

Toelichting halfjaarrapportage ProRail

Van de halfjaarrapportage van ProRail is deel A meegestuurd. Deel B bevat financiële gegevens over de eerste helft van 2024 en gegevens over MIRT-projecten. Financiële informatie wordt, na een verwerkingslag om aan te sluiten op de begroting, aangeboden in de zogenaamde spoorbijlage bij het Jaarverslag Mobiliteitsfonds 2024. Dit is in lijn met het advies van de commissie-Kuiken uit 2012 om geen verschillende cijfers meer aan de Kamer te sturen. Ontwikkelingen bij MIRT projecten worden gepresenteerd in het MIRT overzicht dat jaarlijks gelijktijdig met de ontwerpbegroting verschijnt.



werkzaamheden op Amsterdam Centraal



modernisering van de treinbeveiliging voor de Havenspoorlijn



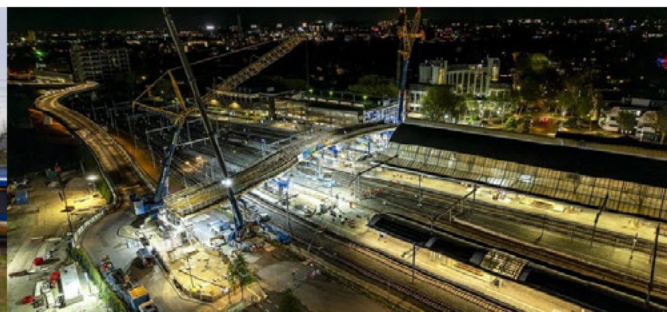
Drielandentrein tussen Duitsland, Nederland en België

ProRail-rapportage HY1 2024

t.b.v. het ministerie van IenW (deel A)



flitscamera bij spoorwegovergang in Bunnik



nachtwerk Passerelle in Zwolle



vernieuwde station Ede-Wageningen

ProRail

Datum : 30 augustus 2024
Kenmerk : VT20160142-1167882800-7454
Status : definitief
Eigenaar : ExCo

Inhoudsopgave

Inleiding en overall terugblik op HY1 2024

1. Ontwikkelingen en mijlpalen HY1 2024
2. Prestaties HY1 2024
3. Voortgang beheerplanacties
 - 3.1 Integrale ontwikkelagenda
 - 3.2 Dagelijkse Operatie – Logistiek
 - 3.3 Dagelijkse Operatie – Assets
 - 3.4 Netwerk klaarmaken voor de toekomst
 - 3.5 Digitaliseren en datagedreven werken
 - 3.6 Veiligheid
 - 3.7 Duurzaamheid
4. Stakeholders

Bijlagen

Inleiding en overall terugblik op HY1 2024

Algemeen

In deze rapportage staan we stil bij onze prestaties over het eerste half jaar van 2024 en de voortgang van de plannen uit het beheerplan 2024-2025 die naar ons Jaarplan zijn vertaald. Op basis van gedefinieerde mijlpalen bepalen we of we op koers liggen of dat bijsturing nodig is.

Overall terugblik op HY1

We liggen voor het jaar 2024 op schema met de uitvoering van onze aanleg- en onderhoudsprojecten. Ondanks uitdagingen rondom de vrijgave van het Nieuwe Generatie sein, voldoen aan ecologische regelgeving en kwartsloze ballast verwachten we in 2024 iets meer dan de geplande productie te realiseren. Daarmee komt de productie ongeveer 13% hoger uit dan in 2023. Ook in de huidige aannemersmarkt weten we onze opdrachten goed weg te zetten en tijdig binnen scope uit te voeren.

Hoewel we op schema liggen met onze projecten, staan onze operationele prestaties nog steeds onder druk en dreigen we de bodemwaarde van een aantal prestatie-indicatoren niet te halen. Dit is merkbaar voor de reiziger en verlader. Reizigers ervaren nog steeds langere reistijden, verstoringen en drukte in de treinen. Omdat hier verbetering nodig is en conform de aangenomen motie in de Tweede Kamer, zijn we samen met NS gestart met het verbeterprogramma "Betrouwbaar Beter" om de prestaties op het spoor t.b.v. de reiziger te verbeteren. Het besluit van Infrasppeed om per 10 juli de snelheid van een aantal tijdelijke snelheidsbeperkingen (TSB's) op de HSL verder te verlagen is in dat kader dan ook een grote tegenvaller.

Veiligheid heeft gedurende het hele jaar onze prioriteit in alles wat we doen. Wij zijn dan ook verheugd dat naar aanleiding van haar audit de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) onze veiligheidsvergunning met vijf jaar heeft verlengd, en dat onze operatie tijdens een audit op trede vier van de Safety Culture Ladder is gecertificeerd. Daarnaast publiceerde de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OvV) in mei een rapport over het treinongeval bij Voorschoten van 4 april 2023. We omarmen de aanbevelingen van de OvV om de veiligheid bij spoorwerkzaamheden te vergroten. De eerste stappen zijn hierin gezet.

Op financieel vlak hebben we samen met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) het Basiskwaliteitsniveau spoor (BKN spoor) vastgesteld, inclusief maatregelen om de onderhoudskosten beter af te stemmen op de beschikbare middelen. Dit jaar beginnen wij al met de uitvoering van deze maatregelen om vanaf 2026 kostenreductie te kunnen realiseren. Onze activiteiten voor dit jaar verlopen volgens plan en grotendeels binnen de financiële kaders. Wel zien we eerder gesignaleerde risico's zoals stijgende onderhoudskosten en prijsstijgingen zich materialiseren. Hierover zijn we in gesprek met IenW over het kunnen aanspreken van het risicobudget.

Naast de focus op de lopende projecten, blijven wij ons ook voorbereiden op het spoor van morgen. Zo nemen wij stappen met betrekking tot de toenemende vraag naar internationale spoorcapaciteit onder internationale vervoerders. Zo werken we, binnen de Actieagenda Trein en Luchtvaart, aan zes bestemmingen waar de trein een alternatief voor en aanvulling op het vliegtuig is. Verder wordt duurzaamheid steeds meer onderdeel van onze dagelijkse bedrijfsvoering, onder andere door middel van Klimaatneutrale en Circulaire Rijksinfraprojecten (KCI) en Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB). Het afronden van belangrijke projecten zoals de nieuwe laadvoorziening op de bouwlocatie in Vught dragen hier aan bij.

Vooruitblik HY2 en verder

In de tweede helft van 2024 ligt de focus op de verdere uitvoering van het beheerplan, het implementeren van de acties uit het verbeterprogramma Betrouwbaar Beter, het doorzetten van de uitvoering van de projectagenda en de voorbereiding van de implementatie van het BKN. Daarnaast blijven we in het kader van de langetermijnagenda voor de toekomst van het spoor onderzoeken welke oplossingen digitalisering en differentiatie kunnen bieden.

1. Ontwikkelingen en mijlpalen HY1 2024 (1/3)

□ In het oog springende gebeurtenissen en mijlpalen HY1 2024

- Vanaf 25 januari is er over een lengte van 12 km een nieuwe tijdelijke snelheidsbeperking (TSB) van 120 km/u op de HSL bij de viaducten tussen de Groene Harttunnel en Hoofddorp. De TSB komt bovenop de bestaande (sinds eind 2022) TSB bij Rijpwetering waartoe Infrasppeed al eerder had besloten. Per 10 juli is op vijf viaducten de snelheid verder verlaagd naar 80 km/u.
- Op 4 februari kwamen bij een brand in Vroomshoop asbestdeeltjes op het spoor terecht. Om dit asbestvrij te maken hebben we 120 meter spoor vernieuwd. Hierdoor was er tot 16 februari geen treinverkeer mogelijk tussen Almelo en Mariënberg.
- Op 23 februari was de opening van het vernieuwde station Ede-Wageningen (incl. busplein en P&R). Dit behoort tot de grootste houtbouwprojecten van het land en draagt bij aan onze duurzaamheidsdoelstellingen, omdat hout veel CO₂ opslaat. Diverse werkzaamheden (oude stationsgebouw slopen, afmaken fiets- en voetgangerstunnel, inrichten Noord- en Zuidplein en groen aanleggen) lopen door tot 2026.
- Op 15 mei publiceerde de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OvV) het onderzoeksrapport naar het treinongeval bij Voorschoten. OvV doet o.b.v. het onderzoek aanbevelingen aan ProRail om de veiligheid op het spoor bij werkzaamheden te vergroten. ProRail omarmt de aanbevelingen en heeft de eerste stappen gezet in de opvolging ervan. Verder is het onderzoek van de betrokken bedrijven (DB Cargo, NS, ProRail en BAM) afgerond, en op basis daarvan zullen we ook als sector een aantal dingen veranderen. Tot slot heeft het Openbaar Ministerie o.b.v. het onderzoek van de Politie en Nederlandse Arbeidsinspectie geen strafvervolgning ingesteld. Ondanks onderzoeken blijft onduidelijk hoe de krol op het nog in dienst zijnde spoor terecht is gekomen.
- Op 15 mei publiceerde de Algemene Rekenkamer de resultaten van het verantwoordingsonderzoek over het jaarverslag 2023 van IenW. De Algemene Rekenkamer schrijft dat ProRail volledig zicht heeft op de levensduur en de staat van de assets op het spoornetwerk. Ook bieden onze data goed de mogelijkheid om het aantal en de duur van beperkingen te relateren aan de instandhoudingsopgave.
- Op 17 mei legde de staatssecretaris van IenW ProRail een boete op van

€ 2,75 miljoen voor het niet behalen van de bodemwaarde in 2023 van de prestatie-indicatoren voor de Reizigerspunctualiteit HSL 5 min. en klantoordeel goederenvervoerders.

- Sinds 21 mei kunnen in Kijfhoek weer wagons worden gesorteerd. We installeerden het vernieuwde heuvelsysteem, vervingen de sporen van bundels 4, 5 en 6, legden nieuwe calamiteitenwegen aan en troffen voorbereidingen voor de aanleg van de blusvoorzieningen. De vervanging van de bundels 1, 2 en 3 is naar verwachting voorjaar 2025 gereed.
- Op 7 juni informeerde minister Harbers de Tweede Kamer over de uitkomsten van het basiskwaliteitsniveau spoor (BKN spoor). ProRail en IenW hebben het BKN spoor gezamenlijk gedefinieerd inclusief de maatregelen om de instandhoudingskosten van het spoor beter aan te laten sluiten bij de beschikbare middelen van het Rijk. We starten al in 2024 met uitwerking van de maatregelen om beoogde besparingen vanaf 2026 tijdig te kunnen realiseren.
- In HY1 hadden we een aantal grote verstoringen in de treindienst:
 - Op 22 januari leidde een storing in het systeem bij Abcoude dat wissels en seinen aanstuurt tot het vastlopen van de avondspits rondom Utrecht. Rond 21 uur werd het treinverkeer weer opgestart.
 - Op 8 maart was na grootschalige werkzaamheden bij Schiphol een extra dag nodig voor het roestrijden. Dit had ook een grote impact op de treindienst in de rest van het land.
 - Op 5 juni trad een grote ICT-storing op bij de verkeersleidingspost Utrecht en lag het treinverkeer rondom Utrecht enige uren stil. Een analyse naar de oorzaken is gedaan en maatregelen zijn getroffen.

Voortgang beheerplan 2024

We liggen op schema met de meeste in ons beheerplan opgenomen activiteiten. Een aantal hebben we al weten af te ronden. Zo rijdt sinds 30 juni de Drielandentrein tussen Aken en Luik en is het personeelstekort bij Verkeersleiding verder naar beneden gebracht. Tegelijkertijd is aandacht voor activiteiten die niet volgens planning lopen, waaronder het aansluiten van de blusvoorzieningen in Kijfhoek. Deze activiteiten en de verdere voortgang van het beheerplan lichten we in dit rapport langs de lijnen van de strategische prioriteiten, aangevuld met de thema's veiligheid en duurzaamheid, nader toe.

1. Ontwikkelingen en mijlpalen HY1 2024 (2/3)

□ Operatie

- We zijn bezig met de grootschalige verbouwing van Amsterdam Centraal. Op 29 juni startte de volgende fase waarbij de sporen 14 en 15 niet langer beschikbaar zijn voor treinverkeer. Vanwege de bouw van een nieuwe Eurostar-terminal kunnen sindsdien (tot begin 2025) vanaf Amsterdam Centraal geen Eurostar-treinen meer naar Londen vertrekken.
- Met de uitspraak van de Raad van State is het Tracébesluit PHS Meteren – Boxtel onherroepelijk geworden.
- We zijn aan het testrijden op de nieuwe sporen in de spoortunnel Delft. Als de tests goed verlopen, gaan deze sporen vanaf juli (spoor 3) en augustus (spoor 4) in dienst en gaan er per nieuwe dienstregeling (2025) meer treinen op dit traject rijden.
- Sinds halverwege februari zijn op één na (Zevenbergen) alle TSB's op de Zeeuwse Lijn opgeheven (ontstaan door verzakkingen eind november 2023). In februari zijn (voorlopig) de laatste werkzaamheden uitgevoerd.
- Na een succesvolle proef in Bunnik breiden we het aantal flitscamera's bij spoorwegovergangen uit. Weggebruikers die het rode licht negeren, kunnen een boete ontvangen. Voor het plaatsen van camera's op ongeveer veertig locaties zijn én willen we met gemeenten in gesprek.
- IenW en ProRail geven samen invulling aan de motie Grinwis. Hierin wordt opgeroepen prestatieafspraken te maken over het beheer en herstel van liften op stations. ProRail gaat (ambitie: begin 2025) de door IenW gevraagde informatie over liften vanuit de monitoringsdata geautomatiseerd op het dashboard (prestaties.prorail.nl) aanleveren.
- IenW heeft begin 2024 de 1^e voortgangsrapportage van de Stationsagenda 2023 gestuurd aan de Tweede Kamer. Begin 2025 deelt IenW de 2^e voortgangsrapportage over 2024 met de Tweede Kamer. Eind 2024 stellen we de nieuwe uitvoeringsagenda vast met de prioritaire thema's en acties voor de daaropvolgende jaren.
- In april hebben we het Masterplan 2026 – 2030 gepubliceerd en in mei vond de marktconsultatie in het Spoorwegmuseum plaats. Het Masterplan geeft invulling aan de manier waarop we, gezien de schaarse capaciteit in de markt, de capaciteit op het spoor, de capaciteit intern bij ProRail en de beschikbare financiële middelen, omgaan met het uitvoeren van werkzaamheden aan spoor en stations. Hiermee sturen we vroegtijdig op

het integraal programmeren van het projectenportfolio en het maakbaar realiseren hiervan.

- In maart informeerden we reizigers, omgeving en andere stakeholders over de grote geplande werkzaamheden in 2024 die nodig zijn voor een betrouwbare en beschikbare infrastructuur in de toekomst o.a.:
 - Van 18 t/m 23 juni werkten we aan de aanleg van een tijdelijk spoor bij Vught. Dit is noodzakelijk om treinen te kunnen laten rijden tijdens de aanleg van het vierde spoor tussen Den Bosch en Vught, met een verdiepte ligging in Vught (i.h.k.v. PHS). Daarnaast zijn van 6 t/m 11 juli tussen Eindhoven-Boxtel wissels gesaneerd en spoor vernieuwd.
 - Verbeteren emplacement Leeuwarden: tussen 17 juni en 9 juli was beperkt treinverkeer mogelijk vanwege vernieuwen en saneren sporen en wissels, bouwen service- en opstelsporen en uitbreiden van de bovenleiding. Daarmee maakten we het spoor robuuster.
 - Werk op het westelijk emplacement in Amersfoort: tussen 6 juli t/m 18 augustus vernieuwen we het spoor, halen 42 wissels weg en plaatsen 29 nieuwe. Verder vervangen we alle bovenleidingen en sluiten over tientallen kilometers nieuwe beveiliging aan. Daarmee verbeteren we de doorstroom en is het spoor minder storingsgevoelig.
 - Tussen 29 juli t/m 12 augustus werken we verder aan de bouw van nieuwe tunnels in Maarsbergen en Ede. Zo doen we onder meer iets aan de files op de N226 die de overweg daar vaak veroorzaakt.
 - In 2024 werken we door aan de spoorvernieuwing bij Schiphol. Deze leidt in november tot beperkingen voor het treinverkeer.
 - Zie verder paragraaf 3.4 *Netwerk klaarmaken voor de toekomst*.

□ Prestaties

Onze operationele prestaties staan onder druk en liggen ruim onder de streefwaarde. Voor een aantal indicatoren (Impactvolle verstoringen infra, Reizigerspunctualiteit HRN 5 min. en HSL 5 min., en Betrouwbaarheid regionale series) ligt het halen van de bodemwaarde op een kritisch pad. De opgave op de HRN 5 min. wordt nog eens vergroot door het besluit van Infraspied om de snelheid van de TSB's op de HSL verder te verlagen. We sturen al bij waar mogelijk en zijn samen met NS gestart met het verbeterprogramma 'Betrouwbaar Beter' (zie verder H2).

1. Ontwikkelingen en mijlpalen HY1 2024 (3/3)

□ Ontwikkelingen in 2024

- Begin 2024 heeft ProRail vijf aanvragen ingediend i.h.k.v. Europese subsidie voor infrastructuur-investeringen (CEF-Transport). In juli werd bekend dat de EU dit keer geen subsidie toekent aan Nederlandse aanvragen voor spoorprojecten ondanks dat alle voorstellen goed hebben gescoord.
- Er is een Europese LIFE-subsidie toegekend aan het ProRail project NATURE RAIL, waarin samen met buitenlandse infrabeheerders duurzame methoden en technieken worden getest als alternatief voor de bestrijding van onkruid langs de baan met glyfosaat. Met deze subsidie is een bedrag van ruim € 1,6 miljoen gemoeid.

□ Bedrijfsvoering

- *SCL*: ProRail is in 2024 geaudit op de Safety Culture Ladder (SCL). De operatie is op trede 4 gecertificeerd, de rest van ProRail op trede 3.
- *Veiligheidsvergunning*: In Q1 heeft de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) ProRail geaudit i.h.k.v. de verlenging van onze veiligheidsvergunning. De ILT is akkoord met het verbeterplan van ProRail en heeft dit opgenomen in het definitieve ILT-auditrapport. De vergunning is o.b.v. de audit en verbeterplan voor vijf jaar vernieuwd.
- *CO₂-prestatieladder*: ProRail is op de CO₂-prestatieladder van niveau vijf naar vier gedaald. Dit komt voornamelijk doordat de doelstelling (voor 2022) voor de eigen en indirecte uitstoot (scope 1 en 2) niet is gehaald m.n. doordat we minder groene stroom hebben ingekocht. Dit bleek in de veranderde energiemarkt niet langer voor 100% haalbaar. Om de doelstellingen in de toekomst wel te halen, wordt onder andere ingezet op het verminderen van het gasverbruik en het vergroten van het aandeel duurzaam opgewekte energie op onze assets.
- *Gebruiksvergoeding*: De ACM heeft een positief ontwerpbesluit genomen voor de methodiek die we voor de gebruiksvergoeding hebben ontwikkeld. Deze methodiek leidt tot de tarieven voor 2026 – 2029 voor het minimumtoegangspakket die in de Netverklaring 2026 worden gepubliceerd. Daarnaast keurde de ACM in juli de market-can-bear test goed waarmee de relatieve draagkracht van marktsegmenten

is bepaald. O.b.v. deze test kan een extra heffing worden toegepast.

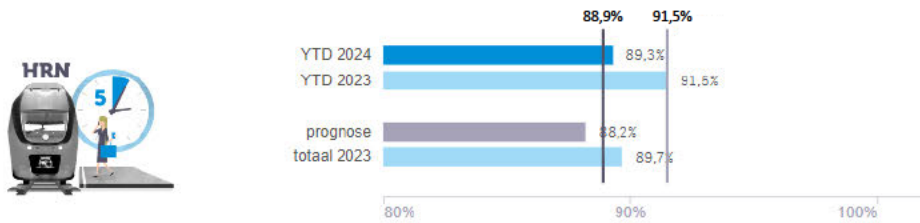
- *Addendum beheerplan 2024-2025*: In juni hebben de gerechtigden hun consultatiereacties ingediend op de hoofdlijnen van het addendum beheerplan 2024-2025. We verwerken de reacties in het definitieve beheerplan dat in november ingediend wordt bij lenW.
- *Beheerconcessie*: lenW werkt aan een verlenging van de huidige beheerconcessie 2015-2025 die op 1 januari 2025 afloopt. Daarmee schuift de einddatum vier jaar op tot 1 januari 2029 en kan ProRail na 1 januari 2025 haar functie als beheerder van de hoofdspoorweginfrastructuur blijven uitvoeren. lenW heeft de voorgestelde wijzigingen en de bijbehorende toelichting geconsulteerd (van 14 juni tot 5 juli). ProRail heeft aangegeven welke minimale wijzigingen nodig zijn om een passende concessie te hebben die onder andere aansluit bij de gewijzigde NS-concessie voor het hoofdnetwerk. Deze zijn vooralsnog nog niet overgenomen.
- *Nieuwe cao*: Op 1 juli bereikten vertegenwoordigers van FNV Spoor, CNV, VHS Railprofessionals en ProRail een onderhandelingsresultaat voor de nieuwe cao van ProRail (van 1-7-2024 tot 1-7-2025). De bonden leggen het resultaat nu voor aan hun leden. Begin oktober wordt duidelijk wat de leden van het resultaat vinden.
- *CSRD*: Vanaf jaarverslag 2025 geldt voor ProRail de rapportage verplichting vanuit de CSRD (Corporate Sustainability Reporting Directive). Ter voorbereiding hierop werkt ProRail in 2024 aan de uitvoering van de dubbele materialiteitsanalyse (inventarisatie van relevante thema's) en de uitvoering van de gap analyse om 'blinde vlekken' te identificeren en de impact te bepalen op beleid, strategie, processen en de te rapporteren datapunten.

□ Financiën

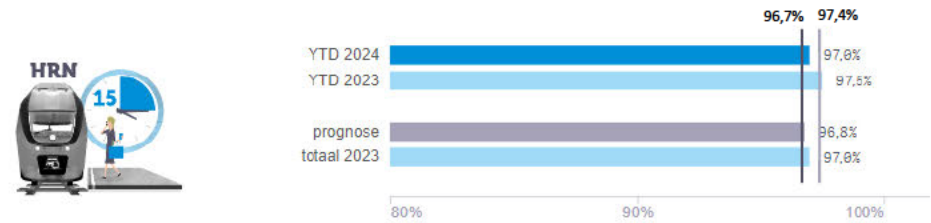
ProRail voert conform plan het werk uit aan het spoor. Het verwachte ProRail-resultaat ligt in lijn met het financiële kader, waarbij een aantal tegenvallers (zoals PGO en prijsrisico's) al bekend waren bij het indienen van de subsidieaanvraag 2024 die conform de spelregels met lenW verrekend worden.

2. Prestaties HY1 2024: beheerplan prestatie-indicatoren (1/4)

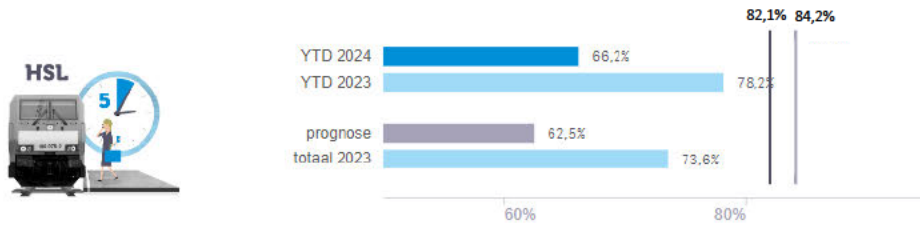
Reizigerspunctualiteit HRN (5 min.)



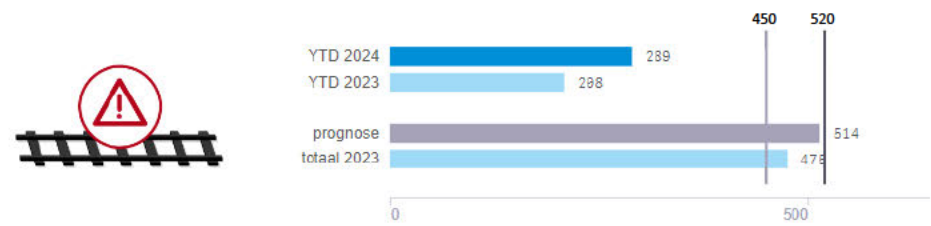
Reizigerspunctualiteit HRN (15 min.)



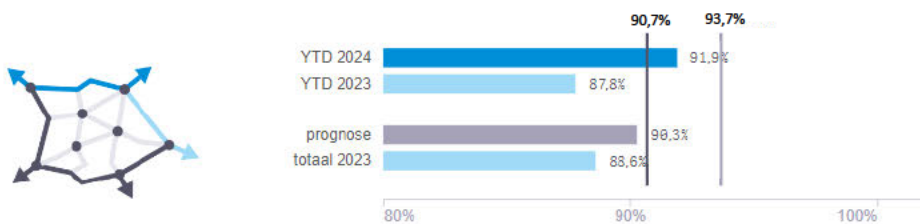
Reizigerspunctualiteit HSL (5 min.)



Impactvolle storingen op de infra

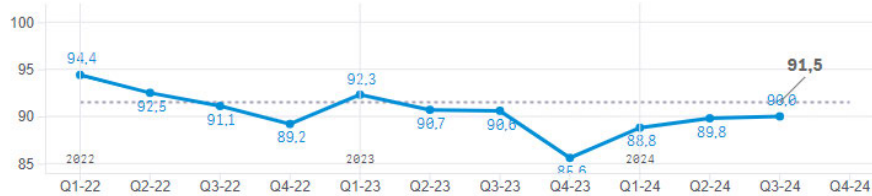


Betrouwbaarheid regionale series



2. Prestaties HY1 2024: beheerplan prestatie-indicatoren (2/4)

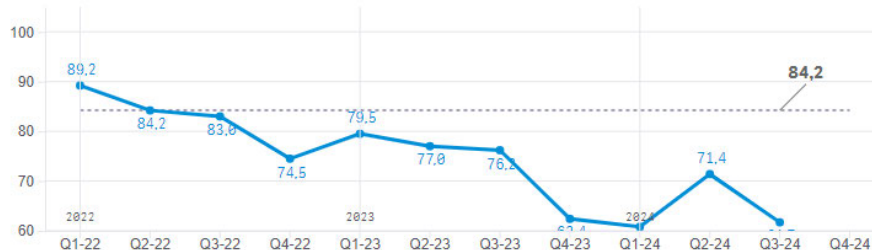
Reizigerspunctualiteit HRN (5 min.) (%)



Reizigerspunctualiteit HRN (15 min.) (%)



Reizigerspunctualiteit HSL (5 min.) (%)



□ Reizigerspunctualiteit HRN 5 min. en 15 min. (met NS)

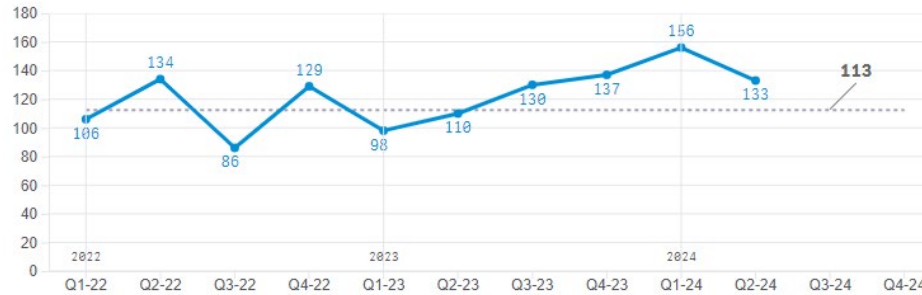
- Na een dip in de prestaties van Q4-2023 is de Reizigerspunctualiteit op het HRN het afgelopen halfjaar weer gestegen. Wel liggen de cijfers nog altijd onder het gewenste niveau. De voornaamste oorzaken zijn:
 - Langere rijtijden als gevolg van TSB's;
 - Uitval van treinen en langere halteertijden door drukte, beide door verminderde materieelbeschikbaarheid;
 - De wens om tijdens werkzaamheden zoveel mogelijk treinen te laten rijden maakte de dienstregeling minder robuust;
 - Er is een toename van het aantal impactvolle storingen op de infra.
- ProRail en NS werken samen in een verbeterprogramma om deze en andere problemen op het spoor aan te pakken. Gegeven de doorlooptijden waarmee structurele verbeteringen te maken hebben, is de verwachting dat in ieder geval de Reizigerspunctualiteit HRN op 5 minuten dit jaar niet boven de bodemwaarde (88,9%) zal eindigen.

□ Reizigerspunctualiteit HSL 5 min. (met NS)

- De prestaties in Q2 zijn met 66,2% nog steeds ruim onder de bodemwaarde (82,1%), maar zijn wel significant gestegen t.o.v. Q1.
- De TSB's op de HSL-noordsectie en materieelgerelateerde problematiek beïnvloeden de prestaties sterk. Maatregelen zoals aanpassingen van de dienstregeling en maatregelen bij de vervoerder om de materieelbeschikbaarheid te verbeteren hebben een positief effect op de KPI.
- Het treinverkeer op de HSL zal de komende periode meer hinder ondervinden van de problemen op tien viaducten in het Groene Hart. Er is besloten om per 10 juli de snelheid op vijf viaducten verder te verlagen van 120 naar 80 km/u. We onderzoeken wat dit voor gevolgen heeft voor de treindienst. Mogelijk zijn we genooddaakt minder treinen te laten rijden om ervoor te zorgen dat de dienstregeling betrouwbaar blijft.
- Juni werd gekenmerkt door een aantal langdurige en terugkerende infraverstoringen die de prestaties negatief hebben beïnvloed. Het HSL verbeterprogramma houdt deze storingen nauwlettend in de gaten maar ziet vooralsnog geen trend waarop gestuurd kan worden.

2. Prestaties HY1 2024: beheerplan prestatie-indicatoren (3/4)

Impactvolle storingen op de infra

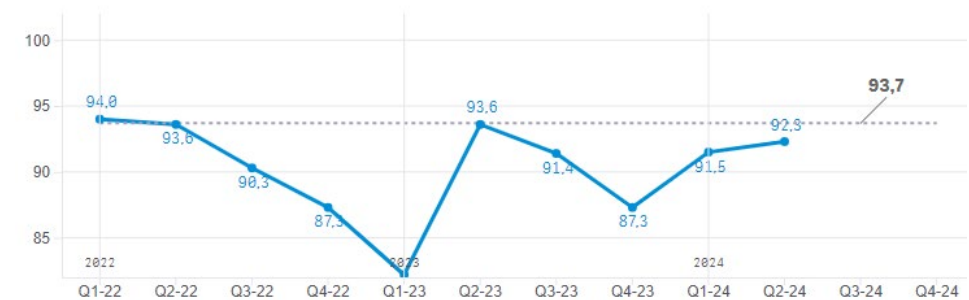


□ Impactvolle storingen op de infra

- De score t/m juni is 289 (HY1 2023: 208). De top 5 storingen met uitzonderlijk grote impact op de treindienst is:
 1. Defect puntstuk bij Den Haag CS (30 april);
 2. Gebroken bovenleiding bij Lage Zwaluwe (22 mei);
 3. Gebroken brugovergang bij de Schinkelbrug, traject Amsterdam Zuid - Schiphol (14 april);
 4. Gebroken bovenleiding bij Den Haag Moerwijk (29 april);
 5. Twee spoorstaafbreeken in overwegen te Vught (7 januari).
- De KPI *Impactvolle storingen op de infra* is een met lenW overeengekomen prestatie-indicator. Gezien het huidige aantal storingen in 2024 (289) is het behalen van de bodemwaarde (520) met de huidige trend kritiek. Binnen alle oorzaak-categorieën (technisch, derden, processen en weer) zien we een toename t.o.v. 2023.
- Hoewel het aanpakken van storingen aan de infrastructuur buiten de scope van het verbeterprogramma 'Betrouwbaar Beter' valt, leggen we in ons intern gestarte verbetertraject i.h.k.v. impactvolle storingen wel nadrukkelijk de verbinding met de acties uit het verbeterprogramma. Hierbij kijken we naar structurele verbeteringen die mogelijk pas op termijn effect sorteren, maar ook naar onconventionele maatregelen die de prestaties al op korte termijn kunnen verbeteren.

----- norm (streefwaarde)

Betrouwbaarheid regionale series (%)



□ Betrouwbaarheid regionale series

- In Q1 was de vergelijking van de regionale prestatiecijfers met vorig jaar nog complex, vanwege de stakingen door het rijdend personeel in 2023. In Q2 is duidelijk geworden dat we onder het gewenste niveau zitten. De cijfers liggen op dit moment ruim boven de bodemwaarde (90,7%), maar zijn onvoldoende om de buffer op te bouwen die we nodig hebben om de doorgaans lagere prestaties in Q4 te compenseren. De voornaamste oorzaken zijn tekorten bij vervoerders en enkele krappe dienstregelingsconstructies.
- We hebben de treinseries met de grootste negatieve KPI-impact geanalyseerd en bespreken op dit moment de pijnpunten met de betrokken vervoerders. In de tweede helft van dit jaar zal duidelijk worden welke maatregelen haalbaar worden geacht en wat de impact daarvan op onze KPI zal zijn. Tevens profiteren de regionale series mee van het ProRail-aandeel in de maatregelen uit het verbeterprogramma; wij beperken ons daarin niet tot HRN en HSL. Zo konden we TSB's op de Merwedelingelijn en bij Arnhem Zuid binnen relatief korte termijn opheffen, waardoor de impact op het treinverkeer beperkt is gebleven.

2. Prestaties HY1 2024: beheerplan prestatie-indicatoren (4/4)

❑ Informatie-indicatoren duurzaamheid

Dit jaar verwachten we de laatste van de vijf informatie-indicatoren toe te kunnen voegen aan onze rapportages. Daarmee zijn de actuele scores van deze indicatoren zichtbaar op ons externe prestatiedashboard (prestaties.prorail.nl). Voor CO₂ beperken we ons vooralsnog tot scope 1 en 2 (uitstoot a.g.v. ons energieverbruik). Het project om hier de scope 3 emissies (uitstoot in de keten) aan toe te voegen loopt voorspoedig; doel is om vanaf 2025 jaarlijks over onze volledige (scope 1, 2 en 3) voetafdruk te rapporteren. Dat is ook een vereiste vanuit de CSRD.

❑ Klantoordeel goederenvervoerders

- ProRail heeft in januari het jaarlijkse Klanttevredenheidsonderzoek uitgevoerd onder vervoerders en ladingbelanghebbenden. De resultaten daarvan zijn eind maart gedeeld met de respondenten. De reizigersvervoerders gaven ProRail over 2023 een rapportcijfer 7. De goederenvervoerders scoorden ProRail op een 5, waardoor voor tweede jaar op rij de bodemwaarde (6) van de KPI Klantoordeel Goederenvervoerders niet is gehaald.
- ProRail heeft een analyse gemaakt van de punten waarover onvrede bestaat en deze besproken met de goederenvervoerders. Hoogste prioriteit is dat de basis van de infrastructuur en operationele processen op orde moet zijn, evenals de omleidingsroutes voor de 80-weekse buitendienst-stelling bij Emmerich.
- Daarnaast blijven de kosten voor het gebruik van de infra (gebruiksvergoeding) versus de prestaties hiervan (nog te veel verstoringen) een zorgpunt bij vervoerders. Naast verbeteren van de prestaties willen zij dat ProRail hen helpt bij gesprekken met lenW over de financierbaarheid om de spoorgoederenmarkt financieel aantrekkelijk te houden voor verladers.

❑ Verbeterprogramma Hoofdrailnet: 'Betrouwbaar Beter'

- Op 29 februari hebben ProRail en NS een gezamenlijke brief naar de staatssecretaris van lenW gestuurd over de teruglopende prestaties in 2023, de hoofdoorzaken, een doorkijk naar 2024 en de aankondiging van een gezamenlijke verbeteraanpak met NS.
- ProRail en NS werken samen aan de ontwikkeling en implementatie van verbetermaatregelen, waaronder het voorkomen en herstellen van TSB's en het vergroten van de robuustheid van de dienstregeling, ook bij werkzaamheden in 2024 en 2025.
- In het verlengde daarvan zijn NS en ProRail met lenW in gesprek gegaan over het vormgeven (doel en afbakening) van een verbeterprogramma onder de concessiesturing, mede naar aanleiding van een aangenomen motie door de Tweede Kamer. Vanuit de door lenW vastgestelde doelstelling is gewerkt aan de opzet van het programma en een plan van aanpak. Het betreft een nieuw verbeterprogramma onder de concessiesturing (Betrouwbaar Beter) naast het al bestaande verbeterprogramma HSL-Zuid. NS en ProRail hebben met het versturen van een plan van aanpak (juli 2024) naar lenW invulling gegeven aan deze opdracht. De doelstelling van het verbeterprogramma is het verbeteren van de prestaties op het hoofdrailnet, met oog voor reiscomfort, voorspelbaarheid en informatievoorziening richting reizigers.
- Bij ProRail hebben we het programma intern verbreed door o.a. een verbetertraject te starten om het aantal impactvolle storingen op de infrastructuur te verminderen, en ook de betrouwbaarheid van de regionale series in onze maatregelen mee te nemen.

3.1 Integrale ontwikkelagenda (1/2)

❑ Modal shift: EuroLink

- In 2020 startte ProRail met InfraBel, DB Netz/InfraGO en SBB het EuroLink-project voor ideeën voor een beter Europees treinnetwerk voor reizigers en goederen op langere termijn (>7 jaar vooruit).
- In mei heeft RailNetEurope (RNE) dit project formeel aan de scope van de samenwerkende 38 infrabeheerders in Europa toegevoegd. Dit draagt bij aan: (1) betere aansluiting van nationale plannen en verrijking vanuit Europees perspectief, (2) onderbouwen van toegevoegde waarde van investeringen en (3) bijdragen aan de mogelijke rol van RNE als toekomstige netwerkcoördinator (in het kader van de EU-verordening Capaciteitsmanagement).

❑ Mobiliteit

- Steeds meer internationale vervoerders melden zich bij ProRail. Binnen ProRail zijn veel collega's betrokken bij nieuwe initiatieven van o.a. European Sleeper, TCS, Railexperts en Flywise/GoVolta. ProRail heeft de ambitie om internationale treinen een duurzaam alternatief te laten zijn voor korte afstandsvluchten.
- De Actieagenda Trein en Luchtvaart, waaraan KLM, Schiphol, NS, ProRail en lenW samenwerken, wordt in 2024 geüpdatet, inclusief of de agenda uitgebreid kan worden richting de toekomst. De Actieagenda richt zich op maatregelen, in eerste instantie voor 6 bestemmingen, waar de trein een alternatief is voor en aanvulling op het vliegtuig.

❑ Verbeteraanpak Trein 2025 (VAT25)

- Het programma Verbeteraanpak Trein 2025 heeft tot doel om de intensivering van de dienstregeling van 2025 beheerst en tegen een gewenst prestatieniveau te realiseren gegeven uitbreiding van de dienstregeling i.c.m. impact van de omleiding door de 80-weekse buitendienststelling i.h.k.v. Derde Spoor Duitsland. ProRail heeft daarbij een aanvraag ingediend van € 27,1 mln. lenW heeft besloten slechts een deel van de maatregelen te financieren (€ 8 mln). Hierbij accepteert lenW dat een beperkt pakket aan maatregelen de impact van deze ontwikkelingen niet volledig mitigeert en dit dus consequenties kan hebben voor prestaties op de Brabantroute vanaf dienstregeling 2025.
- ProRail ziet o.b.v. de omleidingsroutes in de eerste helft van 2024, dat de in 2022 gesignaleerde risico's optreden. We verwachten dat deze zich ook manifesteren in dienstregeling 2025, aangezien in 2025 het hele jaar sprake is van omleidingsroutes. De risico's zijn mede het gevolg van het uitblijven van financiering voor geadviseerde maatregelen. We spannen ons maximaal in om de prestaties de komende tijd te verbeteren binnen de mogelijkheden die er zijn.

❑ Automatic Train Operation (ATO)

- ProRail werkt continu aan de verbetering van het spoorwegnet en het optimaliseren van de capaciteit ervan. Een van de mogelijkheden om die capaciteit te vergroten, is de toepassing van Automatic Train Operation (ATO), het automatisch laten rijden van treinen.
- Hiervoor werkt ProRail momenteel samen met DB Cargo Duitsland om een proef te doen met ATO op de Betuweroute. Het ATO Betuweroute project is onderdeel van de *Joint Declaration of Intent* (JDOI). De financiering komt zowel van de Duitse (€ 20 mln) als van de Nederlandse (€ 15 mln, inclusief btw) overheid. De staatssecretaris van lenW heeft in januari 2024 dit budget beschikbaar gesteld en in Q2 heeft ProRail hiervoor de subsidieaanvraag bij lenW ingediend.

3.1 Integrale ontwikkelagenda (2/2)

❑ Toekomstbeeld OV 2040 (TBOV 2040)

- In de stuurgroep TBOV is in mei de technische doorgroeireferentie vastgesteld. Dit is een referentie voor de toekomst, zodat we in onderzoeken uitgaan van dezelfde logistieke uitgangspunten voor de toekomst.
- Er is een ambitienetwerk goederen met de sector opgesteld. Dit zal als input dienen voor verdere invulling van het toekomstbeeld goederen.

❑ BZK-gelden BO MIRT 2022

- BZK-middelen in het kader van de woningbouwopgave zijn aan gemeenten toegekend, maar er is geen specifieke toewijzing voor stations opgenomen. Hierdoor bestaat het risico dat er onvoldoende financiële middelen beschikbaar zijn voor de ontwikkeling van stations in het kader van een woningbouwopgave.
- IenW en gemeenten zijn van dit risico op de hoogte. We kijken hoe de financiering van derden (met name gemeenten) t.b.v. stations zeker kan worden gesteld.

❑ TEN-T verordening

De herziene TEN-T verordening is per 28 juni jl. in werking getreden. In de TEN-T verordening heeft elk lidstaat drie jaar de tijd (nadat de verordening in werking is getreden) om te komen met een implementatieplan. IenW zal hiervoor ProRail de opdracht moeten verlenen aangezien dit werkzaamheden zijn die buiten de huidige activiteiten vallen.



Werkzaamheden station Amsterdam Centraal (bron: prorail.nl)

3.2 Dagelijkse Operatie – Logistiek

□ Personeelstekort Verkeersleiding (VL)

- Het personeelstekort onder treinverkeersleiders neemt dit jaar verder af; naar verwachting is het tekort nog 10 fte's (2%) in januari 2025.
- Echter wordt de arbeidsmarkt steeds krappere: het aantal sollicitanten neemt af en zien we dat de slagingskans tijdens de opleiding daalt.
- We treffen de volgende maatregelen: sturen op roosters, versterken van de werving via een nieuwe arbeidsmarktcampagne (september) en inzetten op behoud van mensen met o.a. het programma Functieverbreding. Voor de langere termijn is digitalisering noodzakelijk om in de krappe markt het werk met minder mensen te kunnen doen.

□ Programma Werkbeleving VL en Functieverbreding

- De meest recente meting (mei 2024) bevestigt dat we de groei in de medewerkerstevredenheid vasthouden. We gaan door met het verder bestendigen van het nieuwe gedrag, leiderschap en manier van werken door te blijven investeren in: focus en sturing op prestatie; bouwen aan vertrouwen; participatief ontwikkelen; transparantie.
- Om de lange termijn inzetbaarheid en werkbeleving van treinverkeersleiders te verbeteren zijn we gestart met functieverbreding. Daarmee kunnen zij hun vakkennis en vaardigheden uitbreiden en inzetten. Per 1 juni zijn alle medewerkers, binnen scope van functieverbreding, op de nieuwe functieprofielen geplaatst. Medewerkers krijgen de komende jaren de tijd om hun kennis te vergroten en/of uit te breiden.

□ Aanpak winterweer

- We hebben de flexibele landelijk uitgediende dienstregeling (LUD), nooddienstregeling winter en opstartdienstregeling NS ontwikkeld, getest. Deze is inzetbaar in geval zich aankomende winter extreem winterweer voordoet. Uit de systeem oefening nooddienstregeling winter (7 mei 2024) kwamen kleine verbeterpunten naar voren. Deze nemen we mee in de voorbereiding op de winter 2024 – 2025.
- Omdat extreem winterweer vooralsnog is uitgebleven, continueren we

de pilot handelingskader extreem weer met procescontractaannemers. De deelname van regionale reizigersvervoerders aan het besluitvormingsproces extreem weer en de totstandkoming van de gezamenlijke kernboodschap onder regie van ProRail zijn inmiddels omgezet in een definitieve werkwijze.

□ Incidentenbestrijding (ICB)

- Vanuit ICB leggen we de nadruk op het verder professionaliseren van voorkomen van verstoringen. De buitendienst gaat inmiddels steeds vaker 'datagedreven naar buiten' en door het ontsluiten van bestaande en nieuwe systemen zorgen we voor een steeds grotere 'dekking' van het cameratoezicht op en rondom het spoor. De aanbesteding om het cameratoezicht verder te professionaliseren loopt.
- ProRail zet grote stappen in de organisatie rondom het bergen van slachtoffers op het spoor. ICB biedt die taak nu landelijk dekkend aan en is in toenemende mate in staat procesverbeteringen door te voeren. Tweede helft 2024 starten we een evaluatie en starten we een pilot om samenwerking met Forensisch Onderzoek (FO) te intensiveren.

□ Bedrijfsbrandweer Kijfhoek

- ProRail is bezig met de implementatie van de nieuwe bedrijfsbrandweerorganisatie Kijfhoek. De werving en de opleidingstrajecten verlopen conform planning evenals de oplevering van de nieuwe calamiteitenwegen. Er is enkel lichte vertraging in de oplevering van de brandweervoertuigen.
- Uitbreiding van het blussysteem is met twee tot drie jaar vertraagd, omdat het aansluiten van het nieuwe op het oude blussysteem extra tijd kost. Dit vergt namelijk een (gedeeltelijk) herontwerp van het bestaande en nieuwe systeem. ProRail blijft niettemin aan haar verplichtingen van de bedrijfsbrandweeraanwijzing voldoen door tijdelijk een 24/7-bezetting met drie extra bedrijfsbrandweerfunctionarissen te organiseren.

3.3 Dagelijkse Operatie – Assets (1/2)

❑ PGO – stand van zaken

- Inmiddels zijn de eerste drie tranches (acht contractgebieden) met de nieuwste variant, PGO 4.0, definitief gegund, en is de voorbereiding van de aanbesteding voor tranche 5 (vier contractengebieden) gestart.
- Voor tranche 4 (Zee-Zevenaar) is de gebiedsopname om het dossier te completeren voltooid. Deze aanbesteding is vertraagd. Hierdoor moeten wij het huidige contract non-compliant verlengen. Onderkende risico's op dit dossier zijn a) voldoende inschrijvingen, b) tijdslijn omvang op afwijkingsvrij maken, c) maakbaarheid om in 2025 te kunnen starten. Potentiële opdrachtnemers zijn geïnformeerd na eerdere communicatie in Q1 2024.

❑ Verbeterprogramma Klein Onderhoud op Orde

- We hebben in 2023 het End-2-End kernproces voor PGO onderhoud ontworpen. We hebben alle sleutelposities in dit proces ingevuld. Verder hebben we strategische resultaats-indicatoren voor de keten bepaald en vertalen deze naar KPI's. Daarnaast hebben we in de hele keten knelpunten opgehaald en geprioriteerd op de integrale verbeteragenda. De eerste maatregelen zijn in uitvoering (o.a. implementatie nieuwe processen PGO 4.0, versterken financiële sturing, implementatie dataparagraaf en uniforme werkwijze audits).
- Naast verbeteren van huidige processen hebben we de hoofdlijnen neergezet hoe we klein onderhoud in de toekomst willen gaan organiseren en inrichten. Samen met stakeholders hebben we de huidige werkwijze geëvalueerd, data analyses uitgevoerd voor inzicht op prestaties, conditie en kosten van onze assets en de functionele eisen voor de nieuwe strategie vastgesteld.
- Begin Q3 vindt besluitvorming plaats over de hoofdrichting. Na besluitvorming werken we deze richting samen met de sector verder uit.

❑ Meer Natuur in de Berm (MNIB)

- We zijn in 2023 gestart met de implementatie en contractering van het groenonderhoud als Meer Natuur in de Berm. In januari 2024 zijn de eerste contracten voor duurzaam bermbeheer in de gebieden Drenthe, Zeeland en Rijn & Gouwe (tranche 1) in uitvoering gegaan; in april 2024 volgden de contracten voor de gebieden Amsterdam en Veluwe (tranche 2). De inschrijvingen zijn echter significant duurder geworden dan verwacht.
- Met een beperking van eisen (t.o.v. tranche 1 en 2) vond in HY1-2024 de aanbesteding voor tranche 3 plaats. Omdat ook deze inschrijvingen duurder waren dan begroot, besloten we niet op deze manier verder te gaan en is de aanbesteding ingetrokken.
- Als gevolg daarvan moeten we overbruggingscontracten afsluiten en een nieuwe aanbesteding starten. Dit brengt risico's met zich mee. Worst-case scenario is dat de continuïteit vanaf 1 oktober voor groenbeheer in een aantal gebieden niet geborgd is. Doorgaan op dezelfde weg zou echter grote meerjarige financiële impact hebben op de beschikbare financiële middelen en is, mede gegeven BKN, geen optie. De wettelijke eisen voor bermbeheer komen hierbij niet in het geding.
- ProRail blijft inzetten op duurzaam bermbeheer. Maatregelen om de financiële impact te verlagen, zetten druk op de ambitie voor herstel en behoud van natuurwaarden van spoorbermen.
- Vanwege de aangegeven financiële beperkingen heeft ProRail, na overleg met RWS en IenW, besloten het Sectorakkoord Natuurinclusieve Infrastructuur (een initiatief van opdrachtgevende infrapartners) niet te tekenen.

3.3 Dagelijkse Operatie – Assets (2/2)

❑ Dassen bij het spoor

- Door een toename van de dassen- en beverpopulatie in Nederland worden we vaker geconfronteerd met ondergravingen van het spoor. Mede dankzij getroffen maatregelen is er in HY1 2024 nog geen noodzakelijke stillegging van het treinverkeer geweest.
- Daarnaast verwachten we de enige TSB die momenteel a.g.v. een dassenburcht is ingesteld (Ravenstein) in augustus op te heffen.
- In HY2 2024 ronden we de landelijke monitoringsronde af waarbij honderden kilometers aan tracés zijn onderzocht om uit te zoeken waar gravers rondom het spoor aanwezig zijn.
- Verder blijven we doorgaan met de ontwikkeling van een juridisch handelingskader en diverse technische oplossingen om gravers op te sporen en graafschade te verhinderen. Om tot dat juridisch handelingskader (benodigde wetgeving) te komen hebben we het Rijk nodig en we werken hier dan ook nauw mee samen.

❑ Havenspoorlijn en bijbehorende emplacementen

- In bestaande blusvoorzieningen doen zich te veel storingen voor, waardoor het systeem als geheel onvoldoende functioneert. We werken aan een aanvullend verbeterplan om tot een optimaal robuuste en bedrijfszekere invulling te komen.
- We zetten het versterken van het emplacementbeheer onverminderd voort. Onderdeel daarvan is de voorbereiding van een tweetal projecten om het toegangsbeheer op de emplacementen te bewaken, zowel fysiek als digitaal.

❑ Dienstverleningsmodel Kijfhoek

Het programma Dienstverlening Kijfhoek heeft als doel het verbeteren van de non-discriminatoire toegang tot de dienstvoorziening en dienstverlening Kijfhoek; effectieve, efficiënte en veilige benutting van de infrastructuur en gericht op het faciliteren en stimuleren van het

goederenvervoer per spoor. In dit kader hebben de werkzaamheden betrekking op twee onderdelen: (1) basis op orde brengen van de huidige infrastructuur en (2) creëren van een level-playing field voor het gebruik van Kijfhoek als onderdeel van het Wagenladingvervoer in Nederland.

• *Basis op orde: ombouw heuvel Kijfhoek*

Na vertraging in de werkzaamheden door waterschade (september 2023) zijn de helft van de bundels voor het rangeren (mei) en het hele heuvelsysteem (juli) weer in dienst genomen. De werkzaamheden aan de resterende bundels lopen volgens planning (verwachte einddatum 24 maart 2025). Verder is de basis op orde gebracht voor processen, instructies, opleidingen, procedures, systeembeschrijvingen en voeren we verbeteringen door op het vlak van integraal safety management.

• *Status besluit exploitatiemodel Kijfhoek*

ProRail en lenW zijn vanaf 2019 in gesprek over het dienstverleningsmodel Kijfhoek. We hebben lenW in maart 2024 schriftelijk gevraagd een besluit te nemen en gewezen op de risico's wanneer dit uitblijft: een mogelijke halvering van het volume aan wagenlading, het negatieve effect op de positie van Kijfhoek in het Europese netwerk van wagenladingvervoer en een reverse modal shift met mogelijke consequenties voor de concurrentiepositie van de Rotterdamse haven. lenW geeft in een reactie aan hiervoor momenteel geen middelen beschikbaar te kunnen stellen. Verder hebben we in de gebruiksvergoeding voor 2026-2029 getracht maatregelen te nemen om een level-playing field te creëren. We hebben de voorgenoemde nieuwe tarieven op 1 juli gedeeld met alle vervoerders. Deze worden eind augustus formeel geconsulteerd als onderdeel van de consultatie van de Netverklaring 2026.

3.4 Netwerk klaarmaken voor de toekomst

❑ Projectenportfolio voor 2024 en verder

- Het realiseren van het projectenportfolio ligt op koers. De verwachting is dat we het in de markt gezette productievolume voor 2024 gaan realiseren. Hoewel de externe capaciteit en de beschikbaarheid van materialen een uitdaging vormt, blijven we goed in staat om het werk in de markt weg te zetten.
- Gerealiseerde projecten in eerste helft 2024 zijn onder andere:
 - Opening tunnel (5 juli) waarmee de provinciale weg N631 (Oosterhoutseweg) onder het spoor loopt en Rijen en Oosterhout sneller en veiliger te bereiken zijn.
 - Realisatie (28 april t/m 12 mei) spoorwerk rondom Tilburg en station Tilburg Universiteit en Gilze Rijen. We realiseerden o.a. een vierde perron op station Tilburg en vervangen bestaande trappen,
 - Plaatsing Passerelle in Zwolle: een houten brug over het emplacement die een innovatieve duurzame nieuwbouwwijk met de oude binnenstad van Zwolle verbindt.
 - In gebruik name nieuwe stationsgebouw van Ede-Wageningen in februari. Definitieve oplevering vindt plaats in 2025.
- Stationsprojecten die momenteel in uitvoering zijn of het komende half jaar gaan starten: fietsenstalling Dordrecht Krispijnzijde; diverse aanpassingen bij Nijmegen Heyendaal, PHS Amsterdam, Amersfoort; telecom Haarlem; renovaties perronkappen Groningen, Heiloo, Leeuwarden en Nijmegen; perronvervanging Hoorn Kersenboogerd; onderhoud bestaande fietsenstalling Utrecht Sijpesteijn.
- Verder zijn i.h.k.v. het programma Toegankelijkheid Stations de perrons van de stations Enschede De Eschmarke en Opheusden op normhoogte gebracht (deelprogramma Gelijkvloerse Instap; Perron76) en is station Den Haag HS volledig toegankelijk geworden met de ingebruikname van een lift (deelprogramma Bereikbaarheid Perrons).

- ProRail heeft in Q2 het Masterplan 2026-2030 vastgesteld. Dit is een realistisch referentiekader echter we voorzien dat we dit plan niet precies gaan realiseren gegeven de steeds dynamischer wordende context waarin we opereren. In het Masterplan houden we rekening met het BKN spoor. De BKN-maatregelen helpen mogelijk in het verlichten van de druk op de realisatie van de productie in 2026-2030.

❑ Nieuwe Generatie sein (NG-sein)

- Het NG-sein van Pintsch is nog niet vrijgegeven. Om alle lopende projecten te kunnen voorzien van seinen totdat het NG-sein leverbaar is, zijn de oude seinen weer beschikbaar gemaakt bij de oude leverancier. Doordat een aantal componenten niet meer leverbaar was, zijn deze vervangen door moderne componenten. Het sein is met deze nieuwe componenten opnieuw vrijgegeven en in voldoende volume beschikbaar zolang nodig. Voor de projecten Tilburg en Den Haag zijn aanvullende subsidieaanvragen verstuurd aan IenW.
- De leverancier van het NG-sein is nog bezig met het oplossen van de geconstateerde en opgelegde gebreken in het product. Tot die tijd kunnen we het product niet vrijgeven en dus niet toepassen. Dit zal sowieso tot Q3 2024 duren en mogelijk langer.
- We hebben een externe partij de opdracht gegeven om het hele proces te evalueren. Daarbij vragen we om aanbevelingen te doen hoe we situaties zoals deze in de toekomst kunnen voorkomen en de leveringsbetrouwbaarheid van essentiële spoorse producten kunnen borgen. Naar verwachting is deze evaluatie uiterlijk Q4 2024 gereed.

❑ PHS en ERTMS

Voor zowel het programma PHS als het programma ERTMS stelt IenW twee keer per jaar een voortgangsrapportage op. In april jl. is de 10^e resp. de 20^{ste} voortgangsrapportage over de tweede helft 2023 gepubliceerd. Hierin zijn de voortgang en behaalde resultaten en de financiële stand van zaken terug te vinden.

3.5 Digitaliseren en datagedreven werken

❑ Visie op Digitalisering

- Eind 2023 heeft ProRail de Visie op Digitalisering opgesteld. Deze is actief gedeeld met stakeholders en positief ontvangen. Zo heeft er een stakeholdersdiner plaatsgevonden over dit onderwerp, waar er uitgebreid stil gestaan is bij de verdere digitalisering welke nodig is voor de sector.
- Het eerste half jaar hebben we de visie aangescherpt met hoe we de nieuwe functionaliteiten kunnen bouwen, zodat we de organisatie klaar maken voor de digitale toekomst.
- De ProRail Visie op Digitalisering vormt ook de basis voor de modernisering van de ICT-infrastructuur binnen het logistieke domein (mission critical omgeving). Hiervoor hebben we de IT- en business-processen beschreven. Dit is nodig om de logistieke kaders en technische architectuur vorm te geven voor de verdere uitwerking van de Visie op Digitalisering binnen het logistieke domein.
- Het uitgangspunt blijft dat ProRail de informatie-uitwisseling met partners wil uitbreiden om samen de spoorsector te verbeteren. Datagedreven werken zorgt voor betere voorspelbaarheid van gepland werk aan het spoor en de uitvoering van logistiek. Zo is een breed taalmodel voor de digitalisering van onze assets ontwikkeld, die er voor moet zorgen dat diverse partijen binnen de branche op de dezelfde manier naar dezelfde assets kijken.
- Ook is het AVB (aantoonbaar veilige berijdbaarheid) dashboard opgeleverd. Dit is een dashboard dat gebruikt wordt, voor spoorgeometrie, spoorstaafdefecten en wisselgeometrie. Hiermee kunnen we aantonen waar, wanneer en welke onmiddellijke actiewaarde en interventiewaarde gemeten is.

❑ Life cycle management (LCM)

- We breiden ons mobiele radionetwerk (GSM-R) uit ter voorbereiding op ERTMS. We vernieuwen tot en met 2024 alle GSM-R netwerkmasten en realiseren nieuwe masten. Het nieuwe GSM-R

radionetwerk zal bestaan uit ongeveer 415 GSM-R mastlocaties.

- De aanbesteding van SAP EAM (Enterprise Asset Management), het systeem waarin wij onze assets vastleggen, zit in de afrondende fase. Zodra we de contractering geformaliseerd hebben, kunnen we de vervolgstappen voor implementatie opstarten.

❑ Afronding project “PITP-transitie”

- Het project ‘PITP-transitie’ is succesvol afgerond. Daarmee is de overgang van software-ontwikkeling vanuit de vorige ontwikkelpartijen naar de nieuwe ProRail IT Partners (PIT-P) een feit.
- De aansturing van de PITP-samenwerking is inmiddels geborgd in de staande organisatie. Het contract voorziet in een verder partnership op softwareontwikkeling voor de komende acht jaar. In deze samenwerking is onderhoud van bestaande software geborgd en ruimte voor verregaande modernisering en nieuwbouw van software die past binnen de visie op digitalisering.

❑ TAPS / 80-weekse buitendienststelling

- Voor de capaciteitsverdeling tijdens de complexe 80-weekse buitendienststelling bij Emmerich bouwen we aan een IT-oplossing (TAPS) waarmee het treinverkeer in die periode bestuurbaar blijft. De eerste variant van TAPS blijkt echter niet tijdig leverbaar.
- Dit ondervangen we enerzijds door extra planningscapaciteit aan te nemen. Daarnaast hebben een aantal verladereenheden op ons verzoek een deel van hun volume via omleidingsroutes aangevraagd in hun capaciteitsaanvraag voor de jaardienst 2025.

❑ Cybersecurity

We hebben een cybersecurity strategie 2025 – 2027 opgesteld.

Daarnaast zetten we verdere stappen in het professionaliseren van de organisatie en het beheersen van risico's op het gebied van cybersecurity.

3.6 Veiligheid (1/3)

❑ Veiligheidscultuur

- ProRail is in Q1 2024 geaudit op de Safety Culture Ladder (SCL). De operatie is op trede 4 van de SCL gecertificeerd en de rest van de organisatie op trede 3. ProRail heeft bewust een splitsing in de audit gemaakt, omdat de operatie zich directer te maken heeft met veiligheidsrisico's dan tweedelijns clusters. De tweedelijns clusters krijgen hiermee langer de tijd om toe te groeien naar trede 4 en daarmee naar een proactieve veiligheidscultuur. Daarnaast zijn de effecten van de ingezette acties beter terug te zien in de meting.
- De audit laat zien dat ProRail-medewerkers zich bewust zijn van het belang van veiligheid en daar proactief mee bezig zijn. ProRail ziet dit als bevestiging van de ingezette acties. N.a.v. het auditrapport is het verbeterplan veiligheidscultuur aangevuld met acties om leiderschap en betrokkenheid te vergroten, het gewenste gedrag te belonen, elkaar te herinneren aan de gemaakte afspraken (elkaar aanspreken op onveilig gedrag) en acties om interne metingen uit te voeren.

❑ Transitie naar kwartsloze ballast

- ProRail werkt in afstemming met de Nederlandse Arbeidsinspectie (NLA) en sectorpartijen aan de transitie naar kwartsloze spoorballast. ProRail past alle momenteel beschikbare kwartsloze ballast toe binnen haar projecten en ProRail doet actief onderzoek naar het vergroten van de beschikbaarheid van kwartsloze ballast.
- In de eerste helft van 2024 hebben ProRail en de NLA het gebruik van ballast en de voortgang in het onderzoek naar de beschikbaarheid van kwartsloze ballast geëvalueerd. We constateren gezamenlijk dat het gebruik en de voortgang van het onderzoek passen bij het voorziene transitiepad. De komende periode blijft ProRail zich inspannen om alle beschikbare kwartsloze ballast toe te passen en aanvullend aanbod te onderzoeken. Naast substitutie blijven maatregelen nodig tegen stof.

❑ Aantoonbaar veilige berijdbaarheid (AVB)

- Op 1 juli 2024 heeft ProRail de basis op orde voor het aantonen van de veilige berijdbaarheid van Spoor en Wisselconstructies. Dit hebben we gerealiseerd door de ProRail referentie FMECA* vanaf PGO4 tranche 3 te contracteren, het proces van de meettreinen te optimaliseren en landelijk uniforme werkwijzen voor handelen bij normoverschrijdingen die de meettrein meet te implementeren. We hebben nu in één oogopslag landelijk inzicht in de normoverschrijdingen (VW/IW/OAW) via het landelijk dashboard zoals benoemd bij "Digitalisering".
- Daarnaast voeren we landelijke beheersmaatregelen uit zoals de AVB-toets op risicolocaties en beeldherkenning van bevestigingsmiddelen op risicolocaties.

❑ Programma Elektrische Veiligheid - Laagspanning

- Sinds januari 2024 werken we conform het E-werkplan nog enkel 'spanningsloos' of 'spanningsvrij'. Hiermee borgt de branche via organisatorische maatregelen een veilige werkplek. Komende periode toetsen we de beschreven maatregelen uit het E-werkplan in de praktijk. Daarnaast zetten we de komende maanden de twee handelingskaders waarmee we werken om naar een meer praktischere invulling van het Arbeidsomstandighedenbesluit.
- Met de Nederlandse Arbeidsinspectie is er verder invulling gegeven aan de zes ambities in de roadmap om veilig te werken. Hieruit volgen de technische maatregelen voor de veilige werkplek (afscherming en intrinsiek veilige componenten), de invulling van de vergewisplicht met commissioning en het verder uitvoeren van de NEN3140 inspecties om de staat van de installaties beter te leren kennen.
- De implementatie en beoordeling van het Voorschrift veilig werken laagspanning (VW-LS) wordt samen met de Nederlandse Arbeidsinspectie en de branche verder vormgegeven. De deadline hiervoor is 31 december 2024.

3.6 Veiligheid (2/3)

❑ Voorschrift veilig werken trein (vww-trein)

- Het voorschrift veilig werken is in de periode 2022-2024 geactualiseerd. In juni heeft de NLA laten weten de door railAlert aangeboden update van het vww-trein positief te hebben getoetst aan regelgeving voor het onderwerp veiligheid arbeidsplaatsen (o.a. art. 3 van het arbobesluit). Ingangsdatum is 1 januari 2025. Dan gaat het vww-trein verder onder de naam vww-aanrijdgevaar trein (vww-at).
- De update van het vww-trein betekent onder meer dat de veiligheidsregels voor mensen die onder eigen veiligheidsverantwoordelijkheid nabij het spoor werken gaan wijzigen. Dat vraagt organisatorische aanpassingen binnen ProRail m.b.t. het aanwijzen van medewerkers met specifieke bevoegdheden; de Taak Eigen Veiligheid (TEV) en de Beperkt Zelfstandig Betreder (BZB). ProRail is gestart met de voorbereidingen daarvoor.
- Dit betekent dat ProRail zich oriënteert op selectie en aanwijzing van deze rollen van eigen medewerkers en het ontwikkelen en organiseren van veiligheidsinstructies. Daarnaast kijken we naar technische oplossingen t.a.v. het delen van actuele veiligheidsinformatie over de infrastructuur voor medewerkers die naar buiten gaan onder functie van TEV en BZB.

❑ Baanstabieleit / Landelijke Netwerk Analyse Baanlichamen

- De resultaten van de landelijke netwerkanalyse voor de kernnetcorridors (Delft-Schiedam, Amsterdam-Alkmaar, SAAL) zijn gereed en overgedragen aan PHS. Zij zorgen voor uitvoering van grondonderzoek op locaties waar nog onvoldoende inzicht is in de kwaliteit van het baanlichaam.
- We hebben naar aanleiding van onderzoek door TU Delft en Deltares nieuwe inzichten verkregen die mogelijk leiden tot versoepelingen voor vervoerders (o.a. voor rijden met 740 meter goederentreinen en internationale reizigerstreinen met TRAXX of Vectron locomotieven).

- We hebben met de goederenvervoerders afgestemd over hun wensen t.a.v. nader onderzoek naar baanstabieleit i.r.t. goederencorridors.
- lenW heeft voor het programma klimaatadaptatie middelen beschikbaar gesteld. Deze hebben een directe link met programma baanlichaam. Grootste uitdaging is het bemensen van het klimaatadaptatieteam.

❑ Suïcidepreventie

- Het programma Suïcidepreventie Spoor 2022-2026 bouwt verder aan drie pijlers van preventie, te weten:
 - 1) Afschermen van het spoor en innovatie;
 - 2) Interventie en trainingen; en
 - 3) Maatschappij beïnvloeden.
- Voor pijler 1 ligt de focus op het voorbereiden van de uitvoerende werkzaamheden op de nieuwe hotspotlocaties. Daarnaast plaatsen we landelijk 'ik-luister-borden' met verwijzing naar 113 Zelfmoordpreventie op een aantal risicolocaties. We breiden de pilot blauw licht (doel is om suïcidale personen alerter te maken) uit met nieuwe locaties. Er loopt een vooronderzoek naar inzet van geluid en spraak als interventie.
- Voor pijler 2 hebben we een nieuwe module suïcidepreventie en onbegrepen gedrag ontwikkeld. We hebben de samenwerking met GGZ-instellingen in het geval van vermiste patiënten uitgebreid met nieuwe GGZ- instellingen, en we ontwikkelen een protocol voor personen die vaker terugkeren op het spoor.
- Voor pijler 3 bereidt ProRail de jaarlijkse publiekscampagne voor i.h.k.v. de week tegen eenzaamheid (eerste week oktober). Dit jaar richt ProRail zich op jongvolwassenen en werken we samen met de stichting Join-Us.

3.6 Veiligheid (3/3)

❑ Programma NABO (niet actief beveiligde overwegen)

Het programma NABO loopt tot het jaar 2028 met als doel circa 95% van de NABO's voor het einde van 2025 te hebben aangepakt. Het streven is om alle openbare en openbaar toegankelijke NABO's (inclusief huisaansluitingen) voor 2028 op het reizigersnet aan te pakken. We hebben inmiddels 154 van de 180 locaties vanuit het programma aangepakt.



In HY1 zijn vier overwegen voorzien van gele vlakken met zwarte kruizen (bron: prorail.nl)

❑ Overige overwegprogramma's

- ProRail werkt voortdurend aan het verminderen van de veiligheidsrisico's op overwegen.
- De belangrijkste maatregelen en ontwikkelingen in H1Y 2024 zijn:
 - In 2023 is het Nederlands Overwegen Risicobeoordelingsmodel (NORM) geïmplementeerd. NORM is ingericht om het risico per overweg te bepalen op basis van een aantal aspecten zoals treinfrequente, frequentie wegverkeer. We hebben het proces in relatie tot gebruik NORM en Effectiviteitstool in de eerste helft 2024 geborgd in interne ProRail-procedures (o.a. PRC 00200).
 - Datagedreven tools met betrekking tot risicobeheersing op overwegen zijn beschikbaar en komen aankomend jaar in beheer van ProRail.
 - We hebben de beschikking Structurele Overwegen Verbeter Aanpak (SOVA) voorbesproken met lenW en ingediend.
 - Onderzoek naar algehele middelen ter verbetering van de veiligheid op overwegen is een continu proces. Op dit moment zijn geen nieuwe ontwikkelingen te melden.
 - ProRail werkt mee aan de normering t.a.v. het risiconiveau voor overwegen en voor burgers.
 - Om voetgangers extra alert te maken op het gedeelte bij spoorwegovergangen waar niet stilgestaan mag worden, zijn na een pilot in Den Dolder (2022) bij vier andere spoorwegovergangen ook gele vlakken met zwarte kruizen aangebracht.
- **Mobiliteit:** zie paragraaf 3.1 integrale ontwikkelagenda

3.7 Duurzaamheid (1/2)

□ Klimaatneutrale en circulaire infrastructuur (KCI)

- We hebben samen met RWS de KCI-rapportage 2023 met verantwoording van de verkregen impulsbudgetten opgeleverd. Deze is goedgekeurd door de IenW stuurgroep Duurzaam Opdrachtgeverschap Infra (DOI).
- De beoogde maatregelen voor 2024 zijn geconcretiseerd in een uitvoeringsplan KCI (en SEB: Schoon en Emissieloos Bouwen). Dit uitvoeringsplan biedt zicht op het totaal aan activiteiten om binnen de financiële afspraken (BKN en EOv, aangevuld met impulsmiddelen) maximaal bij te dragen aan de KCI ambitie.
- KCI (en SEB) zijn opgenomen in het basiskwaliteitsniveau (BKN) spoor en zijn daarmee structurele taken geworden. Financiering is onderdeel geworden van de EOv.
- We hebben biobased, materiaal en circulariteit (beton en staal) centraal gesteld in het ontwerp van de geplaatste Passerelle in Zwolle. Voor dit project hebben we subsidie ontvangen uit het KCI impulsbudget.
- In overleg met IenW willen we de rapportages over KCI (en SEB) meer laten aansluiten bij het reguliere verantwoordingsproces.

□ Energie informatieplicht

- Door het laat beschikbaar komen van wetgeving en tooling, het grote aantal locaties en complexiteit heeft ProRail eind 2023 niet tijdig invulling kunnen geven aan de informatieplicht. We hebben uitstel aangevraagd bij de Omgevingsdiensten. We moeten voor 67 emplacementen in kaart brengen of erkende energiebesparingsmaatregelen (door de overheid opgestelde lijst met maatregelen die zich binnen vijf jaar terugverdienen) van toepassing zijn en of deze gepland of reeds uitgevoerd zijn.
- We hebben in de eerste helft 2024 een plan van aanpak gemaakt. Doel is om uiterlijk 1 december 2024 de inventarisatie voor alle 67 emplacementen te hebben afgerond en ingediend bij RVO.
- De facto is er sprake van non-compliance en zijn de eerste 'lasten onder dwangsom' opgelegd. Met betreffende Omgevingsdiensten zijn we in gesprek. We hebben de informatieplicht voor deze emplacementen tijdig, d.w.z. binnen de door het bevoegd gezag gestelde termijn, verwerkt. Het risico op aanschrijvingen van overige Omgevingsdiensten blijft

onverminderd van kracht. Om dit te mitigeren werken we aan het opschalen van capaciteit en het opstellen van een overall planning voor overleg met de Omgevingsdiensten.

□ Programma opwekking duurzame energie op ProRail gronden (ODE)

- Het is onzeker of de ambitie m.b.t. duurzame energieopwekking door realisatie van zonne- en windparken op ProRail-gronden haalbaar is. Samen met RWS brengen we daarom alternatieve scenario's in kaart. Deze inzichten verwerken we eind 2024 in een programmanotitie over de haalbaarheid van de opgave, inclusief actualisatie van de business case en planning.
- We onderzoeken of ProRail voldoende gronden voor opweklocaties vrij kan geven; het proces van overtolligstelling om te komen tot de vrijgave van de benodigde gronden is uitgewerkt ter interne besluitvorming.
- EZK heeft een opdracht toegezegd i.h.k.v. Opwekking Energie op Rijksgronden (OER). We verwachten de opdracht medio juli. Zes OER-projecten (o.a. Energiecorridor A15 Betuweroute), zitten in de opstartfase.

□ Uitsfatering fossiele brandstoffen

Elektrificatie voertuigenpark ICB

- ICB heeft 13 elektrische/hybride voertuigen in gebruik genomen. We gaan hiermee ervaring opdoen om de impact op het huidige inzetmodel te bepalen. We hebben de landelijke behoefte aan laadpalen in kaart gebracht. De contractering van aanleg en beheer hiervan is een uitdaging gelet op de netcongestieproblematiek bij energieleveranciers.
- Bij de nieuwe ICB-locatie Rotterdam verwachten we voldoende laadvoorzieningen aan te kunnen leggen.
- Op Kijfhoek wordt voor de elektrische vrachtwagen (levering medio 2024) een tijdelijke laadvoorziening gerealiseerd. We verwachten het laadplein in Q1 2025 op te kunnen leveren.

Business case gasloos

- ProRail en NS hebben, na beëindiging van het groen gascontract, een nieuw contract afgesloten om aardgas in te kopen. Ons gasverbruik is momenteel niet afkomstig uit hernieuwbare bronnen.

3.7 Duurzaamheid (2/2)

- Ons gasverbruik verduurzamen vergt een grote investering en is onzeker, omdat groen gas momenteel schaars is. ProRail werkt aan een business case (verwachte oplevering eind 2024) om, i.p.v. inkoop van gas uit hernieuwbare bronnen, versneld minder gas te gaan gebruiken te financieren uit besparingen door geen groen gas in te kopen.
- Verder ondersteunt ProRail een haalbaarheidsonderzoek en pilot naar mogelijkheden om fossiele brandstoffen uit te faseren bij rangeerbewegingen binnen het goederenvervoer, met als doel een reductie in CO₂ scope 3 emissies en een verdere verduurzaming van de sector.

Schoon en emissieloos bouwen (SEB)

- We zijn, in lijn met het convenant ‘Schoon en emissieloos bouwen’ (2023) gestart met opschalen van de koploperaanpak om inzet van emissievrij materieel in projecten te stimuleren. Inmiddels zijn ongeveer 35 koploperprojecten hiermee aan de slag gegaan.
- Het project Dijksgracht (A’dam) past de zero emissie aanpak toe bij de bouw van een grote vrije kruising. Ze gebruiken o.a. een elektrische kraan. Het project realiseert hiermee een CO₂-reductie van 80%.
- We nemen in bouw- en onderhoudscontracten basiseisen op waarmee de meest vervuilende machines worden geweerd. Deze zijn samen met spooraanneemers uitgewerkt. In Q3 nemen we deze eisen op in contracten, met uitzondering van de onderhoudscontracten (PGO) waarvoor nog geen concrete implementatiedatum is vastgesteld.
- Op 2 juli is de laadvoorziening in Vught geopend. Deze maakt gebruik van het tractienet onderstation. Aannemer BAM laadt hier het elektrisch materieel op t.b.v. het PHS-project Vught.

Natuur

Onkruidbestrijding:

- We stoppen in 2028 met gebruik van chemische bestrijdingsmiddelen. Voorwaarde is een volledig alternatief om met beschikbare middelen de veiligheid van het spoor op hetzelfde niveau te kunnen houden.
- We zetten samen met Europese spoorbeheerders het onderzoek naar alternatieven voort. Dit wordt gedeeltelijk gefinancierd vanuit LIFE, een

- Europees subsidieprogramma voor milieu-, energie- en klimaatbeleid.
- In nieuwe contracten met spooraanneemers geldt per direct een verbod op gebruik van chemische bestrijdingsmiddelen in waterwin- en grondwater-beschermingsgebieden én op schouwpaden in Natura 2000 gebieden.
- Vanaf 2026 uitbreiding naar gebieden van Natuur Netwerk Nederland.

*Kap en herplant van bomen**

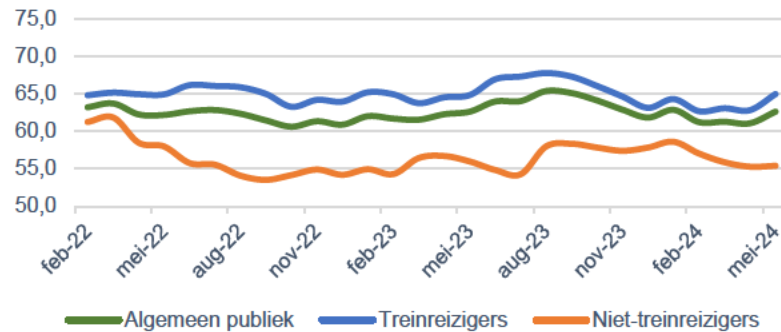
- Onze prioriteit is het in kaart brengen van de kap-omvang van de afgelopen jaren en de als gevolg daarvan opgelegde wettelijke herplant verplichtingen. Daarnaast gaan we samenwerking aan met partijen die herplant kunnen faciliteren. Inmiddels hebben we een behoorlijke inhaalslag gemaakt en zullen eind 2024 daarover rapporteren.
- De prioriteit in 2024 ligt bij het invulling geven aan de wettelijke herplantplicht. We pakken ook kleinschalige, bovenwettelijke initiatieven op. Zoals bijdragen aan het bomenbal in Utrecht (initiatief van Green Business Club Utrecht) om het stationsgebied versneld te vergroenen en meehelpen aan een bomenoogstdag (stichting MeerBomenNu) langs het spoor in Groenekan. 2.200 bomen die vanwege de veiligheid op het spoor niet konden blijven staan, kregen elders een nieuwe plek.

CO₂-emissie

- Na jaren op het hoogste niveau is ProRail in 2024 één niveau gedaald op de CO₂-Prestatieladder wegens niet halen van het doel voor 2022.
- De uitstoot in 2022 bedroeg 10,6 kiloton t.o.v. een beoogde maximum uitstoot van 8 kiloton. Eén van de oorzaken is dat ProRail voor 2022 te weinig groene stroom had ingekocht. Daardoor was in dat jaar een deel van het elektriciteitsgebruik grijs. Enkele besparingsmaatregelen hebben vertraging opgelopen, met een lagere reductie dan gepland.
- De prognose voor 2023 is dat de CO₂-emissie uitkomt op circa 8 kton. In 2024 verbeteren we de sturing op energie en CO₂-borging in onze dagelijkse werkwijze (i.p.v. programmatisch).

4. Stakeholders (1/2)

Reputatiescore ProRail



- ProRail's reputatie is sterk en beweegt positief in maart-mei. Deze positieve trend komt door onze reputatie onder treinreizigers. Deze volgt wel grofweg de ontwikkeling van de punctualiteit.
- In Q1 was – in lijn met tegenvallende prestaties – een daling zichtbaar op nagenoeg alle aanjagers (rationele drivers) van onze reputatie. Inmiddels is het beeld geleidelijk verbeterd en beweegt ProRail weg van de dip in feb-apr. In mrt-mei is een positieve ontwikkeling zichtbaar op bijna alle aanjagers, hoofdzakelijk doordat er minder negatieve nieuwsberichtgeving (a.g.v. verbeterde prestaties) was in die periode. De impact van berichtgeving op de beeldvorming is namelijk sterk. ProRail scoort daarmee goed op zeven sterke drivers (product/dienst, innovatie, werkomgeving, conduct, MVO, leiderschap en prestatie).
- De reputatie van de Nederlandse Top 30 bedrijven blijft stabiel en is net niet uitmuntend. De kloof tussen ProRail en de Top 30 wordt door ProRail's licht versterkende reputatie in mrt-mei weer iets kleiner.

Gebruiksvergoeding

Indexatie vergoedingen 2025

- De tarieven voor de gebruiksvergoeding worden jaarlijks geïndexeerd. Dit is nodig als bijdrage om het beheer en onderhoud van het spoor te kunnen blijven bekostigen.

- In Q2 2024 zijn de tarieven voor het jaar 2025 geïndexeerd naar prijspeil 2025 conform reguliere procedure. Uitkomst is dat de tarieven voor 2025 met 0,5% worden verhoogd.

Market-can-bear test 2026 – 2029:

- ProRail heeft i.o.v. lenW een market-can-bear test laten uitvoeren om de relatieve draagkracht van marktsegmenten te bepalen. O.b.v. deze test kan een extra heffing worden toegepast, waarmee een groter deel van de kosten van ProRail doorberekend kan worden aan spoorwegondernemingen. lenW gaf aan niet van plan te zijn in 2026 - 2029 een extra heffing in te zetten, maar de test wel te willen laten uitvoeren om de optie open te houden. Goedkeuring van de test door de ACM is een voorwaarde voor het kunnen toepassen van een extra heffing. Deze goedkeuring is uiteindelijk 19 juli 2024 van de ACM ontvangen.

Methodiek gebruiksvergoeding 2026 – 2029:

- We hebben begin 2024 de nieuwe methodiek gebruiksvergoeding 2026 – 2029 afgerond. Hiermee berekenen we de tarieven voor deze periode. We hebben een voorlopige indicatie van deze tarieven begin juli gedeeld met marktpartijen. De accountant controleert in de zomer de tarief berekeningen. Daarna worden ze definitief en eind augustus / begin september 2024 gepubliceerd in de Netverklaring 2026.
- Uitgangspunt van de methodiek voor 2026 – 2029 is dat de ontwikkeling van opbrengsten uit gebruiksvergoeding in lijn ligt met de ontwikkeling van kosten van ProRail voor deze periode. ProRail verwacht toenemende instandhoudingskosten, door verouderende infrastructuur, impact van klimaatverandering, druk op benutting van de infrastructuur en personeelstekorten in verschillende sectoren. Gevolg is dat tarieven met gemiddeld 4% stijgen. Dit betekent, i.c.m. het vervallen van huidige subsidies van lenW voor opstellen en rangeren van goederentreinen, voor alle partijen een kostenverhoging.

4. Stakeholders (2/2)

Gebruiksvergoeding (vervolg)

- De tarieven voor verschillende diensten kennen een verschillende tariefontwikkeling. Voor vergoedingen voor diensten van het minimum toegangspakket (diensten treinpad, tractie-energievoorziening en perrons) is de tariefberekening gebaseerd op de methode die in mei 2024 is goedgekeurd door de ACM. Omdat de (toegerekende) kosten stijgen, nemen de tarieven voor deze diensten toe per 2026. Tegelijkertijd vervalt de extra heffing die in de huidige situatie (2024) van toepassing is op het rijden van treinen (zie ook de vorige alinea). Per saldo betekent het dat het rijden van treinen duurder wordt. Tarieven voor 2026 in omliggende landen zijn nog niet bekend, we verwachten dat de kosten voor een treinpad in Nederland in 2026 nog steeds lager zijn dan in Duitsland.
- Tegenover de stijging van de kosten van het rijden van treinen staat dat ProRail met de vergoedingen voor andere diensten minder kosten zal doorberekenen aan marktpartijen. We brengen bijvoorbeeld voor het opstellen en rangeren van treinen een lagere vergoeding in rekening. We compenseren hiermee deels de eerdere forse tariefstijging voor deze dienst per 2023.

□ **Geluid en trillingen**

Omwonenden rond het spoor kunnen last hebben van geluid of trillingen van passerende treinen of werkzaamheden aan het spoor. Beheersing van geluidhinder is in Europese en Nederlandse wetgeving geborgd. Voor trillingshinder is dat nauwelijks het geval. Het Rijk werkt in samenwerking met stakeholders, waaronder ProRail, aan een gerichte aanpak. ProRail streeft ernaar dat er voor de omgeving zo min mogelijk geluid- en trillingshinder ontstaat. In HY1 2024 heeft ProRail samen met andere partijen in de spoorsector diverse stappen gezet:

- In Nederland is bewaking op totale geluid dat in een jaar geproduceerd mag worden door spoor geregeld met geluidproductieplafonds (gpp's) op meer dan 50.000 referentiepunten langs alle hoofdspoorwegen. De gpp's en de onderliggende brongegevens zijn openbaar beschikbaar in

het geluidregister. Met de inwerkingtreding van de Omgevingswet is het beheer van het geluidregister overgegaan naar het RIVM via de Centrale Voorziening Geluidgegevens (Cvvg). ProRail blijft de bronhouder van deze gegevens en berekent gpp's en nieuwe geluidaandachtsgebieden. ProRail levert deze aan de Cvvg. ProRail heeft hiervoor nieuwe software gebouwd en heeft de eerste levering van gegevens op 24 april (de internationale Noise Awareness Day) succesvol uitgevoerd.

- Locaties waar hoge geluidniveaus optreden zijn ondergebracht in het Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPG) om het hoge geluidniveau terug te dringen. In 2023 zijn alle resterende saneringsplannen formeel bij lenW ingediend. In HY1 2024 heeft ProRail zienswijzen op de door de staatssecretaris als ontwerp vastgestelde saneringsplannen beantwoord. Deze werkzaamheden lopen door tot in elk geval HY2 van 2024. Tevens treft ProRail de voorbereidingen voor de daadwerkelijke realisatie van de geluidreducerende maatregelen.
- ProRail heeft in Hy1 2024 i.o.v. lenW gewerkt aan diverse onderdelen van de Innovatieagenda Bronaanpak Spoortrillingen (IBS). De IBS loopt van 2021 tot 2025. We hebben intensief onderzoek uitgevoerd naar de relatie tussen wiel- en spoorliggingskwaliteit en spoortrillingen. Daarnaast heeft ProRail op 1 februari in samenwerking met TU Delft, Deltares en TNO de eerste versie van STEM, het Spoortrillingen Emissiemodel, openbaar toegankelijk gemaakt.
- In 2023 heeft ProRail op verzoek van lenW een pakket van trillingsreducerende maatregelen samengesteld dat (grotendeels) nog kan worden aangelegd voor de extra lange buitendienststelling van de Betuweroute in 2025 in Duitsland: het Minder Hinder-pakket (initiatief van de overheid en gericht om overlast tijdens werkzaamheden in Duitsland aan het Derde Spoor van omgeleide goederentreinen door Zuid- en Oost-Nederland te beperken). Deze maatregelen zijn in 2023 gecontracteerd in de markt en worden zoveel mogelijk in 2024 aangelegd; we hebben in HY1 2024 de voorbereidingen hiervoor uitgevoerd.

Bijlagen

Bijlage 1: overzicht prestatie- en informatie-indicatoren (1/2)

Prestatie-indicatoren

Q1-23	Q2-23	Q3-23	Q4-23	Q1-24	Q2-24	Prestatie-Indicator	Realisatie YTD 2024	Prognose	Bodemwaarde *	Streefwaarde	2023
-	-	-	7	-	-	Klantoordeel reizigersvervoerders	-	7	6	7	7
-	-	-	5	-	-	Klantoordeel goederenvervoerders	-	6	6	7	5
92,3%	90,7%	90,6%	85,6%	88,8%	89,8%	Reizigerspunctualiteit HRN (5 min.) (met NS)	89,3%	88,2%	88,9%	91,5%	89,7%
97,8%	97,3%	97,2%	96,0%	96,9%	97,1%	Reizigerspunctualiteit HRN (15 min.) (met NS)	97,0%	96,8%	96,7%	97,4%	97,0%
79,5%	77,0%	76,2%	62,4%	60,8%	71,4%	Reizigerspunctualiteit HSL (5 min.) (met NS)	66,2%	62,5%	82,1%	84,2%	73,6%
82,2%	93,6%	91,4%	87,3%	91,5%	92,3%	Betrouwbaarheid regionale series	91,9%	90,3%	90,7%	93,7%	88,6%
98	110	130	137	156	133	Impactvolle storingen op de infra	289	514	520	450	475

* Bodemwaarde: de waarde voor het jaarlijks minimaal te realiseren prestatieniveau op een prestatie-indicator. Voor de prestatie-indicator 'Impactvolle storingen op de infra' geldt een maximum.

Informatie-indicatoren

Q1-23	Q2-23	Q3-23	Q4-23	Q1-24	Q2-24	Algemeen	Realisatie YTD 2024	2023	2022
37	38	38	38	39	39	Aantal treinkilometers (in miljoenen)	78	152	157
-	-	-	2,30	-	-	Aantal aangevraagde treinpaden (in miljoenen)	-	2,30	2,32
-	-	-	-	-	-	Klantoordeel overheden	-	-	64
-	-	-	6,7	-	-	Klantoordeel verladers	-	6,7	6,1
-	-	-	65	-	-	Klantoordeel reizigers	-	65	65
-	-	-	-	-	-	Te beheren areaal	-	-	-
-	-	-	-	-	-	LCC-kosten per treinkilometer (in €)	-	-	12,17

Q1-23	Q2-23	Q3-23	Q4-23	Q1-24	Q2-24	Veiligheid en milieu *	Realisatie YTD 2024	2023	2022
6	4	3	12	8	6	Aantal aanrijdingen overweggebruikers	14	25	26
0	0	0	0	0	0	Aantal botsingen trein - trein	0	0	0
0	0	0	0	0	0	Aantal ontsporingen (Europese definitie)	0	0	0
-	80	-	83	-	42	Totale veiligheid (SGEL per miljard treinkm)	42	83	28
-	32	-	18	-	-	Transfer en arbo (SGEL per miljard treinkm)	0	18	4
-	1.284	-	1.244	-	1.277	Moedwillige incidenten (SGEL per miljard treinkm)	1.277	1.244	1.321
26	22	22	28	26	25	Aantal STS passages (ILT)	51	98	108
6	9	10	4	7	8	Aantal STS passages met gevaarpunt bereikt	15	29	29
1	1	0	0	0	0	Aantal arbeidsveiligheidsincidenten	0	2	0
13	22	14	20	15	31	Aantal milieuovertredingen (geconst. door BG)	46	69	59
-	-	-	-	-	-	Aantal overschrijdingen geluidproductieplafond	-	-	75
-	-	-	-	-	-	Percentage overschrijdingen geluidproductieplafond	-	-	0,1%

* a) Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) stelt de definitieve aantallen vast in hun jaarverslag Spoorwegveiligheid. De aantallen voor 2023 zijn voorlopig en kunnen mogelijk nog wijzigen.

b) SGEL: slachtoffers en gewogen ernstige letsels (ytd-cijfer); treinkilometers zijn inclusief de aannemersritten.

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

d) Aantal en percentage overschrijdingen geluidproductieplafond over 2023 worden in Q4 2024 bekend.

Bijlage 1: overzicht prestatie- en informatie-indicatoren (2/2)

Q1-23	Q2-23	Q3-23	Q4-23	Q1-24	Q2-24	Duurzaamheid	Realisatie YTD 2024	2023	2022
2.041	2.041	2.041	2.041	-	-	CO2-uitstoot scope 1 en 2 (a.g.v. eigen energieverbruik)	-	8.165 *	10.569
-	-	-	-	-	-	CO2-uitstoot (totale scope 1, 2 en 3) **	-	-	-
60,2%	61,3%	62,6%	62,5%	64,1%	65,5%	Percentage duurzame projecten	65,5%	62,5%	57,2%
10,1%	12,6%	13,1%	13,3%	18,8%	18,8%	Reductie milieukosten (MKI)	18,8%	13,3%	8,5%
0,4%	2,1%	1,6%	0,2%	0,3%	2,6%	Energieopwekking versus energieverbruik	1,0%	0,9%	1,1%
-	-	-	-	-	-	Percentage hergebruikt materiaal **	-	-	-

* CO₂-uitstoot: voorlopig cijfer

** Indicatoren zijn nog in ontwikkeling

Q1-23	Q2-23	Q3-23	Q4-23	Q1-24	Q2-24	Betrouwbaarheid	Realisatie YTD 2024	2023	2022
64,6%	62,1%	61,6%	51,6%	55,9%	60,1%	Punctualiteit goederenverkeer (3 min.)	58,2%	60,5%	65,5%
5,1%	7,0%	5,4%	4,7%	4,8%	5,9%	Transitotijd goederen	5,3%	5,5%	4,8%
68,1%	67,5%	71,4%	69,2%	68,2%	65,9%	Goederentreinen op tijd aan de grens	67,1%	69,1%	67,0%
93,9%	91,8%	94,7%	94,0%	93,7%	93,0%	Ongewijzigde routes goederenvervoer	93,3%	93,6%	95,1%
99,0%	98,7%	99,3%	99,3%	99,2%	98,9%	Geleverde treinpaden goederenvervoer	99,0%	99,1%	99,1%
93,7%	93,7%	93,6%	90,2%	92,9%	93,5%	Gereal. treinaansluitingen tussen vervoerders	93,2%	92,8%	94,8%
-	-	-	98,5%	-	-	Capaciteitsverdeling goederen (jaardienst)	-	98,5%	98,0%
-	-	-	79.099	-	-	Goederentreinen aansluitend op internat. net	-	79.099	73.269
-	-	-	769	-	-	Aantal 'Pre-arranged paths' van EU-corridors	-	769	756
-	-	-	98,9%	-	-	Responstijd aanvraag goed.paden binnen norm	-	98,9%	99,0%
0	2	0	0	3	0	Aantal overbelastverklaringen	3	2	8
1.057	1.258	1.260	1.284	1.351	1.580	Aantal TAO's derden	2.931	4.859	4.097
58	46	52	132	71	54	Aantal TAO's weer	125	288	301
735	827	851	833	882	942	Aantal beïnvloedbare TAO's	1.824	3.246	2.929
143	136	126	141	128	113	Gemiddelde hersteltijd TAO's (in min.)	120	136	128
4,6%	3,0%	3,2%	3,6%	3,4%	3,1%	Uitgevallen reizigerstreinen	3,2%	3,6%	4,7%
93,6%	92,8%	92,0%	86,6%	88,2%	92,2%	Reizigerspunctualiteit HSL (15 min.) (met NS)	89,8%	91,2%	93,9%
90,0%	89,2%	89,1%	82,3%	86,6%	88,0%	Punctualiteit reizigersverkeer totaal (3 min.)	87,3%	87,7%	91,1%
97,9%	97,1%	97,7%	97,2%	97,7%	97,3%	Geleverde treinpaden reizigers	97,5%	97,5%	97,6%

Bijlage 2: beheerconcessieprogramma's (1/5)

A. Verbeterprogramma HSL-Zuid	Voortgang / resultaat eerste half jaar 2024
<p>Doel/scope In 2016 startten ProRail en NS het verbeterprogramma HSL-Zuid met als doel de prestaties van het binnenlands vervoer op de HSL-Zuid te verbeteren. Het programma valt sinds 2017 onder de concessiesturing van lenW en heeft zich door de jaren heen ontwikkeld.</p> <p>Eind 2020 zijn doelen voor het verbeterprogramma herijkt. De komende jaren richten ProRail en NS zich op het continu blijven verbeteren, het beheersen van nieuwe productstappen, zoals de introductie van ICNG (Intercity Nieuwe Generatie), en het stabiliseren van de prestaties.</p> <p>Naast het bovenstaande doel voor het verbeterprogramma onder concessiesturing, richt ProRail zich binnen het programma ook op het realiseren van middellangetermijninframaatregelen (het zogeheten € 60 miljoen pakket).</p> <p>Mijlpalen 2024-2025 Het verbeterprogramma kijkt voortdurend naar de effectiviteit van maatregelen en naar mogelijkheden om verder te optimaliseren op basis van 'continu verbeteren'. Een gevolg hiervan is dat de set aan verbetermaatregelen dynamisch is. Hierbij is in het verbeterprogramma blijvende aandacht voor verankering in de lijnorganisatie.</p> <p>Ter verbetering van de prestaties op de middellange termijn voert ProRail de komende jaren ook diverse verbeteringen door aan de infrastructuur. De komende twee jaar staan in het teken van de realisatie van:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Het functioneel verwijderen van de fasescheiding bij Zevenbergschenhoek; • Het verlengen van de level 1 movement authority in ERTMS; • Het aanpassen van SMB 2378 bij Zevenbergschenhoek; • Het plaatsen van windschermen bij het doorlopend spoorviaduct in Bleiswijk. <p>N.B. Doel/scope en mijlpalen zijn cf. beheerplan 2024-2025.</p>	<p><i>Continu verbeteren en prestaties stabiliseren</i> Het verbeterprogramma heeft n.a.v. de slechte start van het jaar in 2024 verschillende acties ondernomen om de prestaties te verbeteren. In algemene zin blijft het verbeterprogramma de prestaties nauwgezet volgen en zijn de lijnorganisaties ondersteund met rapportages en evaluaties. Daarnaast zijn, in samenwerking met NS, verbeteringen doorgevoerd in de dienstregeling rondom de werkzaamheden bij Rotterdam in week 19 die tot een stabielere uitvoering hebben geleid. Binnen het NS-deel van het verbeterprogramma is de impact van de beperkte materieelbeschikbaarheid bij de vervoerder gedempt met verschillende maatregelen.</p> <p><i>Verbetering prestatie middellange termijn HSL</i> Ter verbetering van de prestaties op de middellange termijn op de HSL voert ProRail ook verbeteringen door aan de infrastructuur. Deze worden gefinancierd vanuit de € 60 miljoen die lenW eind 2016 aan ProRail en NS ter beschikking heeft gesteld.</p> <p>In HY1 2024 zijn verschillende projecten afgerond zoals:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Het verwijderen van de fasescheiding bij Zevenbergschenhoek Aansluiting; • Het verlengen van de level 1 movement authority in ERTMS (zuidsectie, noordsectie volgt in Q3 2024); • Het verwijderen van de waarschuwingsinstallaties van het dienstoverpad aan de westzijde van station Breda; • Het verplaatsen van een stopmarkeerbord (een sein in ERTMS) bij de spanningssluis bij Zevenbergschenhoek; • Het plaatsen van windschermen op een viaduct op het noordelijk deel van de HSL waardoor treinen bij harde wind door kunnen rijden. <p>De eerste drie maatregelen leveren rijtijd op voor (een deel van) de treinen die gebruik maken van de HSL. De vierde maatregel zorgt voor minder strandingen en de vijfde voor minder uitval van treinen bij harde wind. Twee projecten voor verdere verbetering van de prestaties zijn in voorbereiding.</p>

Bijlage 2: beheerconcessieprogramma's (2/5)

B. Verbeterprogramma Zee – Zevenaar (1/2)	Voortgang / resultaat eerste half jaar 2024
<p>Doel Dit verbeterprogramma omvat de wijze waarop ProRail de kwaliteit van het spoorgoederenvervoer in het gebied Zee – Zevenaar, met accent op het havengebied, buiten gaat verbeteren. Dit doen we gericht op de infrastructuur, de logistiek en de eigen organisatie om voor onze externe stakeholders een meer strategische en betrouwbare samenwerkingspartij te worden. ProRail doet dit in nauwe samenwerking met de goederensector en IenW.</p> <p>Het Integraal Programmteam Spoorgoederen is in maart 2020 gestart met het oplossen van de meest actuele infraknelpunten.</p> <p>Scope</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Voldoen aan wet- en regelgeving externe veiligheid; 2. Wegwerken achterstand in de infra (minder hinderrijke storingen); 3. Gewenste toestand borgen met passend beheer, organisatie met de aannemer; 4. Niet alleen repareren, maar ook bouwen aan een basis van structureel adequaat beheer, de interne ProRail inrichting. <p>N.B. Doel en scope zijn cf. beheerplan 2024-2025.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Brandblusvoorzieningen havenemplacementen: De blusvoorzieningen zijn op dit moment onvoldoende robuust (per emplacement verschillend van aard). In de blusvoorzieningen doen zich te veel storingen voor op het niveau van componenten (leiding, afsluiter, hydrant, etc.), waardoor het systeem als geheel onvoldoende functioneert. Deze storingen resulteren veelal in defecten waardoor reparatie/vervanging noodzakelijk is. Daarnaast zijn de processen voor instandhouding (onderhoud, inspectie, testen), storingsafhandeling en exploitatie (calamiteitenbestrijding) nog niet volledig en optimaal ontwikkeld en op elkaar afgestemd. Een deel van emplacement Botlek is als gevolg van storingen begin 2024 enkele weken buitendienst gesteld voor handelingen met gevaarlijke stoffen. Op Pernis zijn als gevolg van verstoringen handelingen met gevaarlijke stoffen sinds medio januari 2024 gestaakt. • Verbeterplan blusvoorzieningen: Naast storingsherstel is er een verbeterplan in ontwikkeling dat per emplacement moet resulteren in robuuste blusvoorzieningen: voorzieningen die 100% beschikbaar en bedrijfszeker zijn, inclusief vooraf vastgestelde mitigerende maatregelen in geval van een storing en/of een defect, een levensduur heeft van tenminste 25 jaar en een normaal storingspatroon kent. Het onderliggende beheer en exploitatie moeten aantoonbaar en toereikend zijn ingericht. • Spoelen 3 m/s: De emplacementen Botlek en Maasvlakte West zijn in 2024 succesvol met 3 m/s gespoeld. Het spoelen op emplacement Waalhaven Zuid is vertraagd; hier dient na herstelwerkzaamheden eerst succesvol afgeperst te worden. Emplacement Pernis volgt conform planning vóór 1 november 2024. Emplacement Europoort is in 2023 gespoeld. • Incidentbestrijding onder hoogspanningslijnen: Het aanvullend onderzoek door Antea Groep naar incidentbestrijding onder hoogspanningslijnen is medio april 2024 opgeleverd. Op grond van het eerdere onafhankelijke onderzoeksrapport van juni 2023 (opgesteld door een samenwerkingsverband van vier adviesbureaus) en het aanvullende rapport acht ProRail het moeten treffen van aanvullende maatregelen niet noodzakelijk en niet doelmatig. Het bevoegd gezag eist echter dat er aanvullende maatregelen genomen worden om het restrisico te mitigeren. Definitieve standpuntbepaling en besluitvorming moeten nog plaatsvinden. <p><i>(zie verder volgende pagina)</i></p>

Bijlage 2: beheerconcessieprogramma's (3/5)

B. Verbeterprogramma Zee – Zevenaar (2/2)	Voortgang / resultaat eerste half jaar 2024 (vervolg)
	<p><i>(vervolg)</i></p> <ul style="list-style-type: none"> Omgevingsveiligheid: Het aantal nieuwe Lasten onder Dwangsom (2024: 7) en verbeuringen (2024: 16) blijft hoog. De aard van de overtredingen is divers en ziet onder andere toe op niet-functionerende verlichting, gebreken aan en het niet bereikbaar houden van de blusvoorzieningen en het blokkeren van de calamiteitenwegen. In juni 2024 zijn een manager Milieucompliance en manager Blusvoorziening gestart. De manager Milieucompliance borgt de structurele verbetering van milieucompliance, waarmee er sturing is op een proactieve houding en eigenaarschap t.b.v. milieucompliance van alle clusters. Het versterken van het emplacementbeheer wordt onverminderd voortgezet. Onderdeel daarvan is de verder doorontwikkeling van de milieucompliance beheertool, het starten van dagelijkse inspectierondes, de inrichting van een loket tijdelijke wijzigingen en voorbereiding van een tweetal projecten om het toegangsbeheer op de emplacementen te bewaken, zowel fysiek als digitaal. Wegwerken achterstanden infra: We richten ons op het wegwerken van de achterstanden in de infra en het aanpakken van logistieke knelpunten. Er is gestart met een twee jaar durend project 'bovenbouwvernieuwing', waarbij over de gehele Havenspoorlijn in totaal 51 wissels, 10 overwegen, circa 16 km spoor, circa 10 km spoorgeometrie en circa 29 km bevestigingsmiddelen worden vernieuwd. De werkzaamheden voor 2024 lopen op planning. Logistieke contingency plannen zijn beschikbaar. Na een forse daling van het aantal hinderrijke storingen in 2022 en 2023, is de trend voor 2024 stabiel. De PDCA-cyclus op storingen is voortgezet.

Bijlage 2: beheerconcessieprogramma's (4/5)

C. STS-verbeterprogramma	Voortgang / resultaat eerste half jaar 2024
<p>Doel/scope Verhogen van de spoorwegveiligheid in de dagelijkse operatie met een focus op vermindering van STS-passages. De geografische scope bevat alle NCBG-gebieden. Toekomstambities en ontwikkelingen op het spoor worden getoetst aan dit doel. Scope is naast de speerpunten op meerdere fronten uitgebreid:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Botsrisico-scenario's zonder STS worden meegenomen in het programma. • Separaat overleg voor spoorwegondernemingen actief op de Rotterdamse Havenspoorlijnen regionaal STS-problematiek aan te pakken. • Focus op reizigersvervoerders op het terugdringen van onterechte ontgrendeling van remcurvebewakingssystemen ter preventie van STS-passages. <p>Activiteiten</p> <ul style="list-style-type: none"> • Continuëren Geel-Geel-Rood passages uitbannen: Als onderdeel van het STS-verbeterprogramma wordt gewerkt aan het gefaseerd uitbannen van Geel-Geel-Rood seinsturingen. Met het verkorten van de remweg 40-0, mogelijk gemaakt door aanpassing van de Regeling Spoorverkeer, ontstaan hiervoor extra mogelijkheden. Monitoring van het aantal Geel-Geel-Rood gebeurt op kwartaalbasis. • Upgrade S-borden (USB): Verbeteren van de zichtbaarheid, uniformeren van ontwerp, toepassing en plaatsing van S-borden en scheiden van gebruiksdoelstellingen door het toevoegen van een Opdracht bord (O-bord), aanvullend op de facultatieve S-Borden. Uiteindelijk doel is de ongeautoriseerde S-bordpassages en het botsrisico op NCBG en overgang NCBG-CBG te verminderen. Uitvoering van dit programma heeft vertraging opgelopen door dreigende budgetoverschrijding, mede door de gewenste verbreding van de scope. Nieuwe aanbesteding is uitgesteld tot medio 2023 waarbij de uitvoering zal doorlopen tot medio 2026. In 2023 zal worden onderzocht of –in aanvulling op de huidige scope– wenselijk is om de bedieningsvorm van stamlijnen in havengebied te uniformeren en geschikt te maken voor verwachte groei van het goederenverkeer, opdat de risico's hiervan in de toekomst beheerst blijven. ProRail zal hiertoe aan lenW een voorstel doen. <p><i>(zie verder volgende pagina)</i></p> <p>N.B. Doel/scope en activiteiten zijn cf. beheerplan 2024-2025.</p>	<p>Speerpunten STS-verbeterprogramma Het STS-verbeterprogramma blijft als een van de programma's onderdeel uitmaken van de ProRail-beheerconcessie. De volgende programmaonderdelen lopen nog onder aansturing van de Stuurgroep STS:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Project USB • Ontwikkeling prototype Botsrisico Waalhaven Zuid • Uitrol ATB-Vv Tranche 6 • Onterechte ontgrendeling ATB-Vv • Veiligheidsstudie Havenspoorlijn <ul style="list-style-type: none"> • Upgrade S-borden (USB): In maart 2024 is de MIRT-subsidie voor de aanvullende financiering voor project USB ingediend bij lenW. Met een afgeronde beschikking in Q3 2024 kan de contractering van de resterende planstudie worden opgestart. In Q4 2024 kan vervolgens de aanbesteding worden gecontracteerd. Zodra de definitieve engineering afgerond is, kan er Q1 2025 gestart worden met de gefaseerde uitrol van de realisatie buiten. Deze realisatie zal doorlopen tot en met 2026. De verwachte duur van de realisatiefase is anderhalf tot twee jaar. De interne procedure voor de benodigde wijzigingen van de ontwerpvoorschriften is in gang gezet. <p><i>(zie verder volgende pagina)</i></p>

Bijlage 2: beheerconcessieprogramma's (5/5)

C. STS-verbeterprogramma	Voortgang / resultaat eerste half jaar 2024 (vervolg)
<p>(vervolg)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Botsrisicomodel verdere ontwikkeling: In 2023 wordt gewerkt aan een tweede prototype botsrisicomodel waarin ook de risico's van specifieke goederenprocessen en zonder vastomlijnde toekomstige dienstregeling kunnen worden geobjectiveerd. Het botsrisicomodel wordt verder ontwikkeld voor generieke toepasbaarheid binnen de spoorbranche. De analyse en registratie van incidenten zal worden geïntensiveerd om de benodigde data voor het botsrisicomodel te verkrijgen. Planning en bijsturing maken deel hiervan uit, gericht op de blootstelling aan rood-seinnaderingen. • ORBIT: Mede met behulp van de inmiddels door NS verrichte analyse zal de effectiviteit van ORBIT t.a.v. het terugdringen van het aantal STS-passages verder worden beoordeeld. Met andere vervoerders zal worden besproken of ORBIT ook daar kan worden overwogen. • ATB-Vv: In Q3 2021 is de STS-stuurgroep overeengekomen dat de vervolginvestering van 50 ATB-Vv installaties ter overbrugging naar ERTMS uitgebreid wordt met 22 locaties ter voorkoming van aanrijdingen met stootstukken op perronkopsoren. De subsidieaanvraag die voor deze 72 ATB-Vv installaties bij IenW wordt ingediend, is afgerond. De 19 perronkopsoren worden in 2023 aanbesteed met een beoogde realisatie in Q3 2024. Per jaar zullen er 5 risicoseinen worden uitgerust met ATB-Vv a.d.h.v. het bijbehorende afwegingskader. • Ministeriële regelingen spoorverkeer en indienststelling spoorvoertuigen: Er zijn vanuit de spoorsector wensen en initiatieven voor herziening op onderdelen van de Ministeriële regeling spoorverkeer. Enkele hiervan zijn in een afrondende fase en kunnen in de praktijk worden toegepast, zoals de remweg 40-0 of remwegen vanaf lagere snelheden dan 40 op reizigersemplacementen. Andere initiatieven richten zich op het verduidelijken van art. 31 (gericht op een éénduidige omgang met ATB-codeverbeteringen) of het breed gebied opstellen van toelichtingen op de seinbeelden uit Bijlage 4 van de Regeling Spoorverkeer. Daar waar initiatieven gevolgen kunnen hebben voor de risico's van STS-passages zullen deze in STS-stuurgroepverband worden besproken ter voorbereiding op besluitvorming. 	<p>(vervolg)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ontwikkeling prototype Botsrisico Waalhaven Zuid: De ontwikkeling van het prototype Botsrisicomodel Waalhaven Zuid is gereed en gevalideerd. Intern ProRail wordt er gewerkt aan een landelijke toepassing van het botsrisicomodel, met als doel objectieve veiligheidsbeoordelingen te kunnen maken voor doorschietlengtes op emplacementen. • Uitrol ATB-Vv Tranche 6: Middels ATB-Vv Tranche 6 zijn er in 2023 drie risicoseinen uitgerust met ATB-Vv. In Q3 2024 staat de aanbesteding gepland voor de projectmatige uitrol van 17 installaties op perronkopsoren en 5 risicoseinen. Deze aanbesteding heeft vertraging opgelopen, omdat de scope met 35 ATB-Vv installaties is uitgebreid, te Rotterdam Centraal. Deze installaties worden gefinancierd middels project ombouw Rotterdam, maar het samenvoegen van deze twee scopes zorgt voor een lagere stuksprijs. De verwachte realisatie is afhankelijk van de uiteindelijke opdrachtnemer en zal voor Q3 2025 gerealiseerd moeten zijn. • Onterechte ontgrendeling ATB-Vv: Het ten onrechte ontgrendelen van een correcte ATB-ingreep door machinisten heeft in de afgelopen jaren in toenemende mate plaatsgevonden en is een toenemend veiligheidsrisico van STS-passages wat onvoldoende ondervangen wordt door ATB-Vv. De aanpak hiervan is dan één van de speerpunten van de STS-stuurgroep in 2023. • Veiligheidsstudie Havenspoorlijn: De stijging van het aantal bereikte gevaarpunten op de Rotterdamse havenemplacementen in 2022 heeft zich niet doorgezet, maar blijft in het eerste half jaar van 2024 stabiel hoog. Een extern ingenieursbureau heeft de opdracht gekregen de STS-passages op de havenspoorlijnen nader te onderzoeken en verschillende veiligheidsbeheersmaatregelen te toetsen op haalbaarheid en effectiviteit. Het onderzoeksrapport is in concept gereed en bevindt zich eind medio juni in de laatste reviewfase.

Bijlage 3: top 10 slechtst presterende reisrelaties (1/2)

Dit zijn de 10 reisrelaties (herkomst - bestemming) met de grootste negatieve impact op de Reizigerspunctualiteit Hoofdrailnet op 5 minuten.

	Herkomst	Bestemming	Reizigers-punctualiteit 5 min.	Verklaring
1	Rotterdam Centraal	Amsterdam Centraal	57,5%	De reisrelatie Rotterdam Centraal – Amsterdam Centraal gaat via de Hogesnelheidslijn (HSL). Treinen op de HSL presteren gemiddeld minder goed door interactie met veelvuldig vanuit het buitenland vertraagde internationale treinen en door een krap geplande treindienst om aan de afspraken over de maximale geplande reistijd te voldoen. Bovendien is de prestatie al geruime tijd slechter door de aanwezigheid van diverse snelheidsbeperkingen, waardoor treinen structurele vertraging oplopen. Daarnaast spelen op de HSL problemen met defect materieel en tekorten aan monteurs, waardoor minder en kortere treinen kunnen worden gereden dan gewenst.
2	Amsterdam Centraal	Rotterdam Centraal	66,3%	De reisrelatie Amsterdam Centraal – Rotterdam Centraal betreft hetzelfde traject als beschreven bij 1, in omgekeerde richting. De toelichting is dezelfde als bij 1 wordt weergegeven.
3	Schiphol Airport	Amsterdam Centraal	73,0%	Het grootste deel van de vertraagde reizigers op de reisrelatie Schiphol Airport – Amsterdam Centraal neemt een trein die afkomstig is vanaf de HSL, of een Sprinter die direct achter een trein afkomstig van de HSL rijdt. Bij reisrelatie 1 staat beschreven waarom treinen op de HSL regelmatig vertraagd rijden of uitvallen.
4	Rotterdam Centraal	Breda	69,3%	De reisrelatie Rotterdam Centraal – Breda wordt beïnvloed door de prestaties op de HSL. De oorzaken waardoor die structureel lager liggen dan op andere lijnen worden bij reisrelatie 1 toegelicht. Deze reisrelatie gaat zelf niet over de HSL, maar de trein waarmee reizigers reizen komt daar wel vandaan of rijdt achter een trein die daar vandaan komt.
5	Schiphol Airport	Rotterdam Centraal	69,6%	Deze reisrelatie is een deeltraject van reisrelatie 2. De verklaring voor het prestatieniveau is dezelfde, en daarmee dezelfde als beschreven onder 1.

Bijlage 3: top 10 slechtst presterende reisrelaties (2/2)

	Herkomst	Bestemming	Reizigers-punctualiteit 5 min.	Verklaring
6	Rotterdam Centraal	Schiphol Airport	69,0%	De verklaring voor deze reisrelatie is gelijk aan de verklaring die is beschreven bij 5, en daarmee bij 1.
7	Utrecht Centraal	's-Hertogenbosch	76,5%	Tussen Utrecht Centraal en 's-Hertogenbosch is bij Culemborg een tijdelijke snelheidsbeperking actief. Deze zorgt structureel voor vertragingen op een erg druk baanvak, waardoor er ook veel opvolgingseffecten zijn.
8	Den Haag Centraal	Amsterdam Centraal	74,7%	Het grootste deel van de vertraagde reizigers op de reisrelatie Den Haag Centraal – Amsterdam Centraal neemt de Intercity richting Groningen en stapt op Schiphol Airport over naar een trein afkomstig vanaf de HSL. Dat is de snelste reisoctie; sneller dan de directe Intercity van Den Haag Centraal naar Amsterdam Centraal. In reisrelatie 1 staat beschreven door welke oorzaken treinen afkomstig van de HSL regelmatig vertraagd rijden of uitvallen.
9	Amsterdam Zuid	Rotterdam Centraal	64,7%	Deze reisrelatie bevat reisrelatie 5 als deeltraject. De basisverklaring voor deze reisrelatie is gelijk aan de verklaring die daar is beschreven, en daarmee bij 1. Daar komt bij dat reizigers vanaf Amsterdam Zuid nog moeten overstappen, wat een extra risico voor de punctualiteit inhoudt
10	Leiden Centraal	Amsterdam Centraal	77,3%	Een groot deel van de reisbeloftes van Leiden Centraal naar Amsterdam Centraal heeft op Schiphol een overstap op een trein die van de HSL komt. Daarnaast presteert de directe IC-verbinding op dit traject beneden gemiddeld. Deze trein komt uit Zeeland en heeft een lang traject, waar bovendien veel werkzaamheden en snelheidsbeperkingen zijn (geweest).