinfrastructuur

Opvolging ILT-rapportage Nederlandse railinfrastructuur

Een veilig berijdbaar spoor is topprioriteit voor ProRail. Daarom blijft ProRail zich inzetten om de spoorveiligheid te waarborgen én beter aantoonbaar te maken via het programma Aantoonbaar Veilige Berijdbaarheid. Binnen dit programma werkt ProRail o.a. aan het verduidelijken van kwaliteitseisen, het stroomlijnen van processen en het verbeteren van monitoring. Zo krijgt ProRail beter inzicht in de staat van de infrastructuur. Verder verbetert ProRail het veiligheidsbeheersysteem continu op basis van interne controles en bevindingen van de ILT. Daarmee geeft ProRail invulling aan de beleidsprioriteit om opvolging te geven aan de ILT-rapportage over de Nederlandse railinfrastructuur[8].

[8] Inspectie Leefomgeving en Transport, 2024.

HSL-Zuid

De HSL-Zuid heeft constructiefouten die tijdens het ontwerp en de aanleg van de spoorlijn zijn gemaakt. Infraspeed heeft uit veiligheidsoverwegingen tijdelijke snelheidsbeperkingen ingesteld. Daardoor kunnen treinen op de HSL-Zuid niet over de gehele lengte van de HSL-Zuid met de maximale snelheid van 300 kilometer per uur rijden. Deze situatie heeft gevolgen voor reizigers: doordat treinen rijden met aangepaste snelheden, is de dienstregeling aangepast en zijn reistijden langer. In opdracht van het ministerie van IenW ondersteunt ProRail bij het definitief herstel van de HSL-Zuid. Hiervoor stelt het ministerie extra financiering beschikbaar. Dit doet ProRail samen met Infraspeed, het ministerie van IenW, aannemers en andere partijen.

Op 31 maart 2031 loopt het contract tussen de Staat en Infraspeed af. Vervolgens zal het ministerie van IenW het beheer van de HSL-Zuid overdragen aan ProRail. Een belangrijk risico voor het overdrachtstraject is dat de infrastructuur van de HSL-Zuid op een later moment tot onvoorziene onderhouds-/vervangingskosten kan leiden. Namens het ministerie van IenW gaat ProRail de komende jaren aan de slag om hier een nauwkeurig beeld van te krijgen. Daarnaast gaat ProRail samen met ministerie van IenW de overdracht verder voorbereiden.

Veiligheid

ProRail geeft de hoogste prioriteit aan veiligheid op en om het spoor, zowel voor reizigers, goederenvervoerders, aannemers als de omgeving. Meer aandacht voor algemene veiligheid is noodzakelijk. De veiligheidsverklaring van ProRail en de focus op veiligheidscultuur geven hier richting aan.

Veiligheidscultuur

ProRail werkt aan een proactieve veiligheidscultuur. Leidinggevenden spelen een coachende en ondersteunende rol en geven een duidelijke, consistente boodschap. Medewerkers krijgen meer ruimte voor expert judgement binnen de regels en procedures. Fouten maken mag, mits ervan wordt geleerd. Daarnaast stimuleert ProRail het melden van onveilige situaties.

In 2024 heeft Kiwa een audit uitgevoerd op de veiligheidscultuur binnen ProRail. Begin 2025 werd vastgesteld dat een deel van de organisatie op trede 4 (proactief) zit. Om ook de ondersteunende afdelingen op trede vier te krijgen, traint ProRail nieuwe medewerkers en leidinggevenden, worden structureel safety walks uitgevoerd, en besteedt ProRail specifieke aandacht aan de omstandigheden en behoeftes binnen teams. ProRail blijft de ontwikkeling van de veiligheidscultuur monitoren en voert verbeteringen door waar nodig.

Veilig reizen en leven

Onder veilig reizen vallen de basisveiligheidsrisico's ontsporing, treinbotsing en transferongeval. Onder veilig leven vallen de basisveiligheidsrisico's vervoer van gevaarlijke stoffen, brand, incidenten tijdens hulpverlening, overwegveiligheid en suïcide. Naar aanleiding van incidentonderzoeken, inspecties of audits neemt ProRail maatregelen.

Veiligheid stopt niet bij het spoor zelf. ProRail werkt samen met o.a. vervoerders, gemeenten en andere regionale- en decentrale overheden aan sociale veiligheid op en rond stations. Binnen het landelijke convenant Sociale Veiligheid in het OV ligt de nadruk op stations die laag scoren op dit thema, zoals dit wordt gemeten in de Stationsbelevingsmonitor.

Veilig werken

Onder veilig werken vallen de basisveiligheidsrisico's arbeidsveiligheid en elektrische veiligheid. Naar aanleiding van incidentonderzoeken, inspecties of audits neemt ProRail maatregelen. Hierbij werkt ProRail samen met de opdrachtnemers in railAlert-verband.

ProRail rondt de implementatie van het Voorschrift Veilig Werken - Aanrijdgevaar Trein (VVW-AT) begin 2026 af. Dit betreft de aanwijzing, opleiding en instructie van medewerkers met specifieke bevoegdheden (Taak Eigen Veiligheid en Beperkt Zelfstandig Betreder).

Het programma Elektrische Veiligheid Laagspanning (EVLS) richt zich op de arboveiligheid bij laagspanning. Het doel is om kaders en richtlijnen voor veilig werken aan laagspanningsinstallaties op te stellen en te implementeren. Daarnaast scherpt ProRail de PGO-contracten aan op het uitvoeren van NEN3140-inspecties. ProRail heeft met de Nederlandse Arbeidsinspectie (NLA) een roadmap opgesteld. Hierin streeft ProRail naar spanningsloos werken aan relaiskasten, -huizen en andere laagspanningsinstallaties. Hierbij maakt ProRail onderscheid in ELV-installaties (Extra Low Voltage). Hier is veilig werken onder spanning toegestaan onder specifieke omstandigheden. Daarnaast werkt ProRail samen met de NLA en aannemers in de transitie naar kwartsloze ballast.

Opvolging OvV-rapport Voorschoten

Op 4 april 2023 vond een tragisch treinongeval plaats in Voorschoten. De impact van dit spoorongeval heeft de spoorsector diep geraakt. Zowel ProRail (in samenwerking met DB Cargo, NS en BAM) als de Onderzoeksraad voor de Veiligheid[9] (OvV) hebben na het treinongeval onderzoek gedaan. Geen van beide onderzoeken heeft de directe oorzaak van het ongeval kunnen vaststellen. Beide onderzoeken hebben leerpunten opgeleverd om de spoorveiligheid verder te versterken.

ProRail heeft op 12 november 2024 het ministerie van IenW een brief[10] gestuurd met daarin de maatregelen bij de aanbevelingen van de OvV, inclusief een planning. Op 10 april 2025 heeft ProRail het ministerie van IenW op de hoogte gebracht van de voortgang van het maatregelenpakket[11].

In 2026 en 2027 richt ProRail zich op de verdere uitvoering en borging van deze maatregelen. Daarbij staan vier thema's centraal: het verbeteren van de incidentregistratie en het gezamenlijk leren van (bijna-) ongevallen in de spoorbranche, het verhogen van de veiligheid bij spoorwerkzaamheden voor werkenden en het treinverkeer, het beperken van nachtarbeid, en het versterken van de eigen regierol op veiligheid. Hiervoor werkt ProRail o.a. samen met railAlert, aannemers en vervoerders onder meer aan het uitbreiden van haar registratiesysteem van veiligheidsmeldingen, het verbeteren van het leren van incidenten voor de hele sector en de verdere professionalisering van toezicht en samenwerking binnen de keten. Daarnaast onderzoekt ProRail de inzet van innovaties om fysieke aanwezigheid in het spoor te verminderen.

[9] Onderzoeksraad voor Veiligheid, 2024.

[10] ProRail, 2024.

[11] ProRail, 2025.

Verduurzaamt

Energie

Energiebesparing

ProRail blijft zich inzetten om het energieverbruik in 2030 met 30% te verlagen ten opzichte van 2015. Hiertoe neemt ProRail maatregelen op het gebied van wisselverwarming, dat ook onderdeel is van het BKN spoor. Ook neemt ProRail maatregelen om het energieverbruik op kantoren en stations te reduceren. ProRail geeft in dit kader ook invulling aan de informatieplicht. Deze verplichting schrijft voor dat bedrijven met een jaarlijks verbruik van >25.000 m^3 gas of >50.000 kWh elektriciteit inzichtelijk maken welke besparingsmaatregelen zij nemen. Dat zijn in elk geval alle maatregelen die zich binnen vijf jaar terugverdienen, zoals het gebruik van ledverlichting.

Netcongestie

In 2025 ondertekende ProRail het bestuurlijk akkoord Netcongestie & OV, waaruit het Kennisprogramma Netcongestie & OV is ontstaan. Dit programma brengt de OV- en energiesector samen om het volle stroomnet slimmer te benutten. ProRail werkt daarin samen met andere partijen aan praktische oplossingen en zet zich in voor erkenning van het spoor als vitale infrastructuur. Voortgang en updates van dit sectorbrede programma zijn te vinden op https://topsectorenergie.nl/nl/kennisbank/kennisprogramma-netcongestie-ov/.

Uitfaseren van fossiele brandstoffen

ProRail heeft het convenant Schoon en Emissieloos Bouwen ondertekend en is onderdeel van het BKN spoor. Vanuit dit programma werkt ProRail samen met het ministerie van IenW, Rijkswaterstaat en de sector aan het programma Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB). Het doel is om de uitstoot van stikstof, CO_2 en fijnstof door bouwmaterieel aanzienlijk te verminderen in 2030. Zo wordt bij steeds meer werkzaamheden het gebruik van emissievrij materieel de standaard. Hierbij zijn veel uitdagingen, vooral bij het verduurzamen van zwaar en specialistisch spoormaterieel.

Verduurzaming van het wagenpark

ProRail streeft ernaar om het wagenpark in 2030 uitstootvrij te maken. Dit vormt een complexe uitdaging, omdat de flexibiliteit en slagkracht van de incidentenbestrijding behouden moeten blijven. Een belangrijke uitdaging in de verduurzamingstransitie is het realiseren van voldoende laadvoorzieningen. De opgedane kennis en ervaring met de eerste voertuigen gebruikt ProRail om de plannen voor de periode tot 2030 verder te ontwikkelen.

Opwekking Duurzame Energie

Met het programma Opwekking Duurzame Energie wil ProRail meer leveringszekerheid van energie (minder afhankelijk van de markt) en meer grip op en de voorspelbaarheid van ProRails energiekosten verkrijgen. Dit kan door duurzame energie op eigen gronden op te laten wekken en langlopende afnamecontracten af te sluiten. De huidige business case voldoet echter niet aan de vereiste terugverdientijd. Daarom onderzoekt ProRail of het programma hier weer aan kan voldoen en wat daarvoor nodig is.

Materialen

Vanuit de Klimaatneutrale en Circulaire Infra (KCI)-strategie van het ministerie van IenW werkt ProRail aan duurzamer materiaalgebruik. Dit doet ProRail door meer secundaire of biobased materialen te gebruiken en de milieukosten van projecten te reduceren. De focus ligt op grondstoffen als staal, beton en koper in bovenbouw, kunstwerken en energievoorziening. Dit gebeurt in samenwerking met het ministerie van IenW en Rijkswaterstaat. KCI is ook een onderdeel van het BKN spoor.

Natuur

Groenbeheer

Groenbeheer is een belangrijk thema voor ProRail. ProRail bezit in totaal ruim 18.000 percelen met een totale oppervlakte van circa 9.900 hectare. Al deze percelen beheert ProRail conform de geldende wet- en regelgeving. Dit is een complexe en kostbare opgave waar ProRail zich maximaal voor inzet.

Chemische onkruidbestrijding

ProRail reduceert de komende jaren het gebruik van chemische onkruidbestrijdingsmiddelen. In nieuwe onderhoudscontracten breidt ProRail het verbod op chemische onkruidbestrijdingsmiddelen verder uit. In 2028 wil ProRail gestopt zijn met het gebruik van chemische onkruidbestrijding. Om dit te bereiken voert ProRail verschillende pilots en onderzoeken uit. Hierbij zoekt ProRail ook de samenwerking op met andere infrastructuurbeheerders en de sector.

Stikstof en PFAS

De stikstofproblematiek blijft spooruitbreidingsprojecten beïnvloeden, vooral op decentrale lijnen met dieseltreinen en spooremplacementen. Dit kan de uitvoerbaarheid van projecten sterk beïnvloeden en vertragingen veroorzaken. ProRail onderzoekt samen met betrokken partijen mogelijkheden om projecten voort te zetten. Naar huidig inzicht betreft het een beperkt aantal projecten die met de problematiek te maken krijgt, al kan dit in de toekomst veranderen.

PFAS zijn stoffen die moeilijk afbreken en zich gemakkelijk verspreiden, wat risico's kan opleveren voor mens en milieu. Daarom geldt er steeds strengere wet- en regelgeving voor het gebruik en de toepassing ervan. Ook bij ProRail speelt dit een rol bij brandblusinstallaties. ProRail onderzoekt PFAS-vrije alternatieven en maatregelen om de verspreiding van PFAS te voorkomen. ProRail werkt hierin samen met de waterkwaliteitsbeheerders (Rijkswaterstaat en waterschappen) en de veiligheidsregio's.

Ecologie

Werkzaamheden die ProRail uitvoert als spoorwegbeheerder kunnen leiden tot verstoring van beschermde soorten of aantasting van beschermde natuurgebieden. ProRail laat daarom voorafgaand aan de werkzaamheden ecologisch onderzoek uitvoeren, en neemt waar nodig maatregelen en vraagt een vergunning aan.

Vanwege de impact op de uitvoering en planning van de werkzaamheden is het van belang dat ecologie tijdig en volledig meegenomen wordt. Desondanks kunnen onverwachte ecologische aspecten, zoals het aantreffen van een beschermde diersoort tijdens de werkzaamheden, alsnog leiden tot vertraging of aanpassingen van werkzaamheden. ProRail is in gesprek met de ministeries van IenW en LVVN (Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur) en de RVO (Rijksdienst voor Ondernemend Nederland) over effectieve handelingskaders en proportionaliteitsafwegingen. Onderdeel van deze gesprekken is ook de opgave rondom de graverij bij dassen en bevers, zoals ook genoemd in dit beheerplan.

Geluid en trillingen

Het spoor heeft impact op onze omgeving. Zo kan spoorvervoer zorgen voor hinder door geluid en/of trillingen. ProRail spant zich maximaal in om deze hinder zoveel mogelijk te beperken. Het verminderen van hinder door trillingen en geluid is daarom ook een onderdeel van het BKN spoor.

Geluid

ProRail blijft zich inzetten voor het beperken van geluidsoverlast door treinverkeer. In de komende jaren richten we ons op het toepassen van effectieve bronmaatregelen en het voldoen aan wettelijke normen voor geluid.

Bij veranderingen aan het spoor of in het gebruik ervan toetst ProRail actief aan de geluidproductieplafonds. Waar nodig treft ProRail aanvullende maatregelen, zoals raildempers of geluidschermen. Daarnaast realiseert ProRail vanuit het Meerjarenprogramma Geluidsanering (onderdeel van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport) in 2026 en 2027 geluidmaatregelen op verschillende locaties.

Trillingen

Hoewel er nog geen wettelijke normen bestaan voor de blootstelling aan spoortrillingen, moet het ministerie van IenW bij ruimtelijke besluiten de hinder wel meewegen. Hiervoor geldt de Beleidsregel trillinghinder spoorwegen als kader.

Bij projectbesluiten onderzoekt ProRail de verwachte trillingseffecten en stelt waar nodig maatregelen voor. Bronmaatregelen zijn momenteel beperkt beschikbaar, waardoor in grote projecten soms kostbare ondergrondse constructies worden toegepast. In 2026 werkt ProRail daarom aan de afronding van de Innovatieagenda Bronaanpak Spoortrillingen (IBS). Dit programma richt zich om de bron van de trillingen te onderzoeken en bronmaatregelen in de praktijk te testen. ProRail doet dit in samenwerking met onder meer kennisinstellingen en marktpartijen.

Bevlogen ProRailers

Medewerkersbetrokkenheid en werkgeverswaardering

ProRail hecht veel waarde aan de betrokkenheid en het welzijn van haar medewerkers. Maandelijks meet ProRail de betrokkenheid aan de hand van verschillende drijfveren, resulterend in een betrokkenheidsindex. Deze index helpt ProRail om gerichte verbeteringen door te voeren.

Daarnaast meet ProRail elk kwartaal de werkgeverswaardering via de employee Net Promoter Score (eNPS). Deze score geeft aan hoe waarschijnlijk het is dat medewerkers hun werkgever aanbevelen aan anderen. De resultaten van deze metingen geven waardevolle inzichten in de behoeften van onze medewerkers, zoals werk-privé balans, salaris en beloning, werkrelaties diversiteit en inclusie, vitaliteit en ontwikkeling in kennis en vaardigheden

Betaalbaar spoor

Basiskwaliteitsniveau spoor

Goed onderhoud van het spoor is cruciaal voor veilig en betrouwbaar treinverkeer. Tegelijkertijd staat betaalbaarheid van het treinproduct voor onze reizigers en verladers onder druk. ProRail wil dat de trein een betaalbaar vervoermiddel blijft voor iedereen. Daarom hebben ProRail en het ministerie van IenW in 2024 samen bepaald wat het minimale niveau van onderhoud en activiteiten is om het spoor goed te laten functioneren: het BKN spoor. Dit vormt de basis om vervoerders en reizigers zo goed mogelijk te blijven bedienen.

Hoewel het BKN spoor gevolgen kan hebben voor reizigers en vervoerders, doet ProRail er alles aan om de impact te beperken. De afgesproken besparingen heeft ProRail in de financiële meerjarenplanning voor 2026–2039 verwerkt. De bijbehorende maatregelen op het gebied van efficiëntie en versobering worden uitgewerkt en vanaf 2026 geïmplementeerd om de beoogde besparingen te realiseren:

- *Efficiëntie in de eigen organisatie*
  In het voorjaar 2025 heeft ProRail besparingsopties voor apparaatskosten onderzocht. ProRail is voornemens om een aantal maatregelen te nemen die vanaf 2026 leiden tot een structurele verlaging van de apparaatskosten[12]. Dit voorgenomen besluit is de uitwerking van een van de maatregelen vanuit het BKN spoor. De maatregelen die per 1 januari 2026 ingaan hebben onder andere betrekking op het aantal arbeidsplaatsen, de inzet van inhuur en de huisvestingskosten.

- *Efficiëntere inrichting van het onderhoud*
  De onderzoeken naar de verlengde theoretische levensduren van assets leveren resultaat op. De uitkomsten hiervan verwerkt ProRail in de voorbereiding op toekomstige programmering. Ook op het gebied van doelmatig beheer en onderhoud van stations zet ProRail stappen om te besparen. ProRail heeft plannen vastgesteld om de inzet van wisselverwarming af te schalen. Het uitgangspunt blijft dat de reguliere dienstregeling ook onder winterse omstandigheden mogelijk blijft, inclusief een Landelijk Uitgedunde Dienstregeling. Om te zorgen dat de toenemende instandhoudingsopgave maakbaar blijft, onderzoekt ProRail wat nodig is om meer ruimte op het spoor vrij te maken voor onderhoud en vernieuwing, en om deze ruimte effectiever te benutten. Bijvoorbeeld door meer overdag te werken en een verruiming van de nachtgaten. Aangezien dit impact heeft op de hele sector vergt dit een nauwe afstemming met verschillende stakeholders alvorens implementatie kan plaatsvinden.

- *Gerichte keuzes in maatschappelijke ambities en ontwikkelingen*
  De budgetten op een aantal maatschappelijke ambities en ontwikkelingen zijn naar beneden bijgesteld. Binnen deze financiële kaders werkt ProRail aan doelstellingen op het gebied van een Klimaatneutrale en Circulaire Infrastructuur (KCI), Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB) en maatregelen die nodig zijn om de spoorinfrastructuur klimaatadaptief te maken.

Naast deze maatregelen onderzoekt ProRail in 2026 en 2027 de doelmatigheid van de instandhouding en de dienstverlening vanaf 2031. Hiervoor zijn vier deelthema's benoemd: functionaliteit naar gebruik, digitalisering, standaardisering van stations en een alternatieve instandhoudingsaanpak. Voor deze onderzoeksvelden stelt ProRail samen met het ministerie van IenW plannen op. ProRail en het ministerie van IenW onderzoeken hoe data en digitalisering het spooronderhoud en de coördinatie van het treinverkeer kunnen verbeteren. ProRail zoekt hierover ook afstemming met verschillende marktpartijen.

[12] Kosten voor lonen en sociale lasten, inhuurkosten, overige personeelskosten, huisvesting- & werkplekkosten en kosten voor adviseurs/externe dienstverlening.

Beschikbare financiële middelen 2026-2027

ProRail zorgt voor een aanvraag aan financiële middelen die aansluit bij de kerntaken waarvoor ProRail aan de lat staat. De aanvraag aan financiële middelen voor de prestaties en activiteiten 2026 en 2027 moet passen binnen de financiële middelen die IenW beschikbaar heeft vanuit de Rijksbegroting en de gebruiksvergoeding die we van vervoerders ontvangen. In onderstaande overzichten staan de financiële overzichten conform de subsidieaanvraag EOV 2026, aangevuld met de aanlegprojecten die een andere financiering kennen.

Exploitatie (p.p. 2025) exclusief btw (in € miljoen)	**2026**	**2027**
Exploitatiebijdragen Rijksoverheid	1.357	1.344
Gebruiksvergoeding	451	460
Beheer en onderhoud	**1.808**	**1.804**
Opbrengst uren eigen productie	378	377
Overige bedrijfsopbrengsten	35	35
Diverse bedrijfsopbrengsten	**413**	**412**
BEDRIJFSOPBRENGSTEN	**2.221**	**2.216**
Grootschalig onderhoud	265	232
Kleinschalig onderhoud	411	415
Onderhoud transfer	128	117
Beheer en calamiteiten	462	434
Verkenning en innovatie	94	82
Uitbesteed werk	**1.360**	**1.280**
Lonen en overige bedrijfslasten	769	771
Afschrijvingskosten	85	85
Overige kosten	7	80
BEDRIJFSLASTEN	**2.221**	**2.216**
BEDRIJFSRESULTAAT	**0**	**0**

Investeringen (p.p. 2025) exclusief btw (in € miljoen)	**2026**	**2027**
Bovenbouwvernieuwingsprojecten	248	293
Overige vervangingsprojecten	586	735
Vervangingsinvesteringen	**834**	**1.028**
Uitbreidingsprojecten (Aanleg)	596	852
Ministerie van IenW	**596**	**852**
Omgevingsprojecten	218	193
Provincies en gemeenten	**218**	**193**
BRUTO INVESTERINGEN	**1.648**	**2.073**

Aansluiting subsidieaanvraag EOV 2026 met Rijksbegroting 2026

In de Rijksbegroting staan reserveringen 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. Het verschil tussen beschikbare middelen bij IenW en de aangevraagde EOV-subsidie komt voort uit kasschuiven, indexatieverschillen, scopewijzigingen en gematerialiseerde risico's. Het ministerie van IenW neemt deze posten mee in de besluitvorming ten behoeve van de voorjaarsnota 2026.

Aansluiting subsidieaanvraag EOV 2026 met Rijksbegroting 2026	
Rijksbegroting 2026 Mobiliteitsfonds (Tabel 27 - art. 13.02) (in € miljoen)	**2.513**
Reserveringen IenW	**-45**
Totaal beschikbare middelen (incl. btw)	**2.468**
btw op Gebruiksvergoeding	-97
btw op EOV-subsidie	-411
Totaal beschikbare middelen (excl. btw)	**1.959**
Verschil in beschikbare middelen Rijksbegroting en subsidieaanvraag EOV (excl. btw)	106
EOV-subsidieaanvraag 2025 (excl. btw)	**2.065**

Onze stakeholders

Ministerie van IenW

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Het ministerie van IenW is zowel aandeelhouder als opdrachtgever/concessieverlener van ProRail. Daarom werkt ProRail op uiteenlopende dossiers met het ministerie samen, zoals het BKN spoor en de ontwikkeling van het spoornetwerk. Deze samenwerking vindt plaats op zowel bestuurlijk niveau als tussen medewerkers van het ministerie van IenW en ProRail. Daarnaast adviseert ProRail het ministerie van IenW, zowel op verzoek als op eigen initiatief, bij beleidskeuzes en mobiliteitsvraagstukken. Denk hierbij ook aan het Toekomstbeeld OV 2040.

Rijkswaterstaat

ProRail en Rijkswaterstaat werken zowel formeel als informeel samen. Dit gebeurt op verschillende thema's, zoals marktbenadering, projectsamenwerking en -afstemming, arbeidsmarktstrategie, innovatie, en cyberveiligheid. Daarnaast werkt ProRail nauw samen met Rijkswaterstaat op het gebied van duurzaamheid.

Inspectie Leefomgeving en Transport

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) houdt toezicht op ProRail en de manier waarop zij het beheer van het spoor uitvoert. Veiligheid is hierin een belangrijk thema. In dit kader verleent de ILT ook de veiligheidsvergunning van ProRail. De ILT voert regelmatig audits en inspecties uit en voert met ProRail gesprekken over verschillende onderwerpen. Op basis van de uitkomst van deze audits, inspecties en gesprekken neemt ProRail waar nodig maatregelen.

Andere ministeries

Naast de samenwerking met IenW heeft ProRail ook contacten met andere ministeries. Zo is ProRail betrokken bij het programma Opwek van Energie op Rijksvastgoed (OER) van het ministerie van Klimaat en Groene Groei (KGG). Naast dit programma zijn er structurele contacten met KGG over onder meer netbeheer en netcongestie. Daarnaast heeft ProRail regelmatig gesprekken met het ministerie van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur over biodiversiteit en natuur. Ook met het ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening is er contact, met name over de ontsluiting van nieuwe woonwijken en Nationale OmgevingsVisie Executiekracht (NOVEX). Verder versterkt ProRail de samenwerking met het ministerie van Defensie op het gebied van weerbaarheid. Deze gesprekken lopen in de meeste gevallen gezamenlijk met of via het ministerie van IenW.

Lokale en regionale overheden

De werkzaamheden van ProRail hebben een aanzienlijke impact op de omgeving – een impact die de komende jaren verder zal toenemen. Daarnaast zijn lokale overheden vaak (mede) opdrachtgever en financier voor projecten aan het spoor of met een raakvlak. Regionale en decentrale overheden vervullen ook de rol van concessieverlener. Een goede samenwerking met lokale en regionale partners is hierbij onmisbaar. Deze start al in de planfase, waarin ProRail en de vervoerders hun ambities afstemmen op de wensen en plannen van betrokken partijen, bijvoorbeeld rond woningbouw en ruimtelijke ontwikkeling nabij stations. ProRail geeft daarbij aan wat voor haar haalbaar is en waar eventuele knelpunten liggen.

Ook tijdens de uitvoering van werkzaamheden zorgt ProRail voor tijdige en duidelijke communicatie richting omwonenden en vertegenwoordigers van gemeenten en provincies over geplande activiteiten en mogelijke overlast. Daarnaast is ProRail actief betrokken bij diverse Rijks- en regioprogramma's en werkt het continu aan het versterken van de samenwerking met haar stakeholders.

Consumentenorganisaties

In het Landelijk Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer (Locov) blijft ProRail in gesprek met consumentenorganisaties, zoals reizigersvereniging Rover, de ANWB, Ieder(In), de fietsersbond, Natuur & Milieu, de seniorenorganisatie ANBO-PCOB en de studentenvakbond LSVb. Dit overleg biedt ProRail de mogelijkheid om het perspectief van reizigers mee te nemen. In reguliere overleggen of speciale sessies is er ook aandacht voor specifieke thema's, waar dieper wordt ingegaan op de materie.

Vervoerders

Algemeen

De afstemming met de reizigers- en goederenvervoerders over de dienstverlening van ProRail en de samenwerking vindt plaats via de hiervoor ingerichte overlegstructuren. Hier zijn we met elkaar in gesprek over ontwikkelingen ten aanzien van infrastructuur, verdeling van capaciteit en (operationele) samenwerking. Ook over relevante ontwikkelingen buiten de vervoerssector blijven we met elkaar in gesprek. Zo hebben de invoering van de nieuwe omgevingswet, het stikstofbeleid en macro-economische ontwikkelingen direct of indirect impact op de spoorbranche.

Reizigersvervoerders

ProRail blijft samenwerken met verschillende reizigersvervoerders. De ontwikkelingen in de reizigersvervoersector bepalen de komende jaren de samenwerking met de NS, regionale reizigersvervoerders en vervoerders in de markt van besloten en open-toegang personenvervoer. De Europese verordening Capaciteitsverdeling en de komst van meer vervoerders in de markt van Open Toegang zijn belangrijke veranderingen voor de sector.

Spoorgoederenvervoerders

ProRail werkt op verschillende manieren samen met de spoorgoederenvervoerders. Deze samenwerking is op bilateraal niveau, maar ook via overlegvormen als de Spoorgoederentafel, Platform Spoorgoederenvervoer & Leefomgeving en het Directeurenoverleg Spoorgoederenvervoer. Hierbij komen verschillende onderwerpen aan bod, zoals emplacementen, innovaties en de staat van de infrastructuur in de havens. Iedere goederenvervoerder heeft een vast aanspreekpunt binnen de afdeling Accountmanagement van ProRail.

Infravervoerders

Infravervoerders spelen een belangrijke rol bij het onderhoud en vernieuwing van het spoor. ProRail werkt daarom intensief met deze vervoerders samen, bijvoorbeeld via het Directeurenoverleg Infravervoerders. Daarnaast is er ook veel bilateraal contact tussen de infravervoerders en hun accountmanager binnen ProRail. De samenwerking focust zich op verschillende onderwerpen. Voorbeelden zijn duurzaamheid, aan- en afvoer van materialen en wet- en regelgeving.

Havenbedrijven en verladers

ProRail werkt samen met ladingbelanghebbenden, zoals verladers, terminals, logistieke dienstverleners en havenbedrijven. Deze partijen zijn cruciaal voor de keuze om goederen per spoor te vervoeren. In deze samenwerking organiseert ProRail 'spoordialogen' om relevante ontwikkelingen en belangrijke thema's in het spoorgoederenvervoer te bespreken. Daarnaast blijft ProRail in gesprek over onderwerpen, zoals grote spoorwerkzaamheden, marktontwikkelingen en bouwprojecten nabij het spoor.

Internationaal

De ontwikkelingen in Europa en op spoorgebied vragen om nauwere samenwerking met internationale partners. Onder de vlag van RailNetEurope werkt ProRail aan Eurolink, dat internationale treinverbindingen beter op elkaar moet afstemmen. Daarnaast wordt ingezet op kostenbesparing en efficiëntie via Europese standaardisering (zoals via EULYNX), digitalisering (zoals ERTMS en ATO) en gezamenlijk onderzoek via Europe's Rail Joint Undertaking. Lidmaatschap van organisaties, zoals RNE, EIM, UIC en PRIME helpt om deze ambities vorm te geven.

Leveranciers

Om het spoor toekomstbestendig te maken, werkt ProRail nauw samen met marktpartijen zoals ingenieursbureaus, aannemers, leveranciers, IT-bedrijven en andere dienstverleners. Deze samenwerking is gebaseerd op voorspelbaarheid, vernieuwing en een eerlijke verdeling van risico's. Zo benut ProRail de praktijkkennis en innovaties van partners, terwijl ProRail als opdrachtgever helder is over haar plannen en verwachtingen.

Bijlagen

Bijlage 1: programma's onder de concessiesturing

Verbeterprogramma Zee-Zevenaar

Doel/Scope	In het verbeterprogramma Zee – Zevenaar 2024 – 2026 werkt ProRail aan structurele verbeteringen, zodat het concurrerend spoorgoederenvervoer *kan* (vergroten van de betrouwbaarheid en beschikbaarheid van de infra / wegwerken van achterstanden in onderhoud en vernieuwing van de infra) en *mag* (voldoen aan wet- en regelgeving externe veiligheid) faciliteren. Om aan deze doelstellingen te kunnen voldoen, is het noodzakelijk dat enerzijds een inhaalslag wordt gemaakt met het wegwerken van de onderhouds- en vernieuwingsachterstanden en anderzijds dat het huidige areaal op het tracé Zee - Zevenaar wordt opgewaardeerd naar het niveau van de landelijke normen en kaders, zoals neergelegd in de ontwerpvoorschriften. Conform BKN spoor wordt duurzaamheidswaarde toegepast waar dit vanuit optimaal 'life cycle management' noodzakelijk is. Voor het voldoen aan wet- en regelgeving is het noodzakelijk dat er maatregelen genomen worden, waarbij de duurzame borging van wet- en regelgeving centraal staat. De achterliggende doelstelling is dat ProRail daarmee in control komt en blijft met betrekking tot het naleven van alle eisen en voorschriften uit de omgevingsvergunning milieu en de aanwijsbeschikking van de bedrijfsbrandweer. De scope van het verbeterprogramma ziet toe op: 1. Compliant, voldoen aan wet- en regelgeving; 2. Infrastructuur voldoet aan de vastgestelde normen (landelijke normen en kaders); 3. Bestaande infra wordt onderhouden conform de normen (landelijke normen en kaders); 4. Voorzien in een langetermijnopgave.
Scopewijziging t.o.v. 2025	Er zijn geen scopewijzigingen ten opzichte van 2025.
Startdatum	1 januari 2022/ verlenging verbeterprogramma Zee – Zevenaar in 2024 met gewijzigde scope
Einddatum	31 december 2026
Mijlpalen 2026-2027	De uitvoering van het verbeterprogramma Zee – Zevenaar en de daarin opgenomen deelprojecten en activiteiten ten einde het programma per 1 januari 2027 te beëindigen als verbeterprogramma onder de beheerconcessie: 1. Het aantal afwijkingen is teruggebracht naar een normaal en acceptabel niveau/ geen nieuwe Lasten onder Dwangsom (compliant); 2. Reductie van het aantal hinderrijke storingen, zowel in aantal storingen als in vertragingsminuten; 3. Alle assets zijn gecontracteerd op de landelijke normen en kaders en worden conform deze normen en kaders onderhouden.
Programmaverantwoordelijkheden	In de stuurgroep Infra op Orde (vierwekelijks overleg) rapporteert ProRail aan IenW over de voortgang van de verschillende deelprojecten en activiteiten en over de doelstellingen die in het verbeterprogramma zijn opgenomen. De Adviesgroep Infra op Orde, waarin ook de goederensector en het Havenbedrijf zijn vertegenwoordigd, adviseert de stuurgroep Infra op Orde. In het Opdrachtgeversoverleg (2 keer per jaar) rapporteert ProRail aan IenW over de strategische voorgang van het verbeterprogramma en wordt de voortgang van het programma als geheel getoetst aan de gestelde strategische doelen.
Relevante indicator(en)	De in het dashboard informatie-indicatoren opgenomen indicatoren, met in het bijzonder de ontwikkeling van het aantal hinderrijke storingen > 121 minuten.

STS-verbeterprogramma

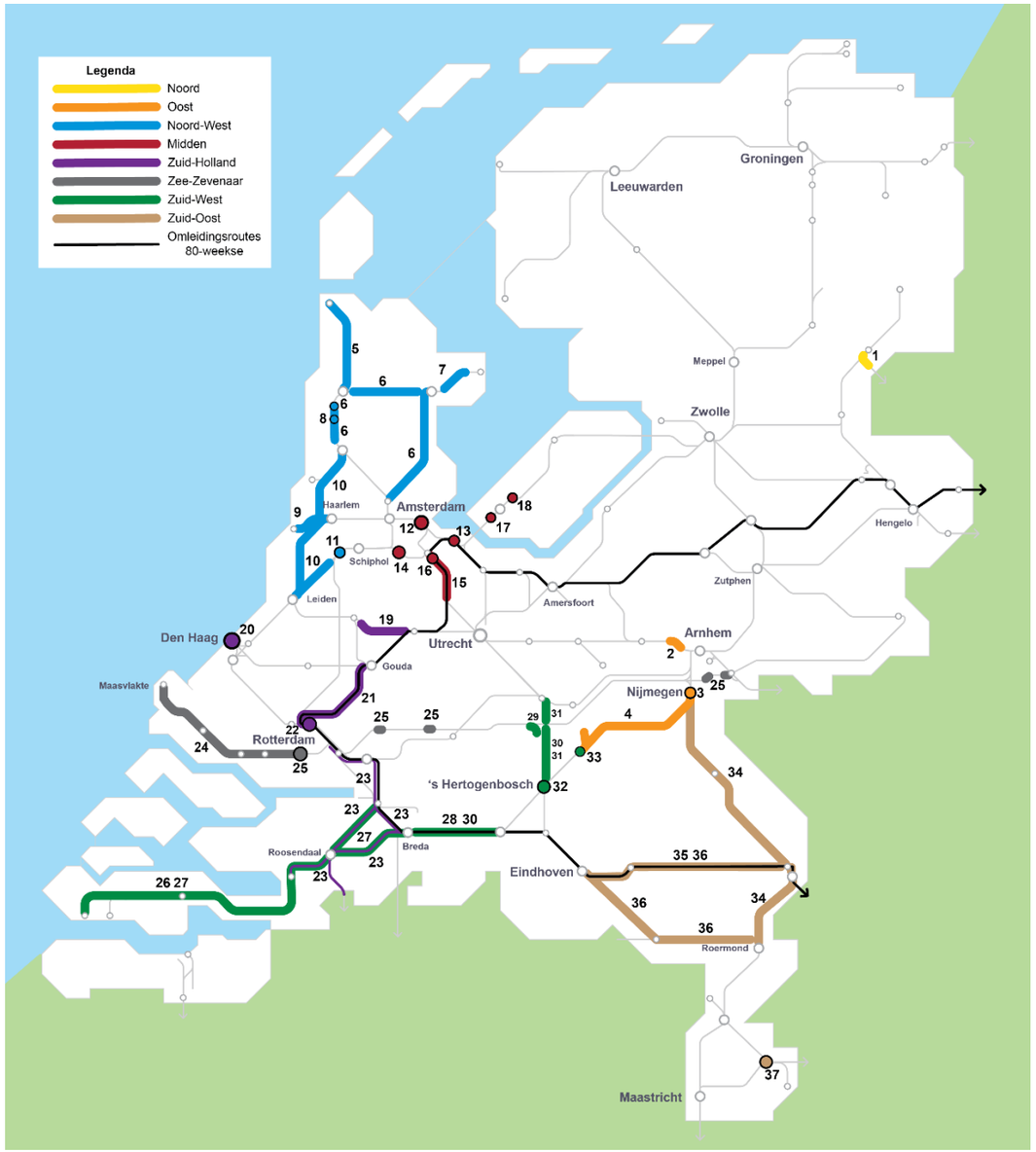
Het ministerie van IenW werkt aan een opvolging van de Beleidsagenda Spoorveiligheid 2020-2025. Daarin zal ook aandacht zijn voor het tegengaan van risicovolle stop tonend sein (STS)-passages. Over de precieze invulling van het vervolg van het STS-verbeterprogramma zijn het ministerie en ProRail op het moment van schrijven nog in gesprek.

Bijlage 2: impactvolle werkzaamheden

De projecten op deze kaarten kunnen impactvol zijn om verschillende redenen, zoals langdurige hinder (>7 dagen) of een grote impact op het treinverkeer. Voor een actueel overzicht van onze werkzaamheden verwijst ProRail naar www.prorail.nl. ProRail adviseert voor vertrek altijd de reisplanner te gebruiken.

Tabel 2.1: kaartnummers bij impactvolle werkzaamheden 2026.

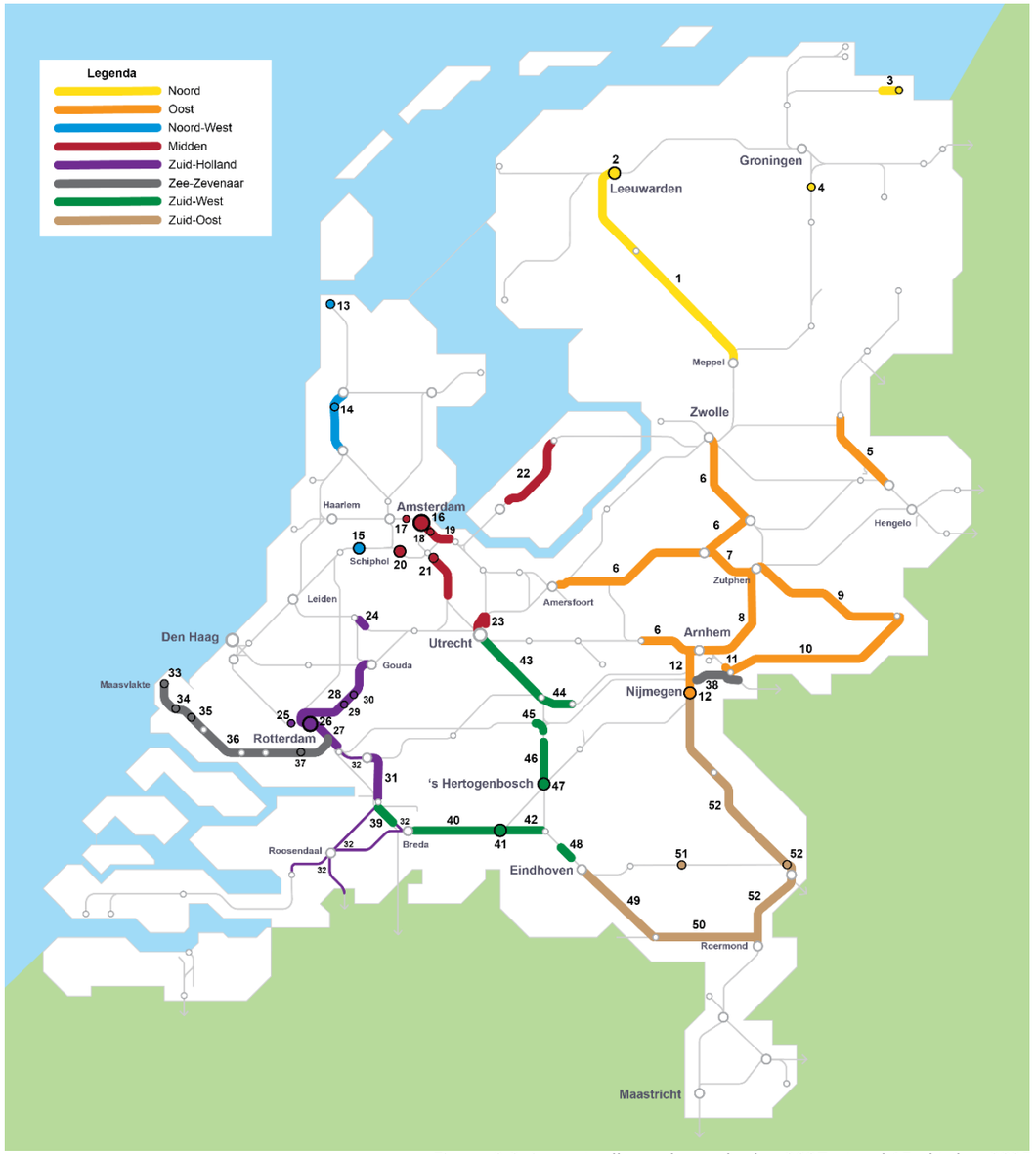
#	Projectomschrijving	#	Projectomschrijving
1	Heractiveren reizigersdienst Coevorden – Bad Bentheim	20	Ombouw emplacement Den Haag Centraal
2	Onderdoorgang Wolfheze	21	BBV Rotterdam – Moordrecht aansluiting
3	PHS Nijmegen integraal	22	Vervangen beveiliging (IXL) Rotterdam
4	Civiele Techniek Kunstwerken Oost (Nijmegen – Oss)	23	ERTMS Kijfhoek - Belgische grens
5	BBV Heerhugowaard - Den Helder Vervangen beveiliging (VPI) Helderselijn	24	BBV Havenspoorlijn Assentellers Havenspoorlijn
6	BBV Hollands Noorderkwartier (Zaandam – Purmerend/Hoorn, Heerhugowaard – Hoorn, Uitgeest – Alkmaar en Alkmaar)	25	Vervangen TTI in tunnels Betuweroute
7	BBV en CT Hoorn – Enkhuizen incl. FW	26	Wind in de Zeilen, extra IC Vlissingen - Roosendaal
8	Geluidscherm en raildempers Heiloo	27	BBV Zeeland (Lage Zwaluwe – Roosendaal, Roosendaal – Breda, Bergen op Zoom – Goes)
9	Herstellen baanlichaam Haarlem - Overveen	28	Vervangen bovenleidingsportalen Tilburg – Breda
10	BBV en CT Leiden – Haarlem, Leiden – Hoofddorp en Haarlem – Uitgeest	29	PHS Meteren Zuidwestboog
11	PHS SAAL Hoofddorp gelijktijdigheid	30	BBV Zuid-West (Tilburg – Breda, Den Bosch – Meteren)
12	PHS Amsterdam Centraal	31	Baanstabilisatie Geldermalsen – Den Bosch
13	PHS SAAL Transferknelpunt Weesp	32	PHS Den Bosch – Vught
14	Zuidasdok Amsterdam Zuid	33	Vervangen perronconstructie en outillage Oss
15	BBV en vernieuwen wissels Amsterdam Bijlmer ArenA	34	Elektrificatie en Opwaardering Maaslijn
16	Vervangen perrons en outillage Amsterdam Bijlmer ArenA (PPP)	35	Inframaatregelen t.b.v. IC Eindhoven – Düsseldorf
17	Vervangen jukkenperrons Almere Muziekwijk (PPP)	36	BBV Zuid-Oost (Eindhoven – Venlo, Eindhoven – Roermond)
18	PHS SAAL- Almere Oostvaarders Wissels	37	Verbeteren rangeren Heerlen Westzijde
19	Draaibrug Alphen a/d Rijn		



Figuur 2.1: impactvolle werkzaamheden 2026, stand 15 oktober 2025

Tabel 2.2: kaartnummers bij impactvolle werkzaamheden 2027.

#	Projectomschrijving	#	Projectomschrijving
1	BBV Noord incl. FW (Leeuwarden – Meppel)	27	Verplaatsen onderstation Feyenoord City Vervangen wissels IJsselmonde BBV IJsselmonde
2	Vervangen perronconstructies Leeuwarden	28	Werkzaamheden emplacement Rotterdam Noord goederen
3	BBV Delfzijl	29	Vervangen jukkenperrons en outillage Capelle Schollevaar
4	Herinrichting emplacement Onnen	30	Vervangen jukkenperrons en outillage Nieuwerkerk aan den IJssel
5	Elektrificatie Almelo – Mariënberg	31	Conserveren Moerdijkbrug Vervangen bovenleidingsportalen Dordrecht – Lage Zwaluwe
6	BBV Veluwe (Amersfoort – Apeldoorn – Zwolle, Arnhem – Ede-Wageningen)	32	ERTMS Kijfhoek – Belgische grens
7	Vervangen assentellers Apeldoorn – Zutphen	33	Vervangen bovenleidingcomponenten Maasvlakte
8	BBV Gelre (Dieren) Stationswerkzaamheden Arnhem Presikhaaf	34	Conserveren Suurhoffbrug
9	BBV Gelre (Winterswijk – Zutphen)	35	Conserveren Dintelhavenbrug
10	Regio Express Provincie Gelderland	36	Aanleg 23kV Energie Distributie Systeem Havenspoorlijn
11	ViA15; doortrekken A15 (Bemmel – Zevenaar)	37	Herinrichting emplacement Waalhaven-Zuid Vervangen bovenleidingcomponenten Waalhaven-Zuid
12	PHS Nijmegen Vervangen spoorstaven Waalbrug Conserveren Rijnbrug	38	Vervangen bovenleidingcomponenten Bemmel – Zevenaar Vervangen hoogspanningsverdeelinrichting Bemmel – Zevenaar
13	BBV en aanpassing emplacement Den Helder	39	Baanverbetering Zevenbergschenhoek – Lage Zwaluwe
14	PHS Alkmaar – Amsterdam Renoveren perronkappen Alkmaar	40	Vervangen bovenleidingsportalen (Tilburg – Breda)
15	Vervangen TTI Schipholtunnel	41	PHS Tilburg 4e perronspoor
16	PHS Amsterdam Centraal	42	BBV Zuid-West (Tilburg – Boxtel)
17	BBV Amsterdam Westhaven	43	Baanverbetering Culemborg
18	Conserveren ARK-brug Weesp	44	Baanverbetering Betuwe (Geldermalsen – Tiel)
19	BBV Muiderpoort – Diemen – Weesp	45	PHS Meteren Zuidwestboog
20	Zuidasdok Amsterdam Zuid	46	Conserveren rijvloer Waalbruggen Zaltbommel
21	BBV Utrechtselijn (Amsterdam Bijlmer ArenA – Breukelen) Vervangen perrons en outillage Amsterdam Bijlmer ArenA	47	PHS Den Bosch - Vught
22	BBV Flevolijn & Hanzelijn (Almere Oostvaarders – Lelystad)	48	Tunneltechnische werkzaamheden Best
23	Ombouw Maliebaan en BBV Utrecht – Utrecht Overvecht	49	Vervangen dekvloer viaduct Grote Aa
24	Vervangen draaibrug Alphen aan den Rijn	50	BBV Zuid-Oost (vervangen dwarsliggers Spoorbrug Buggenum)
25	Onderdoorgang Boerhaavelaan Schiedam Aanpassing Delfshavense Schiebruggen	51	Vervangen perronconstructie en outillage Deurne
26	Vervangen beveiliging (IXL) Rotterdam	52	Elektrificatie en opwaardering Maaslijn BBV Zuid-Oost (Venlo)



Figuur 2.2: impactvolle werkzaamheden 2027, stand 15 oktober 2025

Bijlage 3: definities en meetmethoden prestatie-indicatoren

Reizigerspunctualiteit 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.

Betrouwbaarheid regionale series

Definitie

Betrouwbaarheid regionale series geeft het percentage treinaankomsten van regionale series dat daadwerkelijk is gerealiseerd en daarbij minder dan 3 minuten vertraging had. Uitgangspunt is de dienstregeling, zoals deze twee dagen voor uitvoering bekend was: het oorspronkelijk plan. In het oorspronkelijk plan zijn de vooraf bekende werkzaamheden al verwerkt en de operationele verstoringen nog niet.

Berekeningsmethodiek

De indicator wordt berekend door het aantal tijdig gerealiseerde treinaankomsten te delen door het aantal oorspronkelijk geplande treinaankomsten. Niet gerealiseerde aankomsten tellen mee als onbetrouwbaar. Als bij een verstoring vervangende treinen rijden, dan tellen ook deze mee als onbetrouwbaar. Hieruit volgt een percentage tussen 0 en 100%. Betrouwbaarheid Regionale Series wordt gemeten op representatieve stations – doorgaans de eindpunten van de series – voor de reguliere treinseries van regionale vervoerders. Afhankelijk van de dienstregeling kan deze verzameling van gemeten series en stations veranderen van samenstelling.

Impactvolle verstoringen aan de infra

Klanthinder als gevolg van storingen infra betreft het aantal storingen aan de infra die leiden tot veel (hinderklasse 2) en zeer veel hinder (hinderklasse 1) voor de dienstregeling van vervoerders en daardoor op reizigers en verladers. Storingen worden veroorzaakt door:

- Defecten aan de infrastructuur, zoals aan spoor, bovenleiding, overwegen, wissels en seinen.
- Externe factoren die invloed hebben op de werking van de infrastructuur, zoals weersomstandigheden, spoorlopers, suïcides, vandalisme, dieren of voorwerpen op het spoor.

Niet meegerekend worden vertragingen als gevolg van defecte treinen of logistieke problemen in de personeels- en/of materieelinzet bij vervoerders. In deze indicator tellen drie aspecten mee: (1) het aantal storingen, (2) de snelheid van functieherstel (de tijd die het kost om de verstoring op te lossen) en (3) de mate van be- en bijsturing in de logistieke afhandeling.

Storingen worden naar gelang de achterliggende oorzaak toebedeeld aan een van de vier oorzaakcategorieën. Storingen die hun oorsprong in de techniek vinden zijn bijvoorbeeld sein- en wisselstoringen, terwijl processtoringen het gevolg kunnen zijn van het uitlopen van werkzaamheden door de aannemer. Spoorlopers, suïcides en vandalisme vallen onder storingen derden en blikseminslag is een voorbeeld van een weerstoring. Storingen worden uitgedrukt in het aantal minuten vertraging van een trein plus het aantal vertragingsminuten van andere treinen die last hebben van dezelfde storing. Per treinnummer is het aantal treinvertragingsminuten gemaximeerd op 30 minuten. Opgeheven treinen tellen voor 30 minuten mee, omgeleide treinen tellen voor 15 minuten mee, leeg materieel ritten worden niet meegerekend. Wanneer zich een storing voordoet in een gebied waar volgens de dienstregeling geen of weinig treinen rijden, is het aantal treinvertragingsminuten beperkter dan in een gebied met een intensieve dienstregeling.

ProRail maakt onderscheid tussen de volgende vier hinderklassen:

- Hinderklasse 1: Zeer veel hinder (totaal meer dan 2.400 minuten vertraging per storing).
  Voorbeelden: grote ICT-storing, stroomstoring, (bijna) aanrijding wegverkeer met veel schade, extreem weer (storm, sneeuw, onweer/bliksem).
- Hinderklasse 2: Veel hinder (totaal tussen 680 en 2.400 minuten vertraging per storing).
  Voorbeelden: aanrijding persoon op druk baanvak, brandmelding Schipholtunnel, wissel of seinstoring op groot emplacement.
- Hinderklasse 3: Hinder (totaal tussen 40 minuten en 680 minuten vertraging per storing).
  Voorbeelden: wissel- of seinstoring op klein emplacement, overwegstoring, aanrijding persoon op rustiger baanvak.
- Hinderklasse 4: Beperkte hinder (totaal minder dan 60 minuten vertraging per storing).
  Voorbeelden: spoorlopers, roodseinpassage, eenvoudige storing op rustiger baanvak.

Klantoordeel reizigersvervoerders

Definitie

Het klanttevredenheidsonderzoek onder reizigersvervoerders kent een generiek en een specifiek onderdeel. Binnen scope vallen alle vervoerders wiens hoofdactiviteit het is om reizigers binnen Nederland te vervoeren met een marktaandeel groter dan 0,5%.

1. Een generiek oordeel van de reizigersvervoerders over de dienstverlening van ProRail. Het gaat hierbij om een oordeel over het afgelopen kalenderjaar over onderstaande onderwerpen:
   - Het algehele oordeel over ProRail;
   - Het gemiddelde oordeel op de processen:
     - Verdelen van capaciteit;
     - Beschikbaarheid van de spoorweginfrastructuur en voorzieningen;
     - Verkeersleiding;
     - Werkzaamheden aan de infrastructuur;
     - Ondersteunende informatiediensten;
     - Toekomst en ontwikkeling van infra, spoornetwerk en stations;
     - Samenwerking;
   - De kwaliteit/deskundigheid/vakmanschap van medewerkers.

2. Een specifiek oordeel van de reizigersvervoerders over de mate waarin ProRail specifiek gemaakte afspraken over het afgelopen kalenderjaar (speerpunten of aandachtsgebieden) nakomt. Het gaat hierbij om afspraken die per vervoerder verschillend kunnen zijn en dus per vervoerder specifiek worden gemaakt.

Berekeningsmethodiek

ProRail houdt jaarlijks een klanttevredenheidsonderzoek (KTO) onder reizigersvervoerders. Dit onderzoek wordt uitgevoerd door een extern onafhankelijk bureau. Vervoerders vullen een vragenlijst in, waardoor ProRail een beeld krijgt over het oordeel van haar klanten. De vervoerders geven voor de hierboven genoemde aspecten een rapportcijfer van 1-10.

De KPI wordt berekend door het gemiddelde van beide scores te nemen: 50% ‘generiek oordeel’ en 50% ‘specifiek oordeel’.

Op de berekening van de KPI’s is een weging van toepassing. De berekening vindt als volgt plaats:

- Het generiek oordeel, het specifiek oordeel én de algehele KPI worden eerst per account berekend;
- Daarna wordt dit per weeggroep berekend door per weeggroep het gemiddelde van de betreffende accounts in die groep te nemen.

De weeggroepen, met het aandeel waarin zij meetellen in de totale KPI, zijn: groep ‘NS’ (50%) en groep ‘regionale vervoerders’ (50%).

Naast het totaalcijfer van de KPI wordt ook inzicht gegeven in de respons van vervoerders (vervoerders die niet reageren worden niet meegenomen).

Klantoordeel goederenvervoerders

Definitie

Het klanttevredenheidsonderzoek onder goederenvervoerders kent een generiek en een specifiek onderdeel. In scope vallen alle goederenvervoerders exclusief vervoerende aannemers.

1. Een generiek oordeel van de goederenvervoerders over de dienstverlening van ProRail. Het gaat hierbij om een oordeel over het afgelopen kalenderjaar over onderstaande onderwerpen:
   - Het algehele oordeel over ProRail;
   - Het gemiddelde oordeel op de processen:
     - Verdelen van capaciteit;
     - Beschikbaarheid van de spoorweginfrastructuur en voorzieningen;
     - Verkeersleiding;
     - Werkzaamheden aan de infrastructuur;
     - Ondersteunende informatiediensten;
     - Toekomst en ontwikkeling van infra, spoornetwerk en stations;
     - Samenwerking;
   - De kwaliteit/deskundigheid/vakmanschap van medewerkers.

2. Een specifiek oordeel van de goederenvervoerders over de mate waarin ProRail specifiek gemaakte afspraken over het afgelopen kalenderjaar (speerpunten of aandachtsgebieden) nakomt. Het gaat hierbij om afspraken die met de gehele goederensector worden gemaakt.

Berekeningsmethodiek

ProRail houdt jaarlijks een klanttevredenheidsonderzoek (KTO) onder goederenvervoerders. Dit onderzoek wordt uitgevoerd door een extern onafhankelijk bureau. Op basis van door vervoerders ingevulde vragenlijsten krijgt ProRail een beeld over het oordeel van haar klanten. De vervoerders geven voor de hierboven genoemde aspecten een rapportcijfer van 1-10.
De KPI wordt berekend door het gemiddelde van beide scores te nemen: 50% ‘generiek oordeel’ en 50% ‘specifiek oordeel’.

Op de berekening van de KPI’s is een weging van toepassing. De berekening vindt als volgt plaats:

- Het generieke oordeel, het specifieke oordeel én de algehele KPI worden eerst per account berekend;
- Daarna wordt dit per weeggroep berekend door per weeggroep het gemiddelde van de betreffende accounts in die groep te nemen.

De weeggroepen, met het aandeel waarin zij meetellen in de totale KPI, zijn:

- Groep ‘groot’ (33,3%): goederenvervoerders met een marktaandeel tussen 25,0% en 100%;
- Groep ‘middelgroot’ (33,3%): goederenvervoerders met een marktaandeel tussen 5,0% en 24,9%;
- Groep ‘klein’ (33,3%): goederenvervoerders met een marktaandeel tussen 0% en 4,9%.

Het marktaandeel wordt jaarlijks bepaald aan de hand van het aantal gereden treinkilometers in de twaalf maanden voorafgaande aan de maand waarin het onderzoek wordt afgenomen (Betuweroute en gemengd net samen). Naast het totaalcijfer van de KPI wordt ook inzicht gegeven in de respons van vervoerders (vervoerders die niet reageren worden niet meegenomen).

Bijlage 4: overzicht informatie-indicatoren

ProRail spreekt met het ministerie van IenW af in welke prestaties inzicht wordt getoond. Deze informatie-indicatoren zijn ook te vinden op https://prestaties.prorail.nl/.

Prestatiegebied	Informatie-indicatoren	
Algemeen	Aantal treinkilometers	Klantoordeel overheden
	Aantal aangevraagde treinpaden	Klantoordeel verladers
	Te beheren areaal	Klantoordeel reizigers
	LCC-kosten per treinkilometer	
Veiligheid en milieu	Aantal aanrijdingen overweggebruikers	Aantal STS passages
	Aantal botsingen trein - trein	Aantal STS passages met gevaarpunt bereikt
	Aantal ontsporingen (Europese definitie)	Aantal arbeidsveiligheidsincidenten
	Totale veiligheid (SGEL[13] per miljard treinkm)	Aantal milieuovertredingen (geconstateerd door bevoegd gezag)
	Transfer en arbo (SGEL per miljard treinkm)	Aantal overschrijdingen geluidproductieplafond
	Moedwillige incidenten (SGEL per miljard treinkm)	Percentage overschrijdingen geluidproductieplafond
Betrouwbaarheid	Punctualiteit goederenverkeer (3 min.)	Aantal overbelastverklaringen
	Transitotijd goederenvervoer	Aantal TAO's[14] derden
	Goederentreinen op tijd aan de grens	Aantal TAO's weer
	Ongewijzigde routes goederenvervoer	Aantal beïnvloedbare TAO’s (techniek en processen)
	Geleverde treinpaden goederenvervoer	Gemiddelde hersteltijd TAO's (in min.)
	Gerealiseerde treinaansluitingen tussen vervoerders	Uitgevallen reizigerstreinen
	Capaciteitsverdeling goederen (jaardienstverdeling)	Punctualiteit reizigersverkeer totaal (3 min.)
	Aantal goederentreinen dat aansluit op het internationale net	Geleverde treinpaden reizigers
	Aantal 'pre-arranged paths' (PAP) afgegeven aan OSS van EU-corridors	Reizigerspunctualiteit HRN (5 en 15 min.)
	Responstijd aanvraag goederenpaden binnen overeengekomen normtijd	
Duurzaamheid	CO_2-uitstoot scope 1 en 2 (CO_2-uitstoot a.g.v. eigen energieverbruik)	Reductie milieukosten (MKI[15])
	CO_2-uitstoot (totale scope 1, 2 en 3) *(indicator is nog in ontwikkeling)*	Percentage hergebruikt materiaal
	Percentage duurzame projecten	Energieopwekking versus energieverbruik

[13] SGEL: slachtoffers en gewogen ernstige letsels
[14] TAO: treindienst aantastende onregelmatigheid
[15] MKI: milieukostenindicator

Bijlage 5: consultatiereacties

In juli 2025 is het beheerplan geconsulteerd bij verschillende stakeholders. Vierentwintig stakeholders hebben een consultatiereactie gegeven, waaronder vervoerders, provincies, brancheorganisaties en marktpartijen. ProRail heeft in september een terugkoppeling gegeven op elke consultatiereactie aan de betreffende stakeholder. De reacties waren zeer divers en raken verschillende aspecten van het beheerplan. ProRail heeft bij elke consultatiereactie een afweging gemaakt of een aanvulling of aanpassing in het beheerplan noodzakelijk was. Deze afweging heeft geleid tot aanvullende passages over Netcongestie, TTR-producten, samenwerking met leveranciers en Automatic Train Operation. Andere passages zijn op basis van consultatiereacties aangepast of herschreven. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de onderwerpen die het vaakst terugkwamen in de consultatiereacties.

Spoorgoederenvervoer

Er is veel aandacht voor de positie van het spoorgoederenvervoer, met zorgen over betaalbaarheid, betrouwbaarheid en concurrentiekracht. ProRail benadrukt het belang van aantrekkelijk goederenvervoer en roept de politiek op te blijven investeren. ProRail begrijpt dat betaalbaarheid en concurrentiekracht daarin een cruciale rol spelen. Binnen de rol als spoorbeheerder streeft ProRail ernaar om de beschikbare middelen zo doelmatig mogelijk in te zetten en de kosten in balans te houden. Echter ziet ProRail dat de kosten voor het onderhoud de afgelopen jaren zijn gestegen. Dit komt onder andere door strengere wet- en regelgeving en toenemende marktspanning. Tegelijkertijd heeft ProRail beperkte invloed op tariefbepaling en investeringsbeslissingen.

Ook de oproep om prestatie-indicatoren op het gebied van spoorgoederenvervoer met het ministerie van IenW af te spreken komt duidelijk naar voren. Het ministerie van IenW, de spoorgoederensector en ProRail zijn hierover met elkaar in gesprek.

Betaalbaar spoor

Uit de consultatiereacties blijkt dat stakeholders zich afvragen of er extra middelen beschikbaar kunnen worden gesteld en of een nog doelmatiger onderhoudsmodel binnen de huidige kaders haalbaar is. Zij uitten zorgen dat de voorgenomen besparingen bij ProRail (door bijvoorbeeld meer overdag te werken) mogelijk leiden tot hogere kosten of knelpunten elders in de sector. Daarnaast gaven zij aan behoefte te hebben aan meer duidelijkheid over de concrete invulling en gevolgen van de BKN-maatregelen, zoals de sanering van wisselverwarming en de verlenging van levensduren van spooronderdelen.

ProRail begrijpt de zorgen over de financiële ruimte en de haalbaarheid van verdere doelmatigheid in het onderhoud. ProRail zoekt binnen de bestaande middelen voortdurend naar de juiste balans tussen veiligheid, betrouwbaarheid en betaalbaarheid. Hierbij geldt dat er grenzen zijn aan verdere besparingen zonder dat dit consequenties heeft voor de kwaliteit van het spoor. De zorgen over mogelijke kostenverschuivingen naar andere partijen is begrijpelijk. ProRail bespreekt dit daarom met de betreffende stakeholders indien dit dreigt te gebeuren. ProRail wil nogmaals aangeven dat maatregelen zoals de sanering van wisselverwarming en de verlenging van levensduren zorgvuldig worden toegepast om de veiligheid te waarborgen en de onderhoudsopgave beheersbaar te houden.

Capaciteit

Stakeholders uitten zorgen over de toenemende druk op het spoorwegnet en de verdeling van capaciteit tussen reizigers-goederen- en militairvervoer. Ook de gevolgen van geplande werkzaamheden en de sanering van wissels voor de beschikbaarheid van het spoor wordt door stakeholders als zorg genoemd. ProRail erkent de zorgen over capaciteit en zet in op een zo goed mogelijke balans tussen beschikbaarheid, betrouwbaarheid en betaalbaarheid van het spoor. Hierbij kan het saneren van wissels juist helpen om de beschikbaarheid en betrouwbaarheid van het spoorsysteem te vergroten.

Duurzaamheid

Uit de consultatiereacties blijkt dat stakeholders ProRail oproepen om duurzaamheid breder te benaderen. Zij pleiten voor een sterkere focus op het uitfaseren van fossiele brandstoffen, ook bij dieseltreinen en rangeren in havengebieden. Daarnaast zien zij kansen voor ProRail om de elektrificatie en modal shift van weg naar spoor te versnellen en benadrukken het belang van samenwerking en kennisdeling binnen de sector om verduurzaming gezamenlijk te realiseren.

ProRail onderschrijft het belang van het faciliteren van elektrische tractie als middel om de uitstoot van diesel en stikstof te beperken. Het is echter niet alleen ProRail die gaat over dit soort investeringen, omdat de politiek en andere stakeholders ook een grote rol hierin spelen. Verder deelt ProRail de ambitie om vervoer van de weg naar het spoor te stimuleren. Tegelijkertijd heeft ProRail hierin een beperkte, indirecte rol. De kerntaak van ProRail is het beheren, onderhouden en beschikbaar stellen van de infrastructuur. Dit doet ProRail binnen de beleids- en financiële kaders die door het ministerie van IenW worden bepaald. De modal shift is daarmee een breder beleidsvraagstuk, waarbij ook marktpartijen, vervoerders en overheden betrokken zijn. Dat neemt niet weg dat ProRail via haar werkzaamheden, zoals het verbeteren van betrouwbaarheid, capaciteit en toegankelijkheid van het spoor, wel degelijk bijdraagt aan het mogelijk maken van modal shift.

Werkzaamheden

Stakeholders vragen ProRail om werkzaamheden beter te plannen, af te stemmen en te communiceren, zodat hinder voor reizigers en goederenvervoerders wordt beperkt. Ook benadrukken zij het belang van vroege en structurele afstemming met vervoerders en regionale partijen, vooral bij langdurige buitendienststellingen. Verder is er zorg over de beschikbaarheid van vervangend vervoer en wordt gevraagd om meer aandacht voor de maakbaarheid, stabiliteit van treinvrije periodes en het toepassen van innovatieve werkmethoden.

ProRail blijft zich inzetten op het robuust en voorspelbaar plannen van werkzaamheden, met oog voor maakbaarheid, veiligheid en betrouwbaarheid. ProRail stemt de uitvoering van werkzaamheden op verschillende manieren af met stakeholders, zoals via samenwerkingsverbanden of het system MELVIN. Bij projecten onderzoekt ProRail alternatieven om hinder te beperken en de impact voor reizigers te minimaliseren, zoals via omreisroutes of vervangend vervoer.

ERTMS

Uit de consultatiereacties blijkt dat stakeholders de invoering van ERTMS steunen, maar zorgen hebben over de planning, uitvoerbaarheid en samenhang met andere projecten. Zij vragen om meer duidelijkheid over de tijdlijn en impact van werkzaamheden, en over de gewijzigde scope, kosten en fasering van het programma. Daarnaast benadrukken stakeholders het belang van afstemming met lopende corridorstudies en adviseren zij om ERTMS zoveel mogelijk te combineren met andere werkzaamheden.

ProRail begrijpt de zorgen van stakeholders over de planning, uitvoering en reikwijdte van het ERTMS-programma en onderstreept het belang van duidelijke communicatie hierover. ProRail stemt de planning en verwachte impact af met vervoerders en betrokken partijen, net zoals bij andere type werkzaamheden. ProRail wil benadrukken dat de PD ERTMS in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat zorgt voor de implementatie van ERTMS in Nederland, en dat de PD ERTMS ook de partij is die hierover rapporteert (ook richting de Tweede Kamer). ProRail voert in opdracht van de PD ERTMS werkzaamheden uit om de spoorse infrastructuur geschikt te maken voor ERTMS.

Bijlage 6: bronvermelding

Inspectie Leefomgeving en Transport. (2024). *Rapportage over de Nederlandse railinfrastructuur.* Geraadpleegd op 14 oktober 2025, van https://www.ilent.nl/documenten/transport/rail/beheer-hoofdspoorweginfrastructuur/rapporten/rapportage-over-de-nederlandse-railinfrastructuur

Onderzoeksraad voor Veiligheid. (2024). *Spoorongeval Voorschoten.* Geraadpleegd op 14 oktober 2025, van https://onderzoeksraad.nl/onderzoek/aanrijdingen-en-ontsporing-voorschoten/

Overlegorgaan Fysieke Leefomgeving. (2025). *Tijd om te handelen. De Weerbaarheidsopgave van het Nederlandse spoor.* Geraadpleegd op 14 oktober 2025, van https://www.overlegorgaanfysiekeleefomgeving.nl/publicaties/3134118.aspx?t=OFL-rapport-over-de-weerbaarheidsopgave-van-het-Nederlandse-spoor

ProRail. (2024). *Voortgang aanbevelingen OvV Voorschoten.* Geraadpleegd op 14 oktober 2025, van https://www.rijksoverheid.nl/documenten/brieven/2024/12/05/bijlage-3-update-prorail-aanbevelingen-ovv-voorschoten

ProRail. (2025). *Masterplan 2027-2031. Integrale programmering van projectmatig werk aan het spoor. Geraadpleegd op 14 oktober 2025, van https://www.prorail.nl/nieuws/samen-sturen-op-een-uitvoerbaar-spoor*

ProRail. (26 september 20205). *TimeTable Redesign.* Geraadpleegd op 14 oktober 2025, van https://www.prorail.nl/toekomst/prorail-en-europa/logistieke-processen-en-it-systemen/timetable-redesign

ProRail. (2025). *Voortgang Maatregelenpakket Voorschoten.* Geraadpleegd op 14 oktober 2025, van https://www.rijksoverheid.nl/documenten/brieven/2025/04/25/bijlage-4-brief-prorail-voortgang-maatregelenpakket-voorschoten

Bijlage 7: jaarbrief 2025

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

ProRail B.V.
Raad van Bestuur
Postbus 2038
3500 GA Utrecht

Directie
Eigenaarsadvisering

Rijnstraat 8
Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Contactpersonen

[redacted]

Datum 22 APR. 2025
Betreft Jaarbrief 2025

Onze referentie
IENW/BSK-2025/78028

Geachte Raad van Bestuur,

In het jaar 2024 is een nieuw kabinet gestart. Het was ook een jaar waarin een nieuw regeerprogramma tot stand kwam, met stevige uitdagingen en nog altijd de krappe financiële jas, schaarse menskracht en grondstoffen en weinig stikstofruimte. Maar, om met Jules Deelder te spreken: 'binnen de perken zijn de mogelijkheden even onbeperkt als daarbuiten.' Samen met ons is ongelooflijk hard gewerkt het afgelopen jaar. Er is toch weer veel gerealiseerd. Daarbij is de samenwerking in de driehoek uitvoering-beleid-aandeelhouder essentieel om gesteld te staan voor de complexe uitdagingen van vandaag en morgen, nationaal en internationaal.

De ontwikkelingen in de buitenwereld zullen ook in 2025 een grote impact hebben op onze samenleving, inclusief ProRail. Denk aan de geopolitieke situatie en de daarmee gepaard gaande cyberdreigingen. Ook technologie zal een steeds grotere rol spelen, via artificial intelligence en automatisering, quantum computing en duurzame technologieën. En in 2025 komen de klimaatdoelstellingen dichterbij. Tegen deze achtergrond is in het regeerakkoord een behoorlijke bezuiniging op de apparaatsbudgetten opgenomen, waarbij de uitvoering weliswaar wordt ontzien maar niet geheel kan worden gespaard. Dit heeft effect op de mensen met wie samengewerkt wordt door uw organisatie en ook op uw eigen bedrijfsvoering. Het legt nog meer nadruk op de doelmatigheid in uw organisatie. Tegelijkertijd is het zaak om een eventueel nadelig effect ervan op de dienstverlening aan burgers en bedrijven zo klein mogelijk te houden, zoals wij ook bij het tot stand komen van het Basis Kwaliteitsniveau Spoor (BKN-spoor) hebben besproken. En we - ProRail en het ministerie – blijven ook kijken hoe we efficiënter in onze samenwerking kunnen zijn.

Deze jaarbrief voor 2025 bevat een aantal zaken die ik vanuit aandeelhoudersperspectief van belang acht voor alle uitvoeringsorganisaties van IenW, een aantal zaken die specifiek voor ProRail zijn bedoeld en tot slot – als onderdeel van de concessiesystematiek – een aantal werkzaamheden en aandachtspunten die vanuit de opdrachtgever worden gegeven en die relevant zijn bij de opstelling van uw beheerplan voor de jaren 2026-2027.

I. Aandeelhoudersdeel algemeen

Stand van de uitvoering
Onder de noemer van het Rijksbrede programma Werk aan uitvoering (Wau) gebeurt nog steeds veel om de uitvoering in de Rijksoverheid te versterken. IenW heeft de opdracht van dit programma voor de komende twee jaar vertaald in concrete ambities. Voor wat betreft de transparantie in de aanpak van knelpunten is 2025 opnieuw een jaar waarin ik de stand van de uitvoering in beeld wil brengen. Daarbij reken ik erop dat u net als bij de vorige editie op constructieve wijze uw medewerking verleent. Uiteindelijk moet de Stand van de Uitvoering binnen IenW bekend staan als één van de middelen om de uitdagingen van publieke dienstverleners in de omgang met burgers en bedrijven bespreekbaar te maken. De ambitie is dat de Stand van de Uitvoering wordt besproken door de Kamercommissie Infrastructuur en Waterstaat en dat de voortgang op de knelpunten minimaal ééns per jaar in het driehoeksoverleg met uw organisatie staat geagendeerd. Zoals u heeft gemerkt, is er vanuit de Eerste Kamer aandacht geweest voor de Stand van de Uitvoering die in 2023 met de Tweede en Eerste Kamer is gedeeld.

Vereenvoudiging wet- en regelgeving
Een ander belangrijk onderdeel van de opdracht in het programma Wau betreft de vereenvoudiging van wet- en regelgeving. Met betrekking tot dit onderdeel heeft IenW de ambitie dat iedere beleids-DG van IenW minimaal één voorstel doet voor de modernisering van wet- en regelgeving. Voor zover deze voorstellen uw organisatie raken, reken ik op goed overleg tussen u en de betreffende beleidsverantwoordelijke. In de voorstellen wordt aandacht besteed aan het vereenvoudigen van hoofdregels in wetgeving en de uitwerking ervan in lagere regelgeving. Per voorstel wordt bekeken of daaraan prioriteit wordt gegeven boven andere wetgevingsprocessen. Uw input in dit proces om tot vereenvoudiging van wet- en regelgeving te komen wordt op prijs gesteld.

IenW en zijn ambities
Zoals ik ook vorig jaar aangaf, wil IenW werken aan een departement dat met de buitenwereld verbonden is. We betrekken de buitenwereld bij het werken aan maatschappelijke opgaven en doen dat vanuit een sterke interne samenwerking. Ik hoop dat ProRail samen met de het departement en met de andere uitvoeringsorganisaties zich sterk wil blijven maken voor het publieke belang. Graag blijf ik hierover met u in gesprek.

Innovatie, adaptatie en weerbaarheid
Speciale aandacht geef ik dit jaar aan innovatie, adaptatie en weerbaarheid. IenW streeft naar het goed en transparant realiseren van de maatschappelijke opgaven en benut daarbij de verbindende kracht van digitalisering, gegevensdeling en innovatieve, datagedreven manieren van werken. Digitalisering biedt zowel kansen als uitdagingen voor de uitvoeringsorganisaties en dit vraagt om wendbaarheid en adaptiviteit. Ik wil met u bespreken hoe uw organisatie bezig is met innovatieve manieren van werken binnen de daarvoor geldende kaders zoals bijvoorbeeld de AI-verordening en NIS2-richtlijn. Het is van belang voor de verhoging van de digitale weerbaarheid om de Nederlandse vertaling van de NIS2-richtlijn, de Cyberbeveiligingswet, te implementeren met het oog op de eerdergenoemde toegenomen cyberdreigingen en veranderende geopolitieke situatie. Graag laat ik mij informeren, bijvoorbeeld tijdens een

aandeelhoudersvergadering, welke ontwikkelingen er zijn en of deze kansen of bedreigingen met zich meebrengen; hoe uw organisatie hierop inspeelt en wat de invloed op uw werkwijze en organisatie is.

II. Aandeelhoudersdeel, specifieke ontwikkelingen voor ProRail 2025-2026

Statuten in lijn brengen met rijksdeelnemingenbeleid

Het proces om ProRail om te vormen tot zbo is vele jaren geleden gestart. ProRail en IenW hebben in samenwerking eerst de publiekrechtelijke en daarna de privaatrechtelijke variant uitgewerkt. Omdat de verwachting was dat op enig moment de Kaderwet zbo's in de plaats zou komen van het Burgerlijk Wetboek en de statuten is er de afgelopen acht jaar bijna niets gewijzigd in de interne kaders. Ongeacht het verdere verloop van het omvormingsproces acht ik het als aandeelhouder verstandig de statuten weer eens tegen het licht te houden en bijvoorbeeld meer in overeenstemming te brengen met het meest recente rijksdeelnemingenbeleid. Vanzelfsprekend zal ik dit ook bespreken met uw Raad van Commissarissen.

Start proces aanpassing jaarstukken

Zoals u hebt gemerkt bij de laatste aandeelhoudersvergaderingen wil ik ook op andere aspecten mijn rol als aandeelhouder herijken, waarbij meer recht wordt gedaan aan het feit dat ProRail ruim €3 miljard aan publieke middelen wegzet, zonder dat sprake is van concurrentie en waarbij de nodige risico's via aanvullende subsidies voor rekening van de staat komen. Daarom heb ik ProRail gevraagd in de jaarstukken de verantwoording over publieke middelen te versterken. Een dergelijke steviger koppeling aan de rijksbegroting vind ik belangrijk. Ik waardeer het dan ook zeer dat we hebben kunnen afspreken hiermee te starten na de vaststelling van de jaarstukken over 2024.

Start gesprek over informatie digitalisering en ICT

Ook heb ik u aangegeven dat ik op het gebied van digitalisering en informatisering de informatie-uitwisseling wil bespreken en aanpassen. Als vennootschap hoeft ProRail niets op het Rijks ICT-dashboard te delen, maar ik vind het belangrijk dat ProRail in relatie tot het ministerie wel maximale transparantie toont op dit gebied. Ook hierover ga ik met u in gesprek en hoop ik al in 2025 de eerste informatie te ontvangen, als eerste stap in een proces om te komen tot structurele afspraken over de uit te wisselen informatie. Mogelijk dat daarbij informatie aan de orde komt die u nog niet eerder met het ministerie gedeeld heeft, net zoals we ook kunnen constateren dat bepaalde informatie die nu wel gedeeld wordt minder relevant is. In 2025 wil ik daarom inzetten op een constructief gesprek tussen ProRail, de beleidsdirectie (de opdrachtgever) en de aandeelhouder over de te delen informatie op het gebied van digitalisering en ICT.

Meerjarige ontwikkelingen in beeld

Als laatste van mijn aandeelhouderspunten wil ik de Raad van Bestuur vragen om meerjarige vergelijkingen bij prestaties, productie en organisatie-ontwikkelingen. Op dit moment constateer ik bijvoorbeeld in het jaarverslag en in de jaarrapportage aan de opdrachtgever bij verschillende onderwerpen een vergelijking van een ontwikkeling met enkel het voorgaande jaar. Ik zou graag

een vergelijking met meerdere voorgaande jaren zien (bijvoorbeeld 5), zodat we kunnen constateren of er zich een trend aan het ontwikkelen is die om bijsturing vraagt. Ik stel voor dat dit in het driehoeksoverleg in 2025 een keer aan bod komt, zodat u uw rapportage in 2026 (over 2025) daarop kunt aanpassen en wij ook in de driehoek kunnen constateren of we bij bepaalde onderwerpen over trends praten of over incidenten. Ik zie dit niet als een extra rapportageverplichting, maar eerder als een manier om bestaande rapportages waardevoller te maken. Ik denk namelijk dat de meerjarige reeksen informatiever zullen zijn dan vergelijkingen met enkel het voorgaande jaar, voor zowel de opdrachtgever als voor ProRail zelf en diens aandeelhouder.

De onderwerpen die ik hierboven als aandeelhouder heb aangesneden laat ik graag aan de orde komen in de gesprekken met uw organisatie of werken onze medewerkers de komende tijd gezamenlijk verder uit. Net zo belangrijk zijn de onderwerpen die in het derde deel aan bod komen en die gezien moeten worden als onderdeel van de concessiesturing. Onderwerpen als veiligheid en weerbaarheid werken ook door in de fitheid en gezondheid van de organisatie ProRail. Daarom zal ik ook als aandeelhouder de beleidsprioriteiten 2026-2027 nauwlettend volgen.

III. Opdrachtgeversdeel, beleidsprioriteiten 2026-2027

In de jaarbrief aan ProRail geeft IenW ook beleidsprioriteiten mee ter ondersteuning van de voorbereiding van het beheerplan. Beleidsprioriteiten geven altijd een nadere duiding en focus aan meer algemene afspraken uit de concessie, binnen de budgettaire en capacitaire kaders. Het zijn dus geen losstaande aanvullende verzoeken. In het licht van de generieke BKN-afspraken om efficiency en versobering door te voeren hecht ik eraan om dat opnieuw te benadrukken.

Voor de periode 2026-2027 geef ik de volgende beleidsprioriteiten mee: de implementatie van het BKN en bijbehorende onderzoeken, versterking van de veiligheid op het spoor en weerbaarheid. Deze thema's zijn essentieel om de spoorsector toekomstbestendig te maken en bij te dragen aan een robuuste en veilige infrastructuur. Ik verwacht dat ProRail de prioriteiten in het beheerplan een herkenbare plek geeft en de prioriteiten met concrete maatregelen onderbouwt.

<u>Implementatie BKN en onderzoeken instandhouding lange termijn</u>
In 2024 hebben IenW en ProRail gezamenlijk een basiskwaliteitsniveau (BKN) spoor gedefinieerd. Het basiskwaliteitsniveau is een stabiel, langjarig en robuust instandhoudingsniveau van de Nederlandse spoorinfrastructuur vanaf 2026, dat haalbaar en maakbaar is en waarbij een constructief veilig en betrouwbaar spoornetwerk onverminderd wordt geborgd. De maatregelen op het gebied van efficiency en versobering die in dit kader zijn genomen zullen de komende jaren geïmplementeerd dan wel uitgevoerd moeten worden.

Ook hebben IenW en ProRail afgesproken om langs een aantal denklijnen te onderzoeken hoe de doelmatigheid van de instandhouding op de langere termijn (vanaf 2030) verder kan worden verbeterd. Hiervoor zijn vier deelthema's benoemd: functionaliteit naar gebruik, digitalisering, standaardisering van stations en een alternatieve instandhoudingsaanpak.

In dat kader vraag ik ProRail extra aandacht te besteden aan de uitwerking van de maatregelen en onderzoeken en om inzicht te geven in de geplande inzet voor de jaren 2026 en 2027.

Versterking van de veiligheid op het spoor
Een veilige spooromgeving is van fundamenteel belang voor reizigers, omwonenden, personeel en goederenvervoer. Deze prioriteit is ter ondersteuning van reeds door ProRail ingezette activiteiten waarbij ProRail zich inzet voor een voortdurende verbetering van de veiligheidscultuur en het verminderen van veiligheidsrisico's op het spoor. Daarbij spelen de opvolging van aanbevelingen uit het onderzoeksrapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OvV) over het treinongeval in Voorschoten[1] en de bevindingen uit de rapportage van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) over de Nederlandse railinfrastructuur[2] een rol. Binnen deze beleidsprioriteit geef ik ProRail voor de periode 2026-2027 het volgende mee:

- *Opvolging van het OvV-rapport naar aanleiding van het treinongeval in Voorschoten*

In het OvV-rapport wordt ProRail gevraagd om toe te werken naar een ketenbrede aanpak voor veiligheidsinformatie. *Dit houdt in dat veiligheidsinformatie* wordt verzameld, geanalyseerd en benut, ook bij vervoerders. Daarnaast wordt gevraagd om te werken op basis van een integrale risicoanalyse, plan-do-check-act-cirkels te introduceren (vooral bij risicovolle werkzaamheden) en belemmeringen voor veiligheidsinnovaties weg te nemen zodat deze breder kunnen worden toegepast. Naar aanleiding van de aanbevelingen van het OVV-rapport heeft ProRail samen met de sector een plan van aanpak met maatregelen opgesteld en is gestart met de uitvoering daarvan. De ILT monitort de aanbevelingen van de OvV en rapporteert hier jaarlijks over tot de aanbevelingen zijn geïmplementeerd.

Ik vraag ProRail mijlpalen, waar mogelijk gekoppeld aan een globale planning, voor de in te zetten maatregelen inzichtelijk te maken. Ook vraag ik ProRail mij van informatie te voorzien waarmee onderbouwd wordt dat de implementatie van de verbetermaatregelen in haar organisatie geborgd wordt. Verder vraag ik specifiek aandacht voor de implementatie van een incidentenregister waarin alle vervoerders verplicht (bijna-)incidenten melden, zoals aanbevolen door de OvV. De inzichten uit dit register dienen actief met de sector te worden gedeeld.

- *Opvolging van de ILT-rapportage over de Nederlandse railinfrastructuur*

De ILT heeft geconstateerd dat de risicobeheersing van ProRail verbeterd moet worden. Dit vereist onder andere betere normen voor instandhoudingsspecificaties, een adequaat overzicht van normoverschrijdingen en bijbehorende acties, en verdere operationalisering van het veiligheidsbeheersysteem (VBS) om beter inzicht te krijgen in de fysieke staat van het spoor. Op basis van verbeterplannen (onder andere over de beschrijving en de borging van het veiligheidsbeheerssysteem) heeft de ILT in 2024 besloten de

[1] Spoorwegongeval Voorschoten - Onderzoeksraad voor Veiligheid
[2] 29893-268

veiligheidsvergunning aan ProRail af te geven voor een periode van vijf jaar. De ILT zal de implementatie van de verbeterplannen in de gaten blijven houden. De resultaten van deze monitoring neemt de ILT op in het Jaarverslag Spoorwegveiligheid.

Nu een programma als 'Veilige aantoonbare berijdbaarheid' al enige tijd loopt en ook hard gewerkt wordt om het assetmanagement te verbeteren, is de verwachting dat deze programma's hun vruchten gaan afwerpen in de vorm van resultaten. Ik vraag ProRail te laten zien dat zij goed op de hoogte zijn over de technische staat van de eigen infrastructuur in haar jaarlijkse 'Staat van de Infrastructuur' rapportage. Daarnaast zal ik aan de hand van de jaarverslagen spoorwegveiligheid van de ILT kijken in hoeverre er normoverschrijdingen worden geconstateerd, of deze bekend zijn in de assetmanagementsystemen van ProRail en of hier sprake is van een positieve ontwikkeling.

Weerbaarheid

Een robuust en veerkrachtig spoorwegnet is noodzakelijk om storingen en eventuele bewuste (digitale) sabotage het hoofd te kunnen bieden. Bovenop de reguliere dreigingen is de internationale veiligheidssituatie de afgelopen jaren flink verslechterd en dit raakt ook Nederland. Nederland is namelijk in toenemende mate doelwit van hybride aanvallen vanuit zowel statelijke als niet-statelijke actoren en ook het risico op betrokkenheid in een grootschalig gewapend conflict neemt toe. ProRail werkt al aan het vergoten van de weerbaarheid van haar organisatie en het spoorsysteem. In het kader van deze prioriteit vraag ik ProRail daarom extra aandacht te hebben voor de volgende aspecten:

- *Continuïteit van het spoornetwerk*

Ik vraag ProRail om, in samenwerking met aannemers en vervoerders, plannen op te stellen om de hersteltijd bij grote fysieke calamiteiten zoals bewuste sabotage of aanvallen van een vijandige staat in kaart te brengen en te optimaliseren.

- *Cyberveiligheid en digitale weerbaarheid*

De toenemende digitalisering binnen de spoorsector vraagt om structurele aandacht voor cybersecurity. ProRail werkt continu aan het verbeteren van de digitale veiligheid, wat passend is gezien de toenemende digitalisering binnen de spoorsector en de structurele aandacht voor cybersecurity die daarbij hoort. Het is van belang dat hier blijvend prioriteit aan wordt gegeven, zodat digitale systemen beschermd blijven tegen cyberdreigingen, risico's tijdig worden geïdentificeerd en ook op bestuurlijk niveau structureel aandacht blijft voor dit onderwerp. Concreet vraag ik aan ProRail het ministerie te informeren over de samenhangende cybersecurity strategie van ProRail, met heldere doelstellingen. Daarbij verwacht ik een focus op het voorkomen van digitale verstoringen en het beperken van de impact als deze toch optreden. Daarnaast vraag ik in het licht van nieuwe wetgeving (Wet weerbaarheid kritieke entiteiten en Cyberbeveiligingswet) om te worden geïnformeerd over de stappen die ProRail zet om de bestaande systematiek voor cyberrisicomanagement te versterken.

Weerbaarheid is een onderwerp waarbij informatie in grote mate vertrouwelijk is. Daarom begrijp ik dat een inhoudelijke uitwerking in het beheerplan beperkt zal

zijn. Tegelijkertijd hecht ik aan transparantie over de voortgang. Ik verzoek ProRail dan ook om hier wel een vertrouwelijke rapportage over op te stellen.

Afronding experiment tweejarige beheerplannen
In 2019 is besloten om een experiment onder de beheerconcessie te starten met een tweejarig beheerplan en een jaarlijks addendum op dat beheerplan in plaats van jaarlijkse beheerplannen. In 2021 is besloten om het experiment te verlengen tot en met 2024. ProRail heeft bij het addendum op het beheerplan 2024-2025 haar reflectie op dit experiment ingediend bij IenW.

De tweejarige beheerplannen werken voor zowel ProRail als IenW prettig. De kwaliteit van de tweejarige beheerplannen is goed. ProRail kan goed inzichtelijk maken wat ze in twee jaar gaat uitvoeren. Dit blijkt ook uit de addenda op de beheerplannen die ProRail tot nu toe heeft ingediend. De addenda vormen echt een aanvulling op de beheerplannen zelf en bevatten slechts de belangrijkste wijzigingen en aanvullingen. De periode van twee jaar stelt IenW ook in staat om wanneer nodig vroeg bij te sturen, dit omdat eerder duidelijk is wat de plannen van ProRail zijn.

Bij tweejarige beheerplannen horen ook door IenW aan ProRail meegegeven beleidsprioriteiten die voor twee jaar gelden. Dit zorgt voor meer rust en focus binnen zowel ProRail als IenW. Alhoewel de beleidsprioriteiten voor een periode van twee jaar worden meegegeven, kunnen via de jaarbrief na een jaar specifieke accenten binnen de beleidsprioriteiten worden aangebracht. Hiermee zijn er voldoende mogelijkheden voor IenW om bij te sturen als dat nodig blijkt te zijn.

Het experiment kan succesvol afgerond worden, zoals ProRail ook voorstelt in haar reflectie. Hierbij wordt de tweejarige cyclus van beheerplannen met tussentijdse addenda onderdeel van de reguliere werkzaamheden, in afwijking van de concessie. Hier horen ook de beleidsprioriteiten bij die voor twee jaar gelden, maar waar na een jaar via de jaarbrief accenten in kunnen worden aangebracht. Bij de tweejarige beheerplannen neemt ProRail ook iedere keer een meerjarige doorkijk op. Over de inhoudelijke invulling van de meerjarige doorkijk vindt nog nadere afstemming tussen IenW en ProRail plaats.

Ten slotte
Ik verzoek u in het beheerplan 2026-2027 invulling te geven aan de in deze brief meegegeven beleidsprioriteiten en aandachtspunten van de opdrachtgever. Daarbij verwacht ik dat ProRail, net als in eerder beheerplannen, uitgebreid ingaat op de programma's binnen de concessiesturing die zij in 2026-2027 uitvoert. Het is belangrijk dat duidelijk wordt hoe deze programma's bijdragen aan concrete verbeteringen.

En vanuit mijn rol als aandeelhouder wil ik het belang van een goede samenwerking benadrukken. Aangezien ProRail B.V. de enige partij is tot wie ik mij wend voor de exploitatie, instandhouding en de ontwikkeling van het Nederlandse railnet met publieke middelen, is het van groot belang dat ook de transparantie over hoe het bij en met ProRail gaat maximaal is. Vanzelfsprekend met oog voor de positie van ProRail ten opzichte van marktpartijen zoals

vervoerders en aannemers. Ik wil benadrukken dat ik veel belang hecht aan de afspraken die we al eerder hebben gemaakt en die in deze jaarbrief zijn herhaald. Ik vertrouw op het bestuur dat we hier in 2025 de nodige stappen kunnen zetten en daardoor de samenwerking verder professionaliseren en versterken, zodat de burgers en bedrijven in Nederland daar de vruchten van plukken.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT - OPENBAAR VERVOER EN MILIEU,

[redacted]

C.A. Jansen