



Railinfratrust Jaarverslag 2023

Verbindt.
Verbetert.
Verduurzaamt.

Inleiding

Dit document betreft het jaarverslag van Railinfratrust. Railinfratrust is de houder van alle aandelen van ProRail en bezit het juridische eigendom van de hoofdspoorweginfrastructuur. Railinfratrust verricht geen zelfstandige bedrijfsactiviteiten, behalve het aan- en verkopen van spoorinfrastructuur en andere eigendommen.

Railinfratrust heeft geen medewerkers in dienst. Tussen de raad van bestuur van Railinfratrust en ProRail is een personele unie, dit geldt ook voor de raad van commissarissen van Railinfratrust en ProRail.

Dit jaarverslag geeft een beeld van het totaal van de activiteiten van Railinfratrust en ProRail. De teksten van dit jaarverslag zijn letterlijk overgenomen van het jaarverslag van ProRail, omdat alle activiteiten omtrent het onderhoud, beheer en aanleg van nieuwe hoofdspoorweginfrastructuur, als ook de capaciteitsverdeling en verkeersleiding worden uitgevoerd door ProRail. Daar waar in het verslag staat geschreven 'ProRail' dient dit gelezen te worden als zijnde de activiteiten van de groep 'Railinfratrust en ProRail'.

Dit jaarverslag dient te worden gelezen vanuit het perspectief van ProRail. Onderdelen waar Railinfratrust afwijkt van hetgeen vermeld inzake ProRail zijn de volgende:

- ProRail heeft een beheerconcessie met een daarbij behorende beheerplan en subsidie, dit geldt voor Railinfratrust niet.
- De RvC van Railinfratrust heeft geen commissies, alles wat hierover beschreven staat in het verslag is niet van toepassing op RvC Railinfratrust (onder andere over de samenstelling, de bezoldiging, de aanwezigheid etcetera).
- Railinfratrust heeft geen Executive Committee.
- Corporate Governance Code: Railinfratrust past de Code niet toe, gezien de structuur van de onderneming.

We hebben voor deze aanpak gekozen om het beste beeld te geven van het geheel van activiteiten van Railinfratrust en ProRail in combinatie met eenvoud in de aanpak.

Inhoudsopgave

Kerncijfers	6
Het jaar 2023	8
Profiel	10
Organisatie en activiteiten	11
Onze waardeketen	14
Maatschappelijk verantwoord ondernemen	16
Materialiteitsanalyse	17
Onze prestaties	22
Punctueel spoor	24
Betrouwbaar spoor	27
Veiligheid	36
Capaciteit	45
Innovatieve oplossingen en ontwikkelingen	49
Stations- en spoorvernieuwingen	53
Duurzaam spoor	57
Internationaal vergelijken	62
Financiën	64
Financiële prestaties	66
Bestedingen 2023	68
Medewerkers	70
Onze medewerkers	72
Omgeving	80
Onze stakeholders	82
Betrokkenheid van onze stakeholders	85
Besturing	90
Bericht van de raad van commissarissen	92
Corporate Governance	96
Risicomanagement	104
Integriteit, compliance en privacy/AVG	109
Maatschappelijke verslaglegging	112
Maatschappelijk verslagleggingsbeleid	114
GRI-verslaglegging	115

Jaarrekening 2023	126
Geconsolideerde balans per 31 december 2023	129
Geconsolideerde winst- en verliesrekening over 2023	130
Geconsolideerd overzicht van het totaalresultaat 2023	131
Geconsolideerd kasstroomoverzicht 2023	132
Toelichting op de geconsolideerde balans, de geconsolideerde winst- en verliesrekening en het geconsolideerde kasstroomoverzicht	133
Enkelvoudige balans per 31 december 2023	175
Enkelvoudige winst- en verliesrekening per 31 december 2023	176
Toelichting op de enkelvoudige balans en de enkelvoudige winst- en verliesrekening	177
Overige gegevens	180
Controleverklaring van de onafhankelijke accountant	181
Meerjarenoverzicht	188
Begrippenlijst	190

Kerncijfers



Spoorlengte (km)

2023: 7.002 | 2022: 7.023



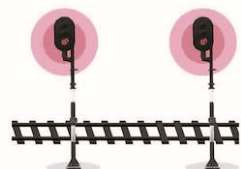
Wissels

2023: 6.078 | 2022: 6.220



Overwegen

2023: 2.305 | 2022: 2.348



Seinen

2023: 11.623 | 2022: 11.592



Stations

2023: 399 | 2022: 398



Tonkilometers
(in miljarden)

2023: 51 | 2022: 51



Treinkilometers
(in miljoenen)

2023: 152 | 2022: 157



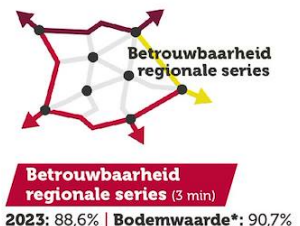
**Aantal spoorweg-
ondernemingen**

2023: 33 | 2022: 33



Aantal eigen medewerkers
(gemiddeld fte)

2023: 5.071 | 2022: 4.881



*Waarde voor het jaarlijks minimaal te realiseren prestatieniveau op een prestatie-indicator.
In het geval van de prestatie-indicator Impactvolle storingen op de infra betreft de bodemwaarde een maximum.

Het jaar 2023

Het jaar 2023 was voor het spoor en voor ProRail een bewogen jaar. Een jaar met diverse hoogtepunten zoals het realiseren van vrijwel al het geplande werk om het spoor ook in de toekomst te laten presteren en mooie stappen op het vlak van verduurzaming. Het was ook een jaar met operationele uitdagingen waarbij een aantal prestaties onder de bodemwaarde uitkwamen.

Veiligheid op één

Veiligheid staat op de eerste plaats. ProRail werkt, samen met de ruim 5.000 collega's en de stakeholders, continu aan het verder versterken van de veiligheid. Het tragische spoorongeval in Voorschoten, waarbij een kraanmachinist om het leven kwam en treinreizigers gewond raakten, heeft grote impact gehad op de organisatie en in de sector. Dit versterkt onze vastberadenheid om te blijven inzetten op veiligheid.

In 2023 werkten we door aan het opheffen en veiliger maken van spoorwegovergangen in heel Nederland. Dat het spoor veilig is, willen we ook laten zien. Daarom werkten we, in nauwe samenwerking met aannemers, verder aan de verbetering van de aantoonbaarheid van de veiligheid van het spoor. Ook willen we zorgen voor een veilige omgeving. Om die reden voerden we bijvoorbeeld intensief gesprek met bewoners in Apeldoorn die te maken kregen met bouwstof en voerden we onderzoek uit om er zeker van te zijn dat er geen gevaar is voor de gezondheid.

Prestaties vielen tegen

Het Nederlandse spoor is nog steeds één van de meest intensief bereden netwerken in Europa. Op een druk bereden spoor hebben onvoorziene situaties grote impact. Door de combinatie van onder meer grootschalige werkzaamheden, een aantal grote verstoringen en toenemende uitdagingen op het gebied van natuur, kwamen de prestaties in 2023 onder druk te staan. Zo had de ICT-storing op de verkeersleidingspost Amsterdam veel impact op de treindienst, legde storm Poly het treinverkeer in Noord-Nederland stil, beperkten gravende dassen het treinverkeer over de Brabantroute en zorgde hevige regenval eind 2023 voor verzakkingen op het spoor in Zeeland. Ondanks de inzet van ons en onze partners in de sector, leidde dit tot tegenvallende prestaties.

Trots op de realisatie

In 2023 had ook ProRail te maken met personeelstekorten en schaarse materialen. Wij zijn er trots op dat desondanks vrijwel alle geplande projecten, in samenwerking met de aannemers en ingenieursbureaus, zijn uitgevoerd. Zo realiseerden we boogverruiming, spoorverdubbelingen en bovenbouwvernieuwingen. We maakten voortgang met het sneller en duurzamer maken van de Maaslijn, vernieuwing van emplacementen, we deden aanpassingen die perrons toegankelijker maken voor reizigers en werkten aan de grote renovatie van het historische Amsterdam Centraal. De verbeterde railinfrastructuur in Vlissingen (Sloehaven), de Rotterdamse haven, het havengebied Moerdijk en op de Betuweroute versterkt het spoorgoederenvervoer. Daarnaast zetten we stappen om internationale spoorverbindingen te verbeteren, zoals de reistijd naar Berlijn die nu een half uur korter is.

Spoor naar morgen

In lijn met onze strategie Spoor naar morgen hebben we in 2023 focus aangebracht door het opstellen van één ProRail-breed jaarplan met heldere resultaten en kaders. Daarnaast investeren we in één duidelijke en eenvoudige manier van samenwerken. Ook hebben we een ProRail-brede digitaliseringsvisie opgesteld die beschrijft hoe ProRail de transitie naar verdere digitalisering van het spoor mogelijk wil maken.

Blik naar voren

De prestaties blijven in 2024 onder druk staan. We hebben ook de komende jaren te maken met complexe uitdagingen en schaarsten, die niet eenvoudig op te lossen zijn. Dat is ontzettend vervelend voor onze klanten. We zetten ons, samen met de vervoerders, maximaal in om in 2024 te zorgen voor verbetering in de prestaties.

We werken aan een duurzame toekomst. Dit gaat gepaard met werkzaamheden en daarmee overlast. We verwachten 12,5 procent meer projecten uit te voeren. Dit vraagt van ons om de beschikbare capaciteit zodanig te plannen dat dit, in samenwerking met de vervoerders, blijft voorzien in een betrouwbare dienstregeling voor reizigers en verladers en dat we onze omgeving goed blijven meenemen.

Voor het onderhoud in de dagelijkse operatie werken we in 2024, samen met de sector, aan een andere aanpak. We zien vanuit dit oogpunt en ook breder een opgave om te zorgen voor een betaalbaar spoor.

Bedankt!

Wij bedanken alle medewerkers voor het werk dat zij vorig jaar hebben verzet. Ook in 2023 zagen wij veel bevlogen ProRailers met grote betrokkenheid om 24/7 mensen, steden en bedrijven per spoor te verbinden, nu en in de toekomst. Ook bedank ik alle collega's in de spoorsector en onze partners voor de resultaten die we samen bereikten. In 2024 zetten we ons in om de trein een nóg aantrekkelijkere keuze te maken voor reizigers en verladers.

Namens de raad van bestuur van ProRail B.V.,

Utrecht, 4 april 2024

John Voppen

CEO



Profiel

ProRail is verantwoordelijk voor het onderhoud, de vernieuwing, de uitbreiding en de veiligheid van het Nederlandse spoorwegnet. Als onafhankelijke partij verdelen we de ruimte op 7.000 kilometer spoor, regelen het treinverkeer en bouwen en beheren stations. Dit doen we met aandacht voor onze samenleving én met oog voor de toekomst. ProRail staat voor duurzame mobiliteit. Innovaties zetten we in om mogelijk te maken dat in de toekomst meer reizigers en goederen over het spoor kunnen worden vervoerd.

Organisatie en activiteiten

Onze kerntaken

Wij zorgen voor de aanleg, het onderhoud en het beheer van het Nederlandse spoorwegnet. Als onafhankelijke partij verdelen we de ruimte op het spoor, regelen we al het treinverkeer, bouwen en beheren we stations en leggen we nieuwe sporen aan. We onderhouden bestaande sporen, wissels, seinen en overwegen. ProRail is ook netbeheerder en in die hoedanigheid verantwoordelijk voor het transport van elektriciteit over het net.

Onze missie

Wij verbinden mensen, steden en bedrijven per spoor, nu en in de toekomst. Wij maken aangenaam reizen en duurzaam vervoer mogelijk en zorgen dat het op en om het spoor veilig is.

Onze visie

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

Nederland groeit en dat betekent meer mensen en goederen op ons spoor. Treinverkeer is onmisbaar voor de bereikbaarheid en het behalen van onze klimaatdoelstellingen. Naast de dagelijkse uitvoering van onze kerntaken, werken we daarom ook aan de toekomst van het Nederlandse spoor.

Onze strategie: Spoor naar morgen

Wij hebben de opgave om onze samenleving en economie op een schone en duurzame manier in beweging te houden, nieuwe woningen en wijken in heel Nederland bereikbaar te maken en innovatie te stimuleren met technologische en digitale vernieuwing van het spoor.

Dat doen we door oplossingen te realiseren voor de groeiende vraag naar personen- en goederenvervoer per spoor. Uit onze studies en analyses blijkt dat goederenvervoer flink blijft groeien. De groei van het aantal reizigers gaat minder snel, onder meer om dat mensen sinds de coronapandemie meer thuiswerken of kiezen voor andere vervoersmiddelen. Maar ook voor de langere termijn verwachten we dat reizigersvervoer groeit.

Wij werken elke dag aan een robuust en betrouwbaar spoor voor vandaag én aan duurzame mobiliteit voor de toekomst. Nu leveren we nog de prestaties die we hebben beloofd, maar we lopen tegen grenzen aan: op en rond het spoor én in onze organisatie. Dit vraagt van ons een echte verandering met een heldere aanpak.

We hebben onze ambitie specifiek en meetbaar gemaakt door vijf resultaatgebieden te benoemen: Verbindt, Verbetert, Verduurzaamt, Bevlogen ProRailers en Betaalbaar spoor.

- **Verbindt:** we vergroten de capaciteit op het spoor, inclusief stations en emplacementen.
- **Verbetert:** we zorgen voor veilig en betrouwbaar spoor, tot tevredenheid van reizigers, verladers en omgeving.
- **Verduurzaamt:** we maken spoormobiliteit zo duurzaam mogelijk en verkleinen onze ecologische voetafdruk.
- **Bevlogen ProRailers:** we willen een aantrekkelijke organisatie zijn om te werken.
- **Betalbaar spoor:** we geven het belastinggeld dat wij ontvangen doelmatig uit.

Tot en met 2030 hebben we streefcijfers bepaald om ons aan te toetsen. De vijf resultaatgebieden zijn voor ons allemaal even belangrijk. Dit betekent dat we elke keuze beoordelen op het effect op alle vijf de resultaatgebieden.

Om in 2030 de gewenste resultaten te kunnen halen, geven we tot 2025 voorrang aan zeven strategische prioriteiten. Deze zijn de komende jaren leidend voor wat we doen.

We brengen de basis verder op orde in de dagelijkse logistieke en infra-operatie, we moderniseren het spoornetwerk en we versnellen op innovatie en digitalisering.

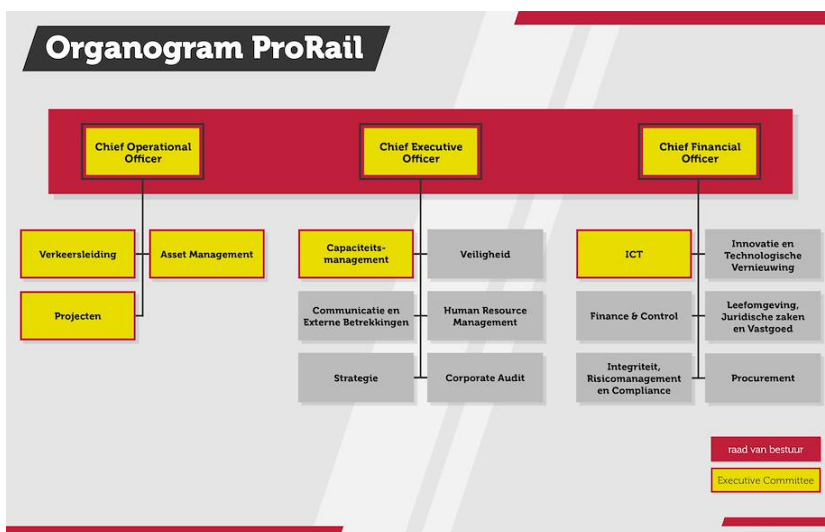
We weten dat we onze grote opgave alleen kunnen waarmaken als we ook veranderen in hoe we de dingen doen, met elkaar en met de sector. Daarom werken we de komende jaren ook aan het versterken van onze organisatie.

In 2023 hebben we focus aangebracht door in een ProRail-breed jaarplan (met een doorkijk tot en met 2026) heldere resultaten en kaders af te spreken, concrete plannen te maken en daarop te sturen. Zo zetten we mensen en middelen in op wat echt gedaan moet worden. Daarnaast investeren we in één duidelijke en eenvoudige manier van samenwerken. In 2023 hebben we een overzicht ontworpen van verantwoordelijkheden, mandaten en hoe besluiten tot stand komen in onze organisatie. Deze hoofdlijnen hebben we vertaald naar de praktijk van een specifiek onderdeel van de organisatie, waar we in november 2023 zijn gestart met implementatie. Implementerende teams trainen en coachen we in de nieuwe manier van samenwerken en de werkhouding die we van elke medewerker verwachten: *voor reiziger, verlader en omgeving, doen wat we zeggen en met ProRail brede blik.*

Werkgebied

Ons werkgebied is het spoor in Nederland en de aansluitingen op het spoor naar het buitenland. Ons hoofdkantoor staat in Utrecht en er zijn vier regiokantoren: Amsterdam, Rotterdam, Zwolle en Eindhoven. Verspreid over het land hebben we twaalf verkeersleidingposten van waaruit we het treinverkeer besturen. Er zijn zes uitruklocaties voor incidentenbestrijding. In Utrecht zit het Operationeel Controle Centrum Rail (OCCR), waar ProRail samenwerkt met vervoerders en spooraannemers en de afhandeling van calamiteiten en incidenten op het spoor coördineert.

Organogram



Juridisch speelveld

ProRail staat breed in de belangstelling van zijn omgeving, reizigers, vervoerders en toezichthouders. Denk daarbij aan het toezicht van de Autoriteit Consument & Markt (ACM) op de capaciteitsverdeling, de gebruiksvergoeding, de netverklaring en de toegangsovereenkomst. Daar komt het toezicht bij van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) op naleving van de Spoorwegwet met een focus op veiligheid. Ook is sprake van toezicht door de NLA (Nederlandse Arbeidsinspectie) op naleving van de arbeidsomstandigheden bij ProRail als opdrachtgever. Daarnaast besteedt ProRail extra aandacht aan contracten en contractmanagement gedurende de uitvoering van projecten, mede om zorg te dragen voor een goede werkrelatie met aannemers, opdrachtgevers en de omgeving van ProRail.

Juridische structuur

ProRail is een besloten vennootschap: ProRail B.V. De Nederlandse Staat is via Railinfratrust B.V. 100% aandeelhouder van ProRail. Het aandeelhouderschap is ondergebracht bij het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

Beheerconcessie

Onze kerntaken staan in de Spoorwegwet en zijn nader geconcretiseerd in de beheerconcessie. De beheerconcessie 2015-2025 vervalt met ingang van 1 januari 2025. Indien de omvorming van ProRail niet vóór 2025 heeft plaatsgevonden heeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat toegezegd te zorgen voor een tijdige oplossing. Hiertoe is een werkproces gestart om de beheerconcessie te verlengen, om daarmee formeel te waarborgen dat ProRail de beheerder van de Nederlandse hoofdspoorweginfrastructuur blijft.

Beheerplan 2024-2025

In 2023 hebben, we net als in 2021, de proef met een meerjarig beheerplan verlengd en een beheerplan opgesteld voor een periode van twee jaar, te weten 2024 en 2025. In dit beheerplan zijn, naast de uitdagingen die ProRail op zich ziet afkomen, de volgende beleidsprioriteiten voor 2024 en 2025 uitgewerkt die het ministerie via de jaarbrief 2023 heeft meegegeven aan ProRail:

1. Intensivering van de instandhoudingsopgave (met in het bijzonder aandacht voor de situatie op de Havenspoorlijn en de daarbij behorende emplacements);
2. In kaart brengen van urgente spooropgaven tot en met 2030 en keuzemogelijkheden daarbij;
3. Verdere ontwikkeling (van de taakuitvoering) van de organisatie (waaronder de doorontwikkeling van de integrale adviesrol, de uitvoering van het programma Aantoonbaar Veilige Berijdbaarheid, overwegveiligheid en compliance bij contracten).

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft ingestemd met het beheerplan 2024-2025. ProRail kan uitvoering geven aan het beheerplan 2024-2025 voor het kalenderjaar 2025 als daar tijdig een geldende rechtsgrondslag voor is.

De voortgang van onze activiteiten meten we onder andere op basis van prestatie- en informatie-indicatoren en programma's. Hierover rapporteren we op half- en jaarbasis aan het ministerie.

Ontwikkelingen wetgeving

Zelfstandig bestuursorgaan (zbo) / verlenging huidige beheerconcessie

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is voornemens ProRail om te vormen tot een zelfstandig bestuursorgaan. Voor het voorstel om ProRail om te vormen tot een publiekrechtelijke zbo ontbrak het draagvlak in de sector en in de Tweede Kamer. De staatssecretaris heeft daarom in 2023 een alternatief voorgesteld in de vorm van een privaatrechtelijke zbo. Hiertoe is op 16 januari 2024 een derde Nota van Wijziging op het wetsvoorstel publiekrechtelijke omvorming ProRail ingediend bij de Tweede Kamer. Het wetsvoorstel en de nota van wijziging is op 24 januari

2024 controversieel verklaard. Dit betekent dat het aan een volgend kabinet is hoe het wetsvoorstel verder behandeld zal worden.

De beheerconcessie 2015-2025 vervalt met ingang van 1 januari 2025. Indien de omvorming van ProRail niet vóór 2025 heeft plaatsgevonden heeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat toegezegd te zorgen voor een tijdsoplossing. Hiertoe is een werkproces gestart om de beheerconcessie te verlengen, om daarmee formeel te waarborgen dat ProRail de beheerder van de Nederlandse hoofdspoorweginfrastructuur blijft.

Omgevingswet

Op 14 maart 2023 heeft de Eerste Kamer ingestemd met de ingangsdatum van de Omgevingswet op 1 januari 2024. Dit betekent dat de wet vanaf die datum van kracht is. De Omgevingswet bevat alle kaders en richtlijnen waar ProRail mee te maken heeft met betrekking tot de omgeving. Deze bundeling maakt overzichtelijk welke wetgeving van toepassing is voor de fysieke leefomgeving. De bedoeling van de nieuwe regelgeving is om nog beter met onze omgeving samen te werken op gebieden die nu nog over vele thematische wetten en regels verspreid zijn.

In 2023 heeft een breed samengesteld programmateam binnen ProRail gewerkt aan diverse acties om ervoor te zorgen dat wij voorbereid zijn zodra de wet in werking treedt. Zo is het leertraject voor medewerkers voortgezet, en is er veelvuldig overleg geweest met andere rijkspartijen over de manier van werken en samenwerken. Er is geoefend met het Digitaal Stelsel Omgevingswet (DSO) en getest in de 'keten' met andere overheidspartijen. Daarnaast is er inhoudelijk veel voorbereid om te kunnen werken met de nieuwe Omgevingswetinstrumenten en de toepassing van de nieuwe regels.

Onze waardeketen

In onze strategie en bedrijfsvoering zoeken we steeds naar mogelijkheden om in maatschappelijk opzicht het verschil te maken.

ProRail is onderdeel van het 'spoorecosysteem'. Samen met aannemers en ingenieursbureaus zorgt ProRail voor de aanleg en het onderhoud van het spoor. Wij verdelen de beschikbare capaciteit tussen reizigersvervoerders, goederenvervoerders en andere gebruikers, zoals aannemers en meettreinen. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en regionale overheden verstrekken subsidies en vervoerders betalen een vergoeding voor het gebruik van het spoor. De wensen en behoeftes van reizigers en verladers staan centraal in onze dienstverlening. Samen met partners als gemeenten en provincies zoeken we voortdurend het best mogelijke antwoord op de vraag van reizigers en verladers naar treinvervoer en stationsvoorzieningen. De goederen en diensten die wij afnemen om onze activiteiten te kunnen exploiteren komen voornamelijk uit Nederland.

Wij voeren structureel dialoog met de diverse stakeholders en laten jaarlijks onderzoeken hoe tevreden ze zijn over onze dienstverlening en prestaties. Dit wordt uitgebreid beschreven in het onderdeel 'In contact met onze stakeholders'.

De waarde van het spoor

Input



Businessmodel

Onze missie

Wij verbinden mensen, steden en bedrijven per spoor, nu en in de toekomst. Wij maken aangenaam reizen en duurzaam vervoer mogelijk.

Onze strategische ambities

- ProRail Verbindt. Verbetert. Verduurzaamt.
- Bevlogen ProRailers
- Betaalbaar spoor



Output



Maatschappelijk verantwoord ondernemen

Onze maatschappelijke functie

Maatschappelijk verantwoord ondernemen is geïntegreerd in de bedrijfsdoelstellingen van ProRail. Naast het streven naar een veiliger en duurzamer spoor, geven we aandacht aan transparantie, professioneel opdrachtgeverschap, goed werkgeverschap, duurzame leeftijdsopbouw van ons personeelsbestand en integriteit.

Ambities

We zijn ons bewust van onze maatschappelijke functie en nemen de verantwoordelijkheid die dat met zich meebrengt serieus. We vinden het belangrijk dat het spoor een van de meest duurzame vormen van vervoer blijft. Wij zien duurzaamheid daarom graag als onderdeel van de bedrijfsprocessen terugkomen. Hier werken we intensief aan, samen met onze partners: vervoerders, overheden, leveranciers, aannemers en ingenieursbureaus. De ambities en doelstellingen liggen vast in het Meerjarenplan Duurzaamheid 2016-2030. Deze zijn in lijn met de nationale klimaatdoelstellingen en de ambities van de OV-sector. In aanvulling hierop heeft ProRail in 2019 de Routekaart Verduurzaamt ontwikkeld, die bestaat uit een toekomstbeeld 2040 en een kanskaart met voorstellen voor verbeteringen. Deze Routekaart is vervolgens weer de basis voor het ProRail jaarplan waarin we acties en mijlpalen opnemen en doelstellingen formuleren voor onze belangrijkste KPI's.

In lijn met de Lange Termijn Spooragenda van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat wil ProRail dat het spoor in vergelijking met andere modaliteiten zijn leidende positie als duurzaam transportmiddel behoudt en voorop blijft lopen op het gebied van duurzame innovaties. Deze ambitie willen we als volgt bereiken:

1. Bevorderen dat het vervoer per spoor een substantieel aandeel behoudt in de groei die Nederland de komende jaren verwacht in alle vervoersmodaliteiten (weg, water, rail en lucht).
2. De spoorinfra zelf nog duurzamer maken, zoveel mogelijk circulair en vrij van CO₂-emissie in 2050.

Daarom hebben we duurzaamheid expliciet opgenomen in onze strategische ambities: verbindt, verbetert, verduurzaamt, bevlogen ProRailers en betaalbaar spoor.

De ambities **Verbindt** en **Verbetert** moeten leiden tot meer capaciteit en een veilig en betrouwbaar spoor, tot tevredenheid van reizigers, verladers en omgeving. Door samen met de vervoerders en overheden de trein een aantrekkelijk alternatief voor het vliegtuig of de auto te maken, stimuleren we deze transitie.

De ambitie **Verduurzaamt** moet ertoe leiden dat de spoorinfra zelf nog duurzamer wordt. We richten ons daarbij primair op:

- Energie (besparen, opwekken en fossielvrij maken);
- Materialen (terugdringen gebruik primaire grondstoffen);
- Natuur (verbinden natuurgebieden, ontwikkelen biodiversiteit).

Materialiteitsanalyse

Door middel van een materialiteitsanalyse inventariseren wij minimaal één keer per drie jaar welke duurzaamheidsthema's materieel zijn voor ProRail en onze stakeholders. De impact en relevantie van de materiële thema's worden samengevat in de materialiteitsmatrix. Wij streven ernaar om de materialiteitsmatrix niet slechts eens per drie jaar, maar jaarlijks te beoordelen op basis van algemene signalen uit de organisatie, vanuit onze stakeholders en vanuit de maatschappij.

Organisaties die rapporteren onder de GRI standaarden, gepubliceerd op of na 1 januari 2023, moeten rapporteren volgens de 'GRI Universal Standards 2021'. Wij hebben voorheen in overeenstemming met de 'GRI Universal Standards 2016' op 'Core level' gerapporteerd. In de Standards 2021 is de 'Core level' optie komen te vervallen. Hiervoor in de plaats is de optie 'With reference' in werking gesteld, wat inhoudt dat gerapporteerd wordt in lijn met geselecteerde onderdelen van de GRI standaarden. In jaarverslag 2023 rapporteren wij volgens de optie 'With reference'.

Ontwikkelingen wet- en regelgeving

Op dit moment zijn er veel verschillende rapportagestandaarden die gebruikt worden om te rapporteren over Environmental, Social & Governance (ESG). Deze grote verscheidenheid aan standaarden is een van de redenen waarom de Europese Commissie een nieuwe richtlijn in het leven heeft geroepen, die verplicht wordt voor grote ondernemingen: de Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD). Het is de bedoeling dat de CSRD ervoor zorgt dat – op termijn – alle duurzaamheidsrapportages van de grote ondernemingen van hetzelfde niveau zijn.

De richtlijnen van de CSRD omvatten verschillende onderwerpen met betrekking tot duurzaamheid, zoals o.a. strategie, KPI's, doelen, rol van het management, risico's, en ketenafhankelijkheden. De informatie hierover zal belicht worden vanuit twee invalshoeken, de zogeheten dubbele materialiteit: de impact die de onderneming heeft op haar omgeving en de impact van de omgeving op de onderneming. Over bovengenoemde onderwerpen moet worden gerapporteerd in het bestuursverslag.

Alle organisaties die in scope van de EU CSRD vallen, waaronder ProRail, moeten ook gaan rapporteren in lijn met de EU Taxonomy vanaf het moment dat de CSRD in werking treedt. De EU Taxonomy verplicht organisaties in scope om te rapporteren welke economische activiteiten "taxonomy-eligible" en "taxonomy-aligned" zijn. Organisaties moeten rapporteren in welke mate hun activiteiten bijdragen aan de volgende zes doelen: 1) climate change mitigation, 2) climate change adaptation, 3) protection of water and life in water, 4) transition to a circular economy, 5) pollution prevention, 6) protection and restoration of biodiversity and ecosystems.

Deze ontwikkelingen inzake wet- en regelgeving gaan ook impact hebben op de rapportage van ProRail. Vanaf boekjaar 2025 zijn wij verplicht in lijn met de ESRS (European Social Responsibility Standards) en de EU Taxonomy te rapporteren.

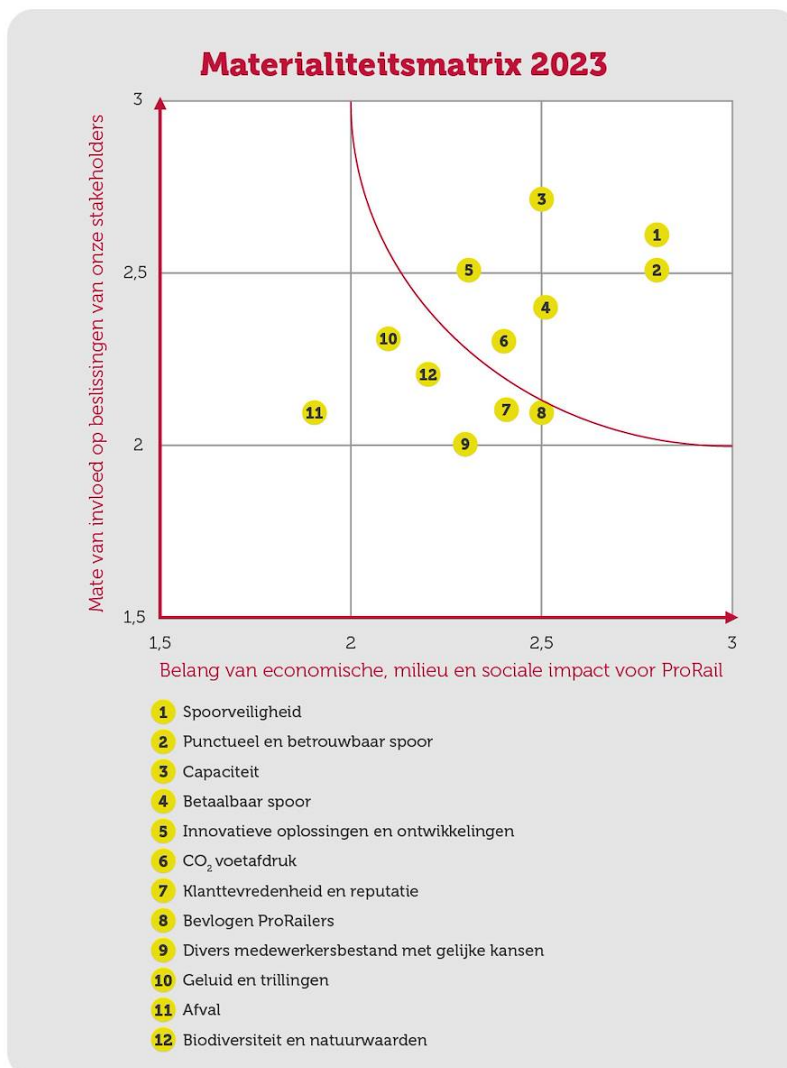
In het licht van deze ontwikkelingen op de rapportagevereisten hebben wij gedurende 2023 verschillende activiteiten ondernomen. Zo hebben we een implementatieplan richting jaarverantwoording 2025 onder CSRD opgesteld. Hiermee wordt onder andere de organisatie breed geïnformeerd over de concrete invulling en impact voor ProRail van de vereisten uit deze regelgeving. Daarnaast zijn de eerste stappen gezet om een multidisciplinair team samen te stellen en zijn een aantal eigenaren van materiele thema's inmiddels actief betrokken in de verdere uitwerking van het plan. In 2024 zal onder andere een gedetailleerde impactanalyse uitgevoerd worden, waar onze afdeling Corporate Audit ook in zal ondersteunen. De uitkomsten

hiervan zullen de verdere vervolgstappen in het implementatietraject bepalen, zodat we tijdig aan de nieuwe rapportageverplichtingen kunnen voldoen.

Vanwege deze veranderende wet- en regelgeving inzake rapportage over duurzaamheid hebben wij er als organisatie voor gekozen om in 2023 geen herijking uit te voeren van de materialiteitsanalyse, maar te volstaan met een interne beoordeling van de materialiteitsmatrix 2022. De weergave van de relevantie van de thema's van ProRail achten wij nog representatief voor het jaar 2023 en is dus overgenomen in de materialiteitsmatrix 2023.

Materialiteitsmatrix en de thema's van 2023

De matrix geeft een overzicht van de mate van belang van alle materiële thema's voor de stakeholders (y-as), afgezet tegen het belang van deze thema's voor ProRail (x-as). De thema's in de rechterbovenhoek hebben hierbij topprioriteit. De materiële thema's van 2023 vertegenwoordigen zo volledig mogelijk het spectrum van maatschappelijke en duurzaamheidsissues waar ProRail mee te maken heeft en sluiten aan bij de rapportage volgens Global Reporting Initiative (GRI). Sommige thema's zijn vanwege de grote reikwijdte in de toelichtingen opgesplitst in sub thema's.



1. Spoorveiligheid

- **Veilige werkomgeving:** onze eigen medewerkers, onze opdrachtnemers en vervoerders kunnen rekenen op veilige werkomstandigheden op en rond het spoor.
- **Veilig reizen op het spoor, stations en emplacementen:** reizigers en verladers moeten kunnen rekenen op veilige infrastructuur en verkeersleiding over het spoor en op veilige en toegankelijke stations en emplacementen.
- **Veilige leefomgeving:** voor de samenleving en omwonenden van het spoor draagt ProRail de verantwoordelijkheid om te zorgen voor een veilige leefomgeving rond het spoor met aandacht voor sociale veiligheid en verkeersveiligheid.
- **Cybersecurity:** digitalisering brengt het risico met zich mee dat op afstand onrechtmatig toegang wordt verschaft tot de digitale omgeving en systemen. Voor ProRail zou dit grote gevolgen kunnen hebben voor de betrouwbaarheid en de veiligheid van de diensten. ProRail draagt zorg voor gedegen beveiliging van de digitale omgeving en systemen om onrechtmatige toegang te voorkomen.

2. Punctueel en Betrouwbaar spoor

Dit thema is onder te verdelen in twee subthema's die nauw met elkaar zijn verbonden.

- **Punctueel spoor:** ProRail wil dat reizigers en goederen op de geplande tijd aankomen op hun bestemming.
- **Betrouwbaar spoor:** hier staat leveringszekerheid centraal: de levering van beschikbare treinpaden garanderen en treinen laten rijden volgens de geplande dienstregelingen. Door goed en preventief onderhoud proberen we verstoringen zoveel mogelijk te voorkomen. Als zich verstoringen voordoen, zetten we ons in om de afhandeling te versnellen en de impact voor onze stakeholders te beperken. We handelen zo betrouwbaar mogelijk door voorspelbaar in informatiebehoefte te voorzien.

3. Capaciteit

- **Capaciteit:** de vraag naar vervoer per trein groeit sterk voor zowel reizigers als goederen. Om deze vraag te faciliteren vergroten wij de capaciteit op het spoor en de stations en optimaliseren wij de benutting hiervan. Waar nodig breiden we de capaciteit uit met infrastructurele aanpassingen.
- **Intermodaliteit:** samen met partners van andere modaliteiten spelen we optimaal in op de deur-tot-deur vervoersvraag.

4. Betaalbaar spoor

ProRail staat voor de uitdaging om zo efficiënt mogelijk waarde te creëren voor de stakeholders. Van belang is geld te investeren daar waar dit het meeste oplevert voor ons netwerk en om ons werk zo efficiënt mogelijk uit te voeren.

5. Innovatieve oplossingen en ontwikkelingen

ProRail werkt aan innovatieve oplossingen die nodig zijn voor de realisatie van meer spoor- en stations-capaciteit, betere prestaties en een duurzamer en kostenefficiënter spoor.

6. CO2-voetafdruk

Dit thema is onder te verdelen in vier subthema's:

- **Duurzame energie:** klimaatverandering is een wereldwijd probleem. ProRail draagt bij aan de verlaging van CO2-uitstoot door zoveel mogelijk duurzame energie in te kopen en waar mogelijk zelf op te wekken.
- **Energieverbruik:** ProRail heeft invloed op het eigen energieverbruik en op dat van treinen en streeft naar reductie hiervan om bij te dragen aan verlaging van de CO2-uitstoot.
- **Duurzaam/circulair materiaalgebruik:** ProRail stimuleert duurzaam/circulair materiaalgebruik bij aanbestedingen en draagt hiermee bij aan verlaging van de CO2-uitstoot.
- **Modal-shift:** ProRail stimuleert meer gebruik van (inter)nationale treinen in plaats van de (vracht)auto en het vliegtuig om bij te dragen aan de klimaatdoelen van Parijs.

7. Klanttevredenheid en reputatie

Jaarlijks doet ProRail onderzoek naar de klanttevredenheid en de reputatie onder vervoerders, spoorpartners, overheden, omwonenden, treinreizigers en eigen medewerkers.

8. Bevlogen ProRailers

Als werkgever hecht ProRail veel waarde aan tevreden en vitale medewerkers door ze eigenaar te laten zijn van hun eigen loopbaan en ontwikkeling. ProRail investeert in de medewerkers met goede primaire en secundaire arbeidsvoorwaarden en de mogelijkheid om trainingen en opleidingen te volgen.

9. Diversiteit en gelijke kansen

ProRail staat voor gelijke behandeling en gelijke kansen voor iedereen in de samenleving. Graag creëren we een werkomgeving waar verschillen tussen mensen worden gewaardeerd en benut.

10. Geluid en trillingen

We minimaliseren hinder voor de omgeving als gevolg van geluid en trillingen veroorzaakt door passerende treinen of werkzaamheden aan het spoor zoveel mogelijk.

11. Afval

Als spoorbeheerder is ProRail (mede)verantwoordelijk voor de afvalstromen die ontstaan tijdens bouw en beheer. Afvaloverlast op het spoor en de stations dient zoveel mogelijk te worden beperkt. Afval is een potentiële grondstof en dient zoveel mogelijk te worden gerecycled en gescheiden afgevoerd te worden zowel door ProRail als door onderaannemers.

12. Biodiversiteit en natuurwaarden

Vanwege de doorkruising van leefgebieden van dieren en planten vormt de spoorweginfrastructuur een fysieke barrière voor de ontwikkeling en het behoud van biodiversiteit in Nederland. ProRail spant zich bij de aanleg en het beheer van het spoor in om de negatieve effecten van het spoor op het ecosysteem tot een minimum te beperken en knelpunten tussen infrastructuur en natuur waar mogelijk op te lossen, zodat natuurgebieden weer met elkaar worden verbonden.



Hapag-Lloyd

MAERSK

MAERSK

www.DAL.biz

P&O Nedlloyd

MAERSK

MAERSK

P&O Nedlloyd

MAERSK

ZIM

MAERSK

MAERSK

MAERSK

MAERSK

ZIM

MAERSK SEALAND

ZIM

HAMBURG SÜD

Hapag-Lloyd

OP1

UIC
MAX 70
ORIG-ESRD
COSG 810

UIC

HAMBURG SÜD
Tel: +49 4103 10 200 8100
Fax: +49 4103 10 200 8104
Email: ddp@hamburgsued.com

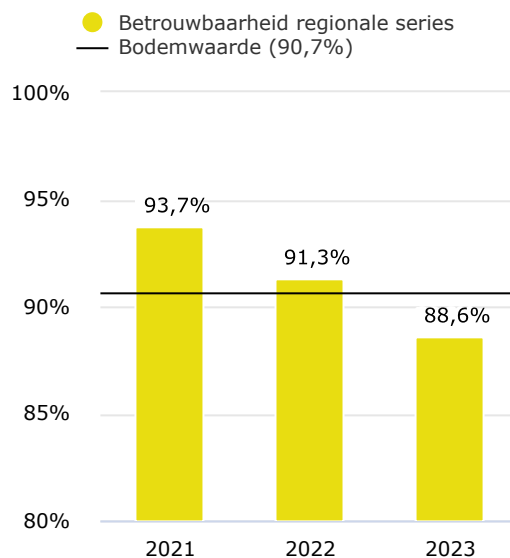
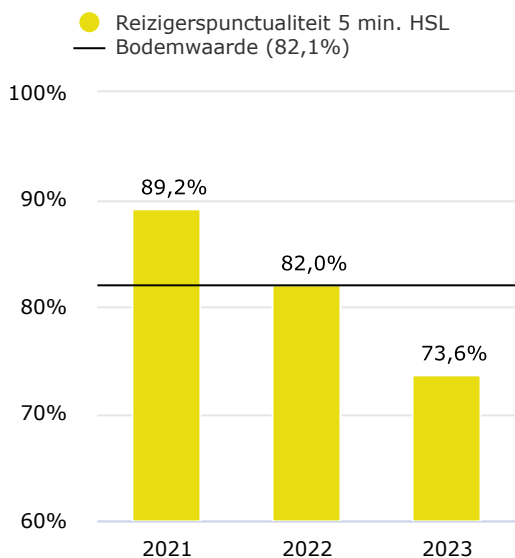
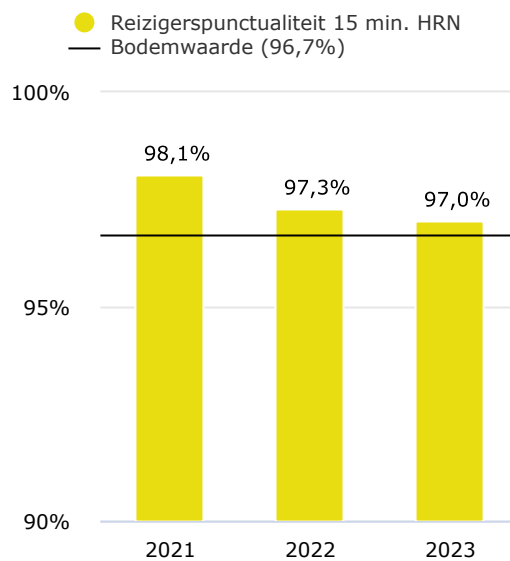
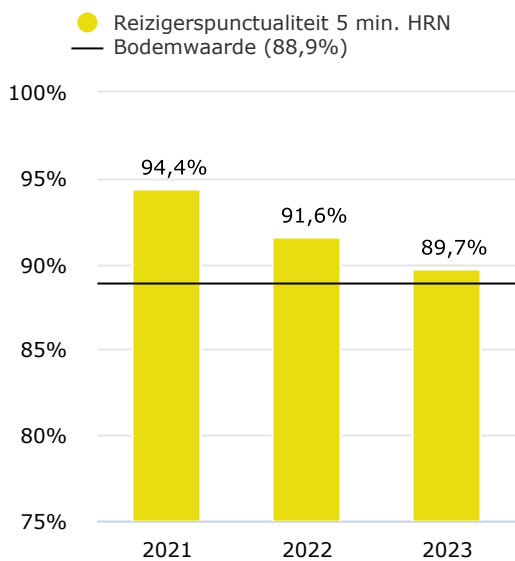
UIC



Onze prestaties

Punctueel spoor

In 2023 was de punctualiteit van het treinverkeer lager dan wat gebruikers van het spoor gewend zijn. ProRail en vervoerders werken 24/7 om het treinverkeer in goede banen te leiden en goede prestaties te realiseren. Het afgelopen decennium waren de punctualiteitscijfers goed. Helaas blijkt uit 2023 dat dit geen vanzelfsprekendheid is. We zien op alle operationele prestatie-indicatoren een verslechtering t.o.v. 2022 en in het geval van Reizigerspunctualiteit HSL 5 minuten, Betrouwbaarheid regionale series en klantoordeel goederenvervoerders, scoren we onder de bodemwaardes.



Reizigerspunctualiteit HRN

De Reizigerspunctualiteit HRN geeft het percentage reizen aan dat met minder dan 5 of 15 minuten vertraging is verlopen. Dat wil zeggen dat de reiziger bij aankomst op zijn of haar uitcheckstation minder dan 5 of 15 minuten vertraging had ten opzichte van de reis die de reiziger volgens de reisplanner had kunnen maken. Reizigerspunctualiteit HRN in 2023 was lager dan afgelopen jaren met 89,7% op 5 minuten en 97,0% op 15 minuten.

Nederland heeft één van de drukst bereden spoorwegnetten ter wereld. Elke dag rijden duizenden treinen over de ruim zeventuizend kilometer spoor die ProRail beheert. We haalden als sector afgelopen jaren een hoge punctualiteit. Dit was alleen te realiseren doordat alles goed op elkaar is afgestemd in de dienstregeling: spoor, treinen, personeel, werkzaamheden. Dit luistert nauw. We werken continu aan het juiste evenwicht.

In 2023 werd dit evenwicht verstoord, vooral door een combinatie van drie factoren: snelheidsbeperkingen, toenemende drukte in de trein en omleidingen van goederenverkeer. Deze factoren halen bufferruimte uit het systeem, waardoor overige vertragingen minder goed kunnen worden opgevangen. We lichten deze hieronder toe:

- *Snelheidsbeperkingen*: Als het veilig kan, dan laat ProRail bij defecten aan het spoor toch treinen rijden. Dit doen wij dan met een snelheidsbeperking. Het oplossen van oorzaken (zoals een verzakking) kost veel tijd. Samen met NS werken we eraan om de impact van snelheidsbeperkingen op reizigers te verminderen. Bij snelheidsbeperkingen rijden treinen langzamer en dat kost tijd die niet in de dienstregeling zit.
- *Toenemende drukte in de trein*: Het wordt steeds drukker in de trein. Om ongeplande treinuitval te voorkomen en om tekorten aan mensen en middelen zo goed mogelijk af te stemmen op de veranderde reizigersaantallen na corona, reed NS een dienstregeling met minder treinen. Daarnaast nam het beschikbare materieel gedurende het jaar af door een tekort aan onderhoudsmonteurs. Bij volle treinen duurt het in- en uitstappen vaak langer dan in de dienstregeling is voorzien.
- *Omlleidingen van goederenverkeer*: Er zijn aan de Duitse zijde van de Betuweroute regelmatig werkzaamheden. Op die momenten rijden goederentreinen vooral via de Brabantroute naar Duitsland. Daar rijden ook reizigerstreinen. Goederentreinen wijken vaker af van hun geplande tijden dan reizigerstreinen wat zorgt voor hinder. Bovendien gebruiken de extra goederentreinen capaciteit op de Brabantroute die normaliter als bufferruimte kan worden gebruikt.

De optelsom van deze drie factoren zorgt dat we vertragingen steeds minder goed kunnen opvangen. En dat is in 2023 terug te zien in onze operationele prestatiecijfers. Klassieke oorzaken van tijdelijk lagere punctualiteit – zoals drukte in de treinen direct na de schoolvakanties en moes van herfstbladeren op het spoor – hadden veel meer impact dan gebruikelijk. In Rotterdam en Schiphol waren door werkzaamheden in het laatste kwartaal tijdelijk minder sporen beschikbaar voor treinverkeer. Om toch zoveel mogelijk treinen te laten rijden en de hinder voor reizigers te minimaliseren, bevatte de aangepaste dienstregeling minder bufferruimte. En dat versterkte weer de impact van geldende snelheidsbeperkingen. Dat effect zagen we in het bijzonder terug in de HSL-KPI, en werkt ook door in de HRN-KPI, omdat de HSL ook onderdeel is van het HRN.

Status afspraken omtrent nieuwe gezamenlijke KPI's met NS

ProRail en NS hebben in 2023 i.h.k.v. de nieuwe vervoerconcessie met IenW nieuwe gezamenlijke KPI's afgesproken: Reizigerspunctualiteit 3 minuten en Reizigerspunctualiteit 10 minuten. Deze zijn inclusief bodem en streefwaarden opgenomen in de nieuwe concessie voor het Hoofdrailnet 2025 – 2033 die 21 december 2023 aan NS is gegund.

Reizigerspunctualiteit HSL (5 minuten)

Reizigerspunctualiteit HSL 5 minuten is een deelverzameling van de reizigerspunctualiteit op het hoofdrailnet. De reizigerspunctualiteit 5 minuten HSL over 2023 bedroeg 73,6%. Daarmee hebben

ProRail en NS onder de met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat afgesproken bodemwaarde (82,1%) gepresteerd.

De scores lagen gedurende 2023 ruim onder de bodemwaarde. Dit had verschillende oorzaken:

- De als gevolg van constructiefouten ingestelde snelheidsbeperking bij Rijpwetering, waar over ongeveer 2 kilometer 80 km/u gereden moet worden, zorgt voor veel vertraging.
- De uitval van treinen lag in 2023 hoger door problemen met de materieelbeschikbaarheid bij de vervoerder. Dit kwam deels door minder back-up materieel als gevolg van het terug leveren van TRAXX-materieel in combinatie met de vertraagde instroom van de Intercity Nieuwe Generatie (ICNG). Daarnaast ging de introductie van de Intercity Nieuwe Generatie (ICNG) gepaard met hoge uitval vanwege een aantal kinderziektes.
- Eind 2023 waren er meerdere periodes met werkzaamheden, bij Schiphol en langdurig bij Rotterdam Centraal. De beperkt beschikbare infrastructuur in combinatie met logistieke keuzes zorgde voor zeer lage aankomstpunctualiteitscores in deze periodes.

Verbeterprogramma HSL-Zuid

HSL-Zuid is een gezamenlijk verbeterprogramma van ProRail en NS en is binnen ProRail gericht op de operationele prestaties op de korte termijn én op maatregelen voor de middellange termijn. Het realiseren van deze maatregelen op de middellange termijn valt buiten het programma en vindt plaats onder de concessiesturing.

Continu verbeteren en prestaties stabiliseren

In 2023 scoorde de reizigerspunctualiteit HSL 73,6% tegenover 82,0% in 2022. Om continu te kunnen verbeteren, volgen we de prestaties nauwgezet en zijn de lijnorganisaties ondersteund met rapportages en evaluaties. Daarnaast is een analyse uitgevoerd om maatregelen te identificeren die de prestaties van de infrastructuur verbeteren. De analyse heeft inzicht gegeven in de diverse storingsoorzaken. Opvallend was het grote aantal personen langs de baan dat voor veel opgeheven treinen heeft gezorgd. In de regio Brabant waren daarom al plannen om op diverse plekken hekwerken te plaatsen. Daarnaast staat een aantal hotspots in andere regio's op de lijst, waar maatregelen worden genomen in het kader van suïcidepreventie. Het stabiliseren van de prestaties in 2023 was een uitdagende opdracht. De tijdelijke snelheidsbeperking bij Rijpwetering had veel invloed. Binnen het verbeterprogramma is de impact van de beperkte materieelbeschikbaarheid bij de vervoerder gedempt met verschillende maatregelen. Deze zijn hoofdzakelijk door de vervoerder uitgevoerd.

Verbeteren prestaties middellange termijn HSL

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 het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat aan ProRail en NS ter beschikking heeft gesteld.

2023 heeft in het teken gestaan van de voorbereiding en realisatie van de volgende maatregelen:

- Het verlengen van de Level 1 Movement Authority in ERTMS;
- Het verwijderen van de waarschuwingsinstallaties van het dienstoverpad aan de westzijde van station Breda;
- Het verwijderen van de fasescheiding bij Zevenbergschenhoek Aansluiting;
- Het verplaatsen van een stopmarkeerbord (een sein in ERTMS) bij de spanningslus bij Zevenbergschenhoek;
- Het plaatsen van windschermen op een viaduct op het noordelijk deel van de HSL waardoor treinen bij harde wind door kunnen rijden.

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.

Betrouwbaarheid regionale series

De prestatie-indicator Betrouwbaarheid regionale series geeft aan welk deel van de geplande treinaankomsten daadwerkelijk is gerealiseerd én waarbij het verschil tussen de geplande en de gerealiseerde aankomsttijd kleiner was dan drie minuten. In tegenstelling tot de klassieke treinpunctualiteit worden uitgevallen treinen en aankomsten van vervangende treinen hierin meegeteld als onbetrouwbaar. Deze indicator wordt gemeten op een representatieve verzameling stations, vooral op de eindpunten van de regionale lijnvoeringen. Betrouwbaarheid regionale series was 88,6% in 2023. Dat is ruim lager dan vorig jaar.

In het eerste kwartaal van 2023 is veel gestaakt door het personeel van de regionale vervoerders. De gemiddelde regionale treinuitval over januari tot en met maart bedroeg mede hierdoor 13,1%. Na afloop van dit kwartaal was al duidelijk dat de bodemwaarde voor de Betrouwbaarheid regionale series dit jaar niet meer realistisch was. In de loop van het jaar kwam daar de uitval als gevolg van personeelstekorten bij vervoerders bij. Bovendien werd het daardoor drukker in de overige treinen, waardoor vertragingen toenamen.

ProRail heeft zelf ook impact op de regionale prestaties gehad, bijvoorbeeld door storingen aan de infrastructuur of problemen met de energievoorziening. En net als op het hoofdrailnet golden ook regionaal op diverse plaatsen snelheidsbeperkingen, bijvoorbeeld vanwege de infrastructuur zelf en de aanwezigheid van dassenburchten.

Betrouwbaar spoor

Impactvolle storingen op de infra

De prestatie-indicator impactvolle storingen op de infra (ook bekend als de KPI Klanthinder) geeft inzicht in het aantal storingen aan de infrastructuur met grote impact op het treinverkeer. Het betreft storingen veroorzaakt door:

- Defecten aan de infrastructuur, zoals bovenleiding, wissels en seinen
- Externe factoren die invloed hebben op de werking van de infrastructuur, zoals suïcides en weersomstandigheden

De indicator impactvolle storingen relateert infraverstoringen aan de hinder die reizigers of verladere hiervan ondervinden. Het wordt uitgedrukt in aantal gewogen treinvertragingminuten (klanthinder) per storing. Hierbij worden alle treinvertragingminuten die herleidbaar zijn tot één oorzaak (locatie/omstandigheden) opgeteld. Infraverstoringen vanaf 680 vertragingminuten tellen mee voor deze prestatie-indicator. Over 2023 is het aantal impactvolle verstoringen uitgekomen op 475, beter dan de bodemwaarde van 520 storingen. Ten opzichte van vorig jaar (455 storingen) is het aantal impactvolle verstoringen met 4% toegenomen.

Het aandeel derden in de storingsoorzaken blijft relatief hoog. Bijna de helft van het aantal grote storingen heeft oorzaken buiten de directe invloed van ProRail, zoals aanrijdingen met personen, dieren of voertuigen maar ook kapotgetrokken bovenleidingen en aangereden viaducten. Verder zijn technische oorzaken een belangrijke bron van storingen, onder meer aan de treinbeveiliging, de wissels en het spoor. De toename van het aantal storingen in 2023 komt door de oorzaken derden en techniek.

Een uitzonderlijke grote storingsoorzaak afgelopen jaar hield verband met het tragische ongeval bij Voorschoten, waarbij een bouwkraan door een goederen- en reizigerstrein is aangereden. Het druk bereiden baanvak Leiden-Den Haag is hierdoor twee weken buiten dienst geweest voor herstel van de schade. Andere storingsoorzaken met grote impact waren stabiliteitsproblemen op de Zeeuwse lijn als gevolg van overvloedige regenval, een ICT-storing op de verkeersleidingspost Amsterdam en diverse dassenburchten bij onder meer Vught, Esch, Voerendaal en Molkwerum,

waarbij het treinverkeer tijdelijk werd stilgelegd om de burchten te ontmantelen en het spoor te herstellen.

Om het aantal impactvolle storingen terug te dringen, evalueert ProRail structureel de grootste incidenten samen met ketenpartners, zoals vervoerders en aannemers. Hierbij onderzoeken we de oorzaak, het verloop en de afhandeling van de storing en stellen we vast welke lessen hieruit te trekken zijn. Waar nodig nemen we maatregelen om de storingen te voorkomen, de afhandeling te versnellen of de impact te beperken.

Per 1 oktober 2023 beschikt ProRail over een krachtig railwegvoertuig dat ingezet kan worden bij incidentenafhandelingen op het spoor: de Unimog. Een mooie samenwerking tussen ProRail en NS om reizigers sneller uit een gestrande trein te krijgen. De Unimog wordt in eerste instantie voor NS ingezet, maar komt ook voor andere vervoerders beschikbaar.

Verstoringen bruggen

De herstelwerkzaamheden aan de Calandbrug zijn succesvol afgerond en op 1 februari 2023 is de Calandbrug weer in gebruik genomen. In 2023 is ook gestart met herstelwerkzaamheden aan de Suurhoffbrug. De versterkingsmaatregelen, waaronder het aanbrengen van verstevigingsplaten en het vervangen van kritische boutverbindingen, zijn in 2023 afgerond. De laatste beperkingen op de Suurhoffbrug zijn in december 2023 opgeheven.

Dassen en bevers

Dassen graven grote gangenstelsels onder het spoor. Omdat dassen een beschermde diersoort zijn, moesten dassenburchten zorgvuldig worden verwijderd. Dit gaf aanzienlijke hinder voor de reizigers:

- Om de dassenburcht in Voerendaal te ontgraven (de grootste onder het spoor tot op heden) konden er drie weken geen treinen rijden.
- Ook in Esch (Den Bosch – Boxtel) en Molkwerum (Stavoren – Leeuwarden) veroorzaakten dassen grote hinder.

Om de dieren te beschermen, zijn nieuwe dassenburchten naast het spoor gebouwd en wordt de das door bijvoorbeeld ondergrondse hekwerken buiten het spoor gehouden.

Om meer grip te krijgen zijn we in 2023 gestart met het programma 'Dassen en bevers'. Dit programma werkt aan:

- Een landelijke monitoringsronde (uiterlijk in het derde kwartaal van 2024 gereed) om te onderzoeken waar gravers aanwezig zijn;
- De ontwikkeling van een juridisch handelingskader;
- Diverse technische middelen en oplossingen voor het opsporen van gravers en het verhinderen van graafschade.

Winterweer

In de winter 2022-2023 waren er geen winterse omstandigheden die het treinverkeer hebben beïnvloed. Naar aanleiding van het evaluatierapport over de winterse week in februari 2021 werkten we in 2023 wel verder aan maatregelen om het spoor bereikbaar te houden bij winterse omstandigheden. Samen met NS en regionale reizigersvervoerders maakten we nieuwe plannen voor de dienstregeling bij (extreem) winters weer.

- Bij zwaar winters weer kan de flexibele, landelijke, uitgedunde dienstregeling (flexLUD) van NS in combinatie met de reguliere, volledige dienstregeling van goederenvervoerders, regionale en internationale reizigersvervoerders ingezet worden. Ook biedt de LUD sinds december 2023 nu ook de mogelijkheid één of meerdere regionale gebieden te ontkoppelen. In een ontkoppeld gebied wordt de treindienst verder afgeschaald of in uiterst geval geheel geen treindienst uitgevoerd.

- Bij extreem winters weer kan de speciale 'Nooddienstregeling winter' ingezet worden. Deze Nooddienstregeling maakt gebruik van een minimaal aantal te bedienen wissels (550 wissels van in totaal 7.200 wissels). Deze set wissels wordt door sneeuwplougen van aannemers vanaf vaste locaties beschikbaar gehouden. De Nooddienstregeling winter biedt ongeveer 15% van de reguliere vervoerscapaciteit.
- Na de inzet van een Nooddienstregeling winter en als het weer beter wordt, gaan vervoerders hun dienstregeling weer opstarten. NS kan dan de 'Opstartdienstregeling' inzetten. Op basis van beschikbare infrastructuur en materieel en personeel worden stap voor stap sprinters ingezet. In deze dienstregeling wordt van 15% uitgebouwd naar 40% van de reguliere dienstregeling.

Naast deze nieuwe plannen, zijn er ook andere wijzigingen doorgevoerd, zoals de deelname van de regionale reizigersvervoerders aan het besluitvormingsproces, de totstandkoming van de gezamenlijke kernboodschap onder regie van ProRail en het handelingskader Extreem weer voor aannemers. De verwachting is dat we hiermee nog beter voorbereid zijn op winterse omstandigheden.

Vervanging verwarmingskasten Maasvlakte, Europoort en Botlek

In het kader van het project wintermaatregelen zijn 38 van de 44 verwarmingskasten op de emplacementen Maasvlakte, Europoort en Botlek vervangen. We hebben m.b.t. de laatste 6 kasten alle werkzaamheden uitgevoerd. Deze worden opgeleverd als de problemen met de voeding zijn opgelost. Zodra alle kasten zijn opgeleverd, functioneert de verwarming van alle wissels op deze emplacementen weer naar behoren.

Spooronderhoud: prestatiegericht onderhoud (PGO)

ProRail laat in 21 contractgebieden kleinschalig dagelijks spooronderhoud uitvoeren door gecertificeerde aannemers. Dit onderhoud wordt aanbesteed via PGO-contracten. Vanwege vertraging bij de Europese aanbesteding van de nieuwste contractvariant Prestatiegericht Onderhoud 4.0 (PGO 4.0), zijn acht aflopende PGO-contracten tijdelijk, zonder nieuwe aanbesteding, verlengd. Dit was nodig, omdat de continuïteit van het spooronderhoud cruciaal is voor de veiligheid en beschikbaarheid van ons spoor: we nemen daar geen enkel risico mee. Inmiddels zijn de eerste vijf PGO 4.0 contracten (voorlopig) gegund.

Daarnaast werkt ProRail via het programma Klein Onderhoud op Orde aan structurele verbeteringen: verbeteringen van processen en systemen, organisatie en besluitvorming, menselijk kapitaal en samenwerking met stakeholders.

In 2023 hebben we het kernproces voor klein onderhoud verder aangescherpt. Hierdoor is duidelijk welke activiteiten we moeten doen om klein onderhoud goed te contracteren en uit te voeren en wie daarvoor allemaal nodig is. Een uniforme voortgangsrapportage en vaste overlegstructuur ondersteunen bij een eenduidige aansturing van de keten van klein onderhoud. Ook zijn we gestart met de ontwikkeling van een nieuwe strategie voor klein onderhoud in de verdere toekomst. Belangrijke uitdagingen zijn bijvoorbeeld het behouden van essentieel personeel in de sector voor spooronderhoud en digitalisering.

Verbeterprogramma Zee – Zevenaar

Het verbeterprogramma Zee – Zevenaar is vanaf 2022 een programma onder de beheerconcessie. Het programma is gericht op het, met de sector, verbeteren van de kwaliteit van het spoorgoederenvervoer in het gebied Zee – Zevenaar, met extra aandacht voor het havengebied. De verbeteringen betreffen het voldoen aan wet- en regelgeving voor externe veiligheid, het wegwerken van achterstanden in de infra, de gewenste toestand borgen met passend beheer en de organisatie met de aannemer, en het leggen van een basis van structureel adequaat beheer. Hieronder staan op hoofdlijnen de voortgang van de deelprojecten van dit programma.

Blusvoorzieningen

Op twee locaties op Waalhaven Zuid en één locatie op Maasvlakte West zijn met goedkeuring van het bevoegd gezag per 1 januari 2023 tijdelijke voorzieningen getroffen, vooruitlopend op de realisatie van de definitieve brandblusvoorzieningen. De tijdelijke voorzieningen zijn in 2023 omgezet naar de definitieve voorzieningen. Daarnaast zijn op de emplacements sinds januari 2023 diverse afrondende werkzaamheden uitgevoerd. De eindoplevering van de emplacements Europoort, Botlek, Pernis en Maasvlakte West loopt. Tijdens de zestiendaagse buitendienststelling in december 2023 zijn op Waalhaven Zuid de laatste werkzaamheden afgerond. De blustrein is daarmee niet langer nodig, deze is ontmanteld. Oplevering van Maasvlakte Zuid vindt begin 2024 plaats.

In juli 2023 is met succes een pilot 'spoelen met 3 m/s' op Europoort uitgevoerd. De blusleiding op Botlek is in december 2023 succesvol gespoeld. De subsidieaanvraag voor het spoelen is in januari 2024 goedgekeurd.

Op 1 september 2023 hebben we, gegeven de uitkomsten van het hoogspanningsonderzoek dat inzet binnen de gewenste tijd veilig kan plaatsvinden als de richtlijnen in acht worden genomen, aangegeven welke activiteiten zijn voorzien in vervolg op de bevindingen en uitkomsten van het onderzoek. In het begin van het vierde kwartaal van 2023 heeft het bevoegd gezag aanvullende vragen gesteld die nadere uitwerking vragen. Deze zien toe op incidentscenario's in de nabijheid van hoogspanningslijnen en de bereikbaarheid en inzetbaarheid in relatie tot de arboveiligheid van de brandweer. De adviesbureaus zijn gestart met de uitwerking, de eerste resultaten worden aan het einde van het eerste kwartaal 2024 verwacht.

Omgevingsveiligheid: last onder dwangsom

Het aantal ontvangen LoD's laat in 2023 (totaal 17) een toename zien ten opzichte van 2022 (totaal 8). Ondanks verschillende maatregelen en het intensiveren van het toezicht op de emplacements, blijft het lastig om overtredingen van de huisregels onder controle te krijgen. Het toezicht op de emplacements is daarom sinds mei 2023 geïntensiveerd. Daarnaast zijn veel LoD's ontvangen voor niet-functionerende verlichting op de emplacements. Er is een project gestart om de verlichting versneld te vervangen door led. We geven hier in 2024 extra aandacht aan.

In 2023 is een plan van aanpak Milieu Compliance opgesteld. In de tweede helft van 2023 zijn alle milieuvoorschriften inzichtelijk gemaakt en is gestart met de analyse naar de wijze van borging van ieder voorschrift. Begin 2024 worden hier specifieke projecten voor geformuleerd. In het derde kwartaal van 2023 is de uitrol gestart van de Milieu Compliance Beheer Tool (MCBT) voor het plannen en uitvoeren van visuele inspecties en testen binnen de omgevingsvergunning Milieu. In het vierde kwartaal van 2023 zijn we begonnen met de opzet van een Milieu Management Systeem waarin het beleid, de doelstellingen, processen en operationele werkwijzen structureel worden gedocumenteerd, gecontroleerd en bijgestuurd via een Plan-Do-Check-Act-cyclus.

Wegwerken achterstanden in infra

We hebben het afgelopen jaar achterstanden in de infra weggewerkt en logistieke knelpunten aangepakt. In totaal zijn vorig jaar 33 wissels, 22 overwegen en circa 10 kilometer spoor vernieuwd. De versterkingsmaatregelen aan de Suurhoffbrug zijn eind 2023 succesvol afgerond, de laatste beperkingen zijn daarna opgeheven. Daarnaast is het reservedelenbeheer en voorraadbeheer op kritische onderdelen (project kritisch voorraadbeheer) op peil gebracht en is het proces geborgd in de staande organisatie. De tankplaten zijn afwijkingsvrij gemaakt, de definitieve trappen worden begin 2024 geplaatst. Het achterstallig onderhoud aan de blusvoorzieningen op het A15-tracé en delen van de Havenspoorlijn buiten de emplacements zijn in het vierde kwartaal van 2023 afgerond. Logistieke contingency plannen zijn beschikbaar.

De daling van het aantal hinderrijke storingen, al zichtbaar in 2022, zette in 2023 door. De PDCA-cyclus op storingen is voortgezet. De focus ligt op grote veroorzakers van de vertragingen, zoals 25kV, bruggen, wissels en detectiesysteem Jade 1. De vervoerders herkennen de daling. Zij geven echter ook aan dat er onvoldoende voortgang wordt geboekt in het structureel wegwerken van de achterstanden in de haven.

Onderhouds- en leveringscontracten

De voorbereiding voor de aanbesteding van een nieuw PGO-contract Zee – Zevenaar 2025 is opgestart.

European Rail Traffic Management System (ERTMS)

De invoering van ERTMS vormt een belangrijke stap in de digitalisering van het spoor. Het legt de basis voor verhoging van de veiligheid en intensiever gebruik van de spoorinfrastructuur. Door een gecoördineerde uitvoering met andere landen binnen de Europese gemeenschap draagt de invoering van ERTMS bij aan vereenvoudiging van grensoverschrijdend treinverkeer. De landelijke invoering van ERTMS is een omvangrijke opgave die met de huidige aanpak ten minste tot 2050 zal duren. Het ERTMS-programma vormt de basis voor deze uitrol. Het programma ERTMS omvat in Nederland de ombouw van acht baanvakken, waaronder een proefbaanvak, de ombouw van ruim 1.300 materieeleenheden en aanpassing van relevante gebruikersprocessen en ICT-systemen. De invoering van ERTMS verandert het werk voor 15.000 tot 18.000 gebruikers, waaronder machinisten, treinverkeersleiders en beheer- en onderhoudsmedewerkers aan baan en trein.

Voor de invoering van ERTMS heeft ProRail twee opdrachten van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat:

- Opdracht voor de coördinatie van alle spoorpartijen in Nederland. De uitvoering van deze opdracht is belegd bij de programmadirectie ERTMS, welke rechtstreeks onder de Raad van Bestuur van ProRail is geplaatst. De verantwoording over de activiteiten vindt plaats via de stuurgroep ERTMS aan het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.
- Opdracht voor de aanpassing van de infrastructuur, aanleg en aanpassingen van centrale systemen, opleidingen en aanpassingen van de organisatie binnen ProRail. Hiervoor is het programma 'Implementeren van ERTMS binnen ProRail' (IEP) ingericht.

Het programma ERTMS heeft sinds 11 juni 2013 de status 'groot project'. Twee keer per jaar stelt het ministerie een voortgangsrapportage (VGR) op over ERTMS.

De coördinatieopdracht

Hoewel diverse ERTMS-projecten voortgang boeken, staat de overall programmaplanning van de ingebruikname van ERTMS onder druk. Eind 2022 rapporteerde de programmadirectie ERTMS een geprognosticeerde overschrijding van bijna € 1 miljard op het programmabudget van € 2,5 miljard. Daarnaast voorzag deze directie dat nog eens € 400 miljoen aanvullend budget nodig is vanuit de reguliere EOVBudgetten (Exploitatie, Onderhoud en Vernieuwing).

Op voorstel van de programmadirectie heeft de stuurgroep ERTMS de opdracht gegeven voor een second opinion door een commissie van buitenlandse ervaringsdeskundigen. Deze commissie presenteerde eind augustus 2023 haar bevindingen. De conclusie was dat de Nederlandse geraamde kosten aanzienlijk boven de kosten van uitgevoerde projecten elders in Europa lagen. Het advies was te starten met ervaring opdoen. Daarvoor moet de planning worden aangepast. Daarnaast geeft de commissie aan dat de huidige planning onrealistisch is. Wat betreft de rol van de programmadirectie gaf de commissie het advies om deze een meer aansturende in plaats van een regisserende rol te geven. De stuurgroep nam dit advies in september over. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat past hiervoor de opdracht aan de programmadirectie aan.

In november stelde de staatssecretaris de Tweede Kamer op de hoogte van de hierboven beschreven conclusies en de gewijzigde aanpak van het programma. In haar brief kondigde ze de

instelling van een Adviesraad Digitalisering aan. Deze adviesraad zal gevraagd en ongevraagd de programmaorganisatie adviseren.

Implementatie ERTMS bij ProRail (IEP)

Het implementeren van ERTMS bij ProRail is onderdeel van een grote digitaliseringsslag en technologische vernieuwing van Nederlands complexe spoorstelsel. Niet alleen wordt de treinbeveiliging vernieuwd en gedigitaliseerd, maar er wordt ook een grote digitaliseringsslag gemaakt op de hele keten van infrastructuurdata en de softwaresystemen van Capaciteitsmanagement en Verkeersleiding. Ook worden gelijktijdig de treindetectie, het voedingssysteem, de bekabeling en de aansturing van bijvoorbeeld wissels en overwegen vernieuwd.

De implementatie van ERTMS bij ProRail bestaat uit drie delen:

1. Softwaresystemen, ICT-infrastructuur en buitenelementen gereed maken voor ERTMS
2. Processen inrichten en personeel opleiden voor operatie met ERTMS
3. Ombouw baanvakken naar ERTMS

ad 1. Softwaresystemen, ICT-infrastructuur en buitenelementen gereed maken voor operatie met ERTMS

- Voorbeelden van de op dit gebied in 2023 gerealiseerde ERTMS-ontwikkelingen zijn Central Safety System (CSS) en Train Control Systemen (TCS). Het Central Safety System (CSS) is de centrale computer, het 'rekenhart', van ERTMS Op het Railcenter in Amersfoort zijn de eerste pre-integratietesten gedaan met Thales, de leverancier van het Central Safety System.
- De digitalisering van infradata maakt het mogelijk om de toetsing van infraontwerpen te digitaliseren. Hiervoor is een applicatie ontwikkeld (Track Changes) die de railverkeerstechnici ondersteunt bij het toetsen van ontwerpen.
- Ontwikkeling ICT-netwerken / ERTMS Data centers (EDC): In 2023 is begonnen met het ontwerp om twee van de bestaande Nationale Data Centers van ProRail geschikt te maken om het CSS (Central Safety System) voor ERTMS te huisvesten.

ad 2. Processen inrichten en personeel opleiden voor operatie met ERTMS

In 2023 is gewerkt aan aanpassing van processen en opleiden van personeel.

- Assetmanagement - Railverkeerstechniek
Railverkeerstechnici controleren de ontwerpen van de baanvakken waar ERTMS wordt uitgerold aan de hand van de ontwerpvoorschriften (OVS) en stellen vast of er sprake is van een veilig ontwerp. De invoering van ERTMS vergt een verandering in processen en werkwijze voor de circa twintig vakmensen die werkzaam zijn binnen deze afdeling. De implementatie van deze veranderingen in procesbeschrijvingen en opleidingen zijn eind 2023 afgerond.
- Verkeersleiding
Om treinverkeersleiders goed op het toekomstig gebruik van ERTMS (level 2 baseline 3) voor te bereiden worden zij tijdig opgeleid. De uitvoering hiervan loopt conform plan. De verkeersleidingspost Amsterdam was op tijd klaar voor ervaringsrijden op Amsterdam-Utrecht en de verkeersleidingspost Zwolle is gereed voor ervaringsrijden op de Hanzelijn.
- Op verzoek van NS is afgesproken dat de nieuwe European Instructions (TSI OPE 2023) gelijktijdig met de invoering van ervaringsrijden worden ingevoerd. Deze European Instructions vervangen de zogeheten aanwijzingen die een treindienstleider aan een machinist kan geven. Op 1 september zijn de European Instructions succesvol geïmplementeerd. Nederland is het eerste land dat nationaal de nieuwste versie van de European Instructions heeft geïmplementeerd, en heeft hiervoor een compliment ontvangen van de Europese Commissie.
- Met 'ERTMS on Tour' krijgen treinverkeersleiders van ProRail en machinisten van vervoerders een kennismaking met de nieuwste versie van ERTMS en de nieuwe manier van werken voor machinisten. Hiervoor is een simulator ontwikkeld voor simulatie van gebruikersprocessen voor machinisten en treinverkeersleiders (SIGMAT).
- Ketenbeheer
Voor een werkend en werkbaar vervoersstelsel is het van belang om beheerprocessen aan te passen. Bij ProRail ligt het zwaartepunt met name bij de clusters ICT, Asset Management en

Verkeersleiding. Sommige processen raken processen van andere organisaties, waardoor ook tussen partijen straks anders wordt samengewerkt. Het monitoren van de hele keten (van trein tot centrale systemen), het oplossen van incidenten en het doorvoeren van wijzigingen wordt ketenbeheer genoemd. Bestaande ERTMS-baanvakken (Betuweroute, HSL-Zuid en Amsterdam – Utrecht) worden gebruikt om analyses te doen en verbeteringen door te voeren.

ad 3. Ombouw baanvakken naar ERTMS

Het programma ERTMS omvat de ombouw van diverse baanvakken in Nederland, waaronder een proefbaanvak. Voorbeelden van concreet gerealiseerde resultaten:

- *Baanvakken Amsterdam – Utrecht en Hanzelijn voor ervaringsrijden*
De infrastructuur op baanvak Amsterdam – Utrecht is begin september succesvol in dienst gesteld ten behoeve van het ervaringsrijden door NS. De samenwerking tussen de verkeersleidingpost Amsterdam en de testmachinisten voor ervaringsrijden loopt goed. De aanpassing van de infrastructuur op baanvak Hanzelijn is door ontwikkelproblemen bij leverancier Alstom vertraagd.
- *Baanvak Harlingen Haven – Leeuwarden (Early Deployment Lijn)*
Dit baanvak is onderdeel van de Noordelijke lijnen (ENL). De marktbenaderingsstrategie voor de Noordelijke Lijnen is in 2023 vastgesteld.
- *Baanvak Kijfhoek – Belgische grens*
Eind 2023 is de aanbesteding voor de aanleg van baanvak Kijfhoek – Belgische grens gestart.

Informatie- en communicatietechnologie

Wij werken voortdurend aan verdere verbetering van de beschikbaarheid en continuïteit van de systemen die het treinverkeer ondersteunen.

Digitaliseringsvisie

Op basis van input van gesprekken met vele stakeholders hebben we een ProRail-brede digitaliseringsvisie opgesteld. In deze visie staat hoe ProRail de transitie naar verdere digitalisering van het spoor mogelijk wil maken. We willen ons ICT-landschap moderniseren, waardoor we nieuwe functionaliteiten kunnen bouwen en waarmee we de organisatie klaarmaken voor een digitale toekomst. Dit is essentieel voor de toekomstbestendige instandhouding van onze fysieke infrastructuur en om de kwaliteit van onze dienstverlening op peil te houden. Deze visie heeft als doel dat ProRail in 2024 naast de fysieke infrastructuur voor de spoorsector ook de digitale infrastructuur levert. ProRail start de eerste implementaties in 2024 binnen de budgettaire kaders zoals deze voor EOv en Aanleg gegeven zijn. Onderdeel van deze visie is het moderniseren van het logistieke Post21 landschap (mission critical omgeving).

Lifecycle Management

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 waarvan inmiddels 219 stuks zijn gerealiseerd. In 2022 hebben we het oude telefonesysteem GRI (Geo Redundante INTtel) vervangen door een nieuw systeem. In 2023 is het vernieuwde GRI-systeem aangepast om de gebruikerservaring te verbeteren. We zijn gestart met het project om SAP EAM (Enterprise Asset Management), waarin we onze assets vastleggen, te vervangen.

ICT-ontwikkelingen

De aanbesteding van de maatwerksoftware en de daarbij behorende transitie van de vijf grootste functionele werkgebieden naar de nieuwe ProRail IT Partners is succesvol afgerond.

De opleidingsomgevingen voor nieuwe treinverkeersleiders zijn compleet vernieuwd en voorzien van de laatste treinverkeersleiders-software. De functionaliteiten zijn gelijk aan de praktijk waardoor de kwaliteit van het opleidingsprogramma is verbeterd.

Voor de Niet Centraal Bediende Gebieden (NCBG) is een nieuwe applicatie (FENIKS) ontwikkeld. Deze applicatie zorgt ervoor dat we in specifieke gebieden, die niet centraal bediend worden, weten waar de treinen zich bevinden. Dit bevordert de veiligheid op het spoor.

Voor de effectieve afhandeling van een 80-weekse buitendienststelling bij Emmerich is een traject gestart om een tool te bouwen waarmee zo'n grote buitendienststelling bestuurbaar blijft.

In 2022 hebben we forse performance- en stabiliteitsproblemen gehad in onze planningsomgeving. Hierdoor hebben we data over de dienstregelingen niet op tijd kunnen leveren. In 2023 hebben we de performance en stabiliteit kunnen herstellen naar het gewenste niveau.

De digitalisering van de assetketen (GI/IDE) is in 2023 succesvol voortgezet. Het inwinnen en verstrekken van data is geoptimaliseerd door verbetering van de ad hoc werkwijze en door te transformeren naar een duurzamer en beheersbaarder systeem. In de eerste helft van 2024 gaat deze naar productie.

Track changes, businessapplicatie om de ontwikkelingen van de infrastructuur te volgen, is opgeleverd en in beheer genomen. Track changes is in co-creatie ontwikkeld en een belangrijke stap in de digitalisering van de assetketen. We gaan dan van tekening naar data: specifieke data wordt geautomatiseerd ingelezen en nauwkeurig gevisualiseerd naar geografisch en schematische weergave van spoor en omgeving. Hierdoor kan er efficiënter gewerkt worden door gedataficeerde ontwerpen van ingenieursbureaus te beoordelen, bevindingen vast te leggen en samen te werken met ingenieursbureaus.

Sinds 2023 kunnen we de conditie van steeds meer verschillende assets monitoren. Dit gaat onder meer om het functioneren van beweegbare bruggen en het effect van een sneller rijdende IC Berlijn op de baanstabiliteit. Door beter inzicht te krijgen in de conditie, risicogebieden en degeneratie van onze assets werken we meer toe naar datagestuurd assetmanagement.

Eind 2023 is de applicatie Meerjarig Digitaal Planbord live gegaan waarmee voor beheer een verbeterde rapportage en (kaart) weergave mogelijk is van de TVP-planning (treinvrije periode). Voor de Pipeline Management Tool (PLMT) zijn er dit jaar verschillende belangrijke aanpassingen doorgevoerd om het portfoliomanagement te verbeteren.

Er is een nieuwe release van de BTD-planner (buitendienststelling) met verbeterde conflictsignalering opgeleverd. Dit scheelt veel handwerk en de doorlooptijd van conflicten wordt met weken verkort. Ook levert de nieuwe aanpak 400 extra onderhoudsnachten op omdat fijnmaziger wordt gewerkt en er niet onnodig onderhoudsroosters vervallen.

De webapplicatie SpoorInBeeld is gerealiseerd. Dit geeft toegang tot al het binnen ProRail beschikbare beeldmateriaal van spoor en omgeving. Er wordt nu gewerkt om ook de opnames van videoschouwtreinen hieraan toe te voegen.

Business Continuity Management

ProRail is aangewezen als AED (aanbieder van een essentiële dienst) en Vitale Aanbieder. Dit betekent dat ProRail moet zorgen en laten zien dat zij "all hazard" voorbereid is op ernstige incidenten, zodat deze niet zullen leiden tot maatschappelijke ontwrichting.

We werken aan het voldoen aan de Wet Beveiliging Netwerk- en Informatiesystemen. Deze richt zich op het beperken van de gevolgen van cyberincidenten en verplicht AED's om maatregelen te nemen voor de beveiliging van hun ICT (zorgplicht) en ernstige incidenten te melden (meldplicht). Verder scherpen we binnen ICT processen en maatregelen aan. Met een vernieuwde schadetype

inventarisatie (schadetype is impact op de operatie in tijd) zijn de voor Vitaal Spoor gevraagde mission critical systemen en applicaties opnieuw vastgesteld.

ProRail heeft in 2023 actief bijgedragen aan de uitwerking van de te hanteren criteria voor Vitaal Spoor. Voor haar eigen domein heeft ProRail een Actieprogramma Vitaal Spoor opgezet dat vier jaar loopt. Hiervoor zijn in 2023 verkenningen uitgevoerd naar aanvullende maatregelen op verschillende domeinen (o.a. fysieke infrastructuur, ICT, economische veiligheid, cybersecurity). Dit loopt door in 2024 en de planning is dat deze eind 2024 gereed zijn voor besluitvorming.

Deze op elkaar aansluitende activiteiten in het kader van BCM, Cybersecurity en Vitaal Spoor zijn tevens de basis van de voorbereidingen om, nadat deze zijn omgezet in nationale wetgeving, te gaan voldoen aan de Europese wetgeving NIS-2 (Network and Information Security) en CER (Critical Entities Resilience).

IT Security

We beheren als een van de grootste ICT-bedrijven in Nederland zogenoemde 'vitale infrastructuur' die gepaard gaat met aanzienlijke risico's op digitale aanvallen. In 2023 is vanuit de afdeling Cybersecurity de centrale regie georganiseerd op het cybersecurity vraagstuk en sturen we op de gehele informatiebeveiliging. Dat geldt eveneens voor het aantoonbaar voldoen aan eisen die gesteld worden vanuit wet- en regelgeving.

ICT-storing

Op 4 juni 2023 kwam het treinverkeer in en rond Amsterdam tot stilstand door een grote en ongewone ICT-storing. Voor de bediening van dit gebied is succesvol uitgeweken naar een uitwijk-locatie in Utrecht. De storing heeft veel hinder gebracht voor reizigers. NS en ProRail hebben een gezamenlijke evaluatie uitgevoerd en verbeter- maatregelen gedefinieerd. Deze set is verdeeld in 'de vier V's': voorkomen, voorspellen, versnellen en verbeteren.

- **Voorkomen:** Om de kans op herhaling van een dergelijke storing te verkleinen, heeft ProRail extra monitoringssoftware ingebouwd die slechte connectiviteit vroegtijdig signaleert. ProRail werkt ook aan mogelijkheden om de stabiliteit van het betreffende systemenlandschap verder te verhogen. Ook zijn aanpassingen voorbereid om te zorgen dat vitale ICT-systemen van een verkeersleidingspost nog acht uur zelfstandig kunnen doordraaien bij een netwerkstoring. Deze zijn opgenomen in de releaseplanningen voor het eerste kwartaal van 2024.
- **Voorspellen:** Bij een grote storing heeft de logistieke keten, en zeker de reiziger, behoefte aan een betrouwbare voorspelling wanneer de storing is opgelost. Door de aard van de storing en het besluitvormingsproces op 4 en 5 juni lukte dat niet goed. We hebben onderzocht hoe het prognoseproces in de techniek en logistiek kan worden verbeterd door te werken met storingscategorieën en scenario's. Dit wordt in het eerste halfjaar van 2024 verder uitgewerkt.
- **Versnellen:** De uitwijklocatie in Utrecht is primair bedoeld voor wanneer een verkeersleidingspost fysiek niet meer bruikbaar is (brand, e.d.) en niet voor een ICT-storing. De uitwijk op 5 juni was desondanks succesvol, maar dit proces kan worden versneld. Hiertoe zijn maatregelen uitgewerkt die in 2024 worden doorgevoerd. Daarbij worden ook de uitwijkscenario's en draaiboeken verbeterd. Ook is de crisismanagementorganisatie doorgelicht. Het plan om het crisismanagement verder te professionaliseren is gereed en de uitvoering hiervan is opgenomen in het jaarplan van 2024.
- **Verzorgen:** Door onduidelijkheid over de prognose van het herstel was de berichtgeving aan de reizigers op 4 en 5 juni niet consistent. Samen met NS zijn verbeteringen uitgewerkt in de keten om de berichtgeving en reisinformatie aan reizigers te verbeteren. Deze en overige verbeteringen worden in het eerste kwartaal van 2024 doorgevoerd, waarvan een deel met name bij NS ligt.

Veiligheid

Veilig reizen op het spoor, veilig leven rond het spoor en veilig werken aan het spoor zijn topprioriteiten waar wij elke dag veel energie in steken. Wij streven er voortdurend naar onze veiligheidsrisico's zoveel mogelijk te minimaliseren.

Veiligheidscultuur

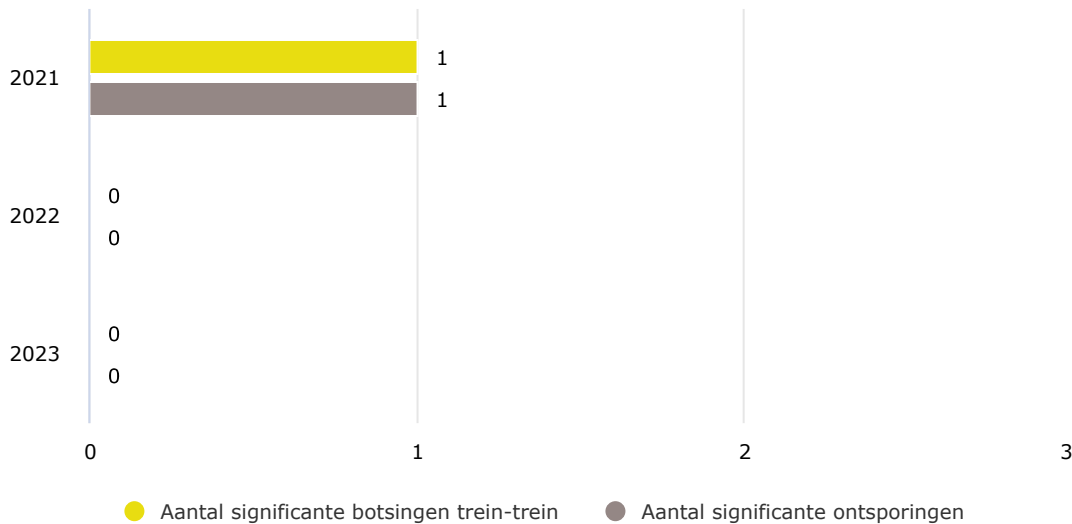
De belangrijkste veiligheidsdossiers voor ProRail zijn o.a. Overwegen, Aantoonbaar Veilige Bereikbaarheid (AVB) en Prestatiegericht Onderhoud (PGO), Bruggen, Suïcides en Haven. We staan immers voor een flinke uitdaging: we moeten werken aan groei en onze organisatie fundamenteel versterken. Veiligheid is en blijft daarbij onze *license to operate*.

Communicatie over veiligheid

In 2023 communiceerde ProRail regelmatig over veiligheidsonderwerpen. In het oog sprong onze campagne over veilig gedrag door beroepschauffeurs op en nabij overwegen. Ze werden bereikt met realistische animaties en gerichte advertenties op sociale mediaplatformen. De campagne kreeg landelijke media-aandacht. Chauffeurs werden opgeroepen alert te zijn bij overwegen, altijd te stoppen voor rood licht, stilstaan te vermijden en daarmee filevorming op overwegen te voorkomen. Bij actuele aanleidingen kwam het onderwerp veiligheid ook aan bod, bijvoorbeeld bij publicaties over incidentonderzoeken zoals 'treinbrand Etten-Leur' en evaluaties van o.a. de grote storing bij de verkeersleidingspost Amsterdam. Bijzondere aandacht was er ook voor incidentonderzoek naar het ongeval in Voorschoten. Hierbij kwam een goederentrein in botsing met een kraan op lorries, waarna een reizigerstrein in botsing kwam met de kraan en ontspoorde. De kraanmachinist kwam daarbij om het leven en inzittenden van de ontspoorde reizigerstrein raakten gewond.

Ook in de interne communicatie is structureel aandacht voor veiligheid en veiligheidsbewustzijn. We houden online ProRail-brede talkshows 'Safety talks' genaamd. Hierin belichten we steeds een aspect rond veiligheid of de veiligheidscultuur. In maart sloot de SafetyTalk aan bij de landelijke bouwbranche-brede 'Bewust Veilig dag' en stonden we stil bij de veiligheidsregels die gelden als mensen in de buurt van het spoor komen. Ook was er veel aandacht voor sociale veiligheid. Als ondertekenaar van de Governance Code voor de Bouw (GCVB) ondersteunden we de bewustwordingscampagne over aanrijdgevaar op bouwplaatsen. Ook organiseerden we het halfjaarlijkse Veiligheidsontbijt van de GCVB waarbij we veel deelnemers kennis lieten maken met veiligheid in de spoorse wereld en een platform boden voor kennisuitwisseling.

Veilig reizen



Europese definitie significant: Ongeval met een schade > EUR 150.000, of dodelijke/ zwaargewonde slachtoffers, of geen treinverkeer mogelijk op gehele baanvak > 6 uur.

Ontsporingen

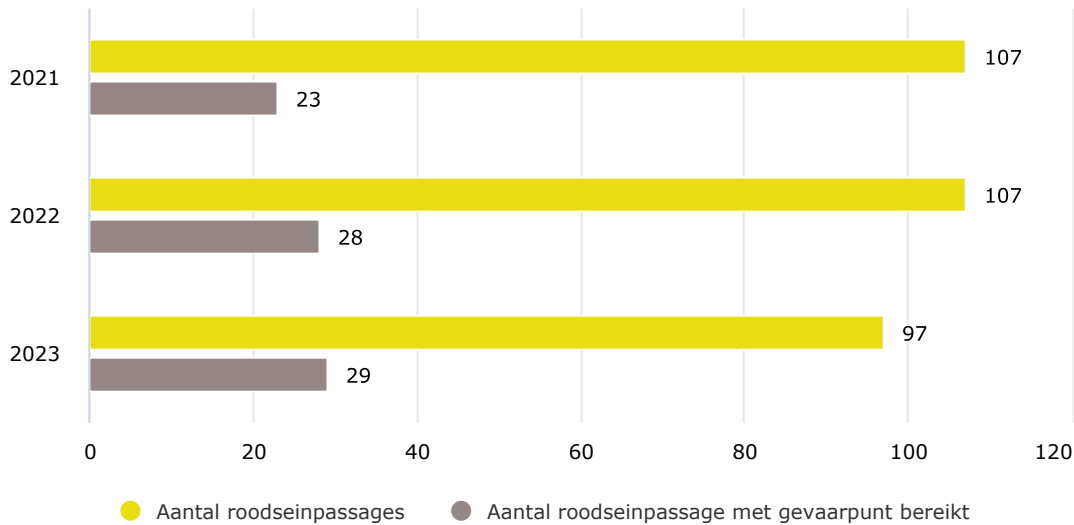
Er waren in 2023 in totaal negen ontsporingen tijdens rangeren, geen enkele was significant volgens de Europese definitie. Daarnaast was er het tragische ongeval bij Voorschoten waarbij een reizigerstrein ontspoorde na een aanrijding. Het totaal aantal ontsporingen tijdens rangeren was lager dan in 2022. De meeste ontsporingen vonden op lage snelheid plaats en waren het gevolg van onvolledige bediening van een wissel door een rangeerder. Geen van de ontsporingen ontstond door achterstallig onderhoud van de infra.

Sinds 11 mei 2021 was een veiligheidsbericht van kracht voor het Nederlandse spoor. We stellen zo'n bericht op als direct maatregelen nodig zijn om een bepaald veiligheidsrisico weg te nemen. Het betrof het functioneren van de spoorstaaf-bevestiging. Op verschillende plekken was deze bevestiging niet op orde en waren extra inspectie en herstel nodig. Op 30 juni 2023 heeft ProRail het veiligheidsbericht ingetrokken. Het veiligheidsrisico wordt nu door ProRail beheerst met behulp van een nieuw ontwikkelde toepassing. Hierbij wordt aan de hand van beelden van de videoschouwtrein het functioneren van de bevestigingen automatisch beoordeeld. Hierdoor kan worden vastgesteld dat het spoor veilig bereden kan worden.

Botsingen

In 2023 hebben zeven treinbotsingen plaatsgevonden, waarvan geen enkele significant volgens de Europese definitie. Elk van deze botsingen betrof botsingen tijdens rangeren, waarvan vijf bij goederenprocessen. Er waren twee botsingen in het reizigersproces waarvan één botsing van leeg reizigersmaterieel tegen een stilstaande trein met reizigers. Dat betrof een situatie waarin de treinen moesten combineren. Dat gebeurde met te hoge snelheid waardoor beide treinen beschadigden. De andere botsing betrof een situatie met leeg reizigersmaterieel. Drie van de vijf botsingen in het goederenrangeerproces waren binnen niet-centraal bediend gebied (NCBG) bij Moerdijk. De andere twee waren in centraal bediend gebied (CBG).

STS-passages (stoptonend sein)



Het aantal STS-passages in 2023 (97) is gedaald ten opzichte van 2022 (107). Deze daling komt voor het grootste gedeelte door daling binnen de reizigersprocessen. Bij goederen is sprake van een stijging. Ondanks een lager aantal STS-passages, stijgt het aantal STS-passages Gevaarpunt Bereikt. Deze stijging zit bij de goederendienst. In de reizigersdienst blijft dit aantal gelijk (12).

In 2023 is gestart met een versterking van onderzoek en registratie van STS-passages en andere vormen van rijden zonder toestemming. Daarnaast zijn regionale werkgroepen opnieuw opgestart waarin met vervoerders de oorzaken en mogelijke verbetermaatregelen in relatie tot STS-passages worden besproken.

Het definitieve aantal STS-passages wordt later in het jaar door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) vastgesteld. Op basis van nader onderzoek naar de meldingen van STS-passages kan dit definitieve cijfer iets afwijken van het hier genoemde voorlopige cijfer.

Transferongevallen

In 2023 werden tot en met oktober 729 transferongevallen geregistreerd (2022: 670), waarbij de meeste ongevallen vallen in de categorie 'roltrapongevallen' (236). Daarbinnen was één dodelijk slachtoffer te betreuren. De categorie 'val van trap' omvatte 134 ongevallen met één zwaargewond slachtoffer. Daarnaast was sprake van één zwaargewonde na een val tussen trein en perron, met aanrijding van deze persoon als gevolg door het vertrek van die trein. Er vindt onderzoek plaats naar de omstandigheden waaronder deze incidenten hebben plaatsgevonden. Op basis daarvan worden verbetermaatregelen uitgetoetst en ingesteld.

In 2023 liepen diverse onderzoeken, waaronder het onderzoek naar het effect van voorbijrijdende treinen langs perrons met 160 km/u met het oog op deze toekomstige snelheidsverhogingen. Daarnaast is bijvoorbeeld een innovatietraject uitgevoerd voor onderzoek naar een alternatieve perronrandbeveiliging die stations kan worden ingevoerd om 'val van perron' (vanwege de mogelijk ernstige gevolgen) te voorkomen.

Programma Aantoonbaar Veilige Berijdbaarheid (AVB)

Naar aanleiding van enkele incidenten hebben we in 2022 het AVB-programma opgezet dat zich voornamelijk richt op het optimaliseren van het inzicht in de actuele staat van het spoor en effectievere sturing op het proces van herstel en vervanging. Zoals sporen waarvan geen recente meettreindata beschikbaar zijn, intensiever toezicht en adequaat optreden bij dreigende normoverschrijdingen door bijvoorbeeld het vervangen van spoorstaven en bevestigingsmiddelen. Voor de korte termijn hebben we aanvullende maatregelen getroffen voor de beheersing van de risico's. Zo vindt jaarlijks een AVB-toets plaats op de aantoonbaarheid van de veilige berijdbaarheid van sporen en wissels met een verhoogd risicoprofiel. In 2023 is de validatie van meetgegevens uit de meettein verbeterd en is ketenbreed een landelijk uniforme werkwijze (handelingskader) geïmplementeerd voor de strengste normoverschrijdingen. ProRail heeft daarnaast een In Control Statement (ICS) afgegeven op het infragerelateerde risico op ontsporing om te bevestigen dat de risico's beheerst zijn. Hierover zijn wij in gesprek met de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT).

Programma AVB Bruggen

In 2021 en 2022 zijn audits uitgevoerd op de constructieve veiligheid van elf spoorbruggen met een overspanning van ten minste 50 meter. Uit deze audit kwam naar voren dat aangeleverde instandhoudingsdocumenten voor deze spoorbruggen niet volledig waren. In het eerste kwartaal van 2023 is het programma AVB Bruggen geïnitieerd met de oprichting van een werkgroep, die een plan van aanpak heeft opgesteld. In het derde kwartaal is een programmamanager aangesteld die de uitvoering van het plan gaat leiden. Het programma is nu in uitvoering en loopt op schema. In het vierde kwartaal is gestart met het landelijk aanvullen en compleet maken van het technisch dossier van bruggen en het borgen van de technische staat. Het eerste concrete resultaat was een vastgestelde prioriteringslijst voor het uitvoeren van (extra) herbeoordelingen.

Baanstabiliteit / Landelijk Netwerk Analyse Baanlichamen

In 2021 is ProRail gestart met de Landelijke Netwerk Analyse Baanlichamen. Deze analyse geeft inzicht in de ondergrond van onze spoordijken en maakt duidelijk of deze de toekomstige groei aan kunnen. De laatste jaren rijden vaker zwaardere en snellere treinen over onze spoordijken, terwijl 80% hiervan meer dan honderd jaar oud zijn.

De eerste fase van dit onderzoek is in 2023 afgerond. Na uitvoering van fase 2 moet duidelijk zijn waar we maatregelen moeten treffen om verdere groei van treinverkeer mogelijk te maken.

Deze netwerkanalyse is onderdeel van een groter programma Baanlichaam. Dit programma richt zich ook op wetenschappelijk onderzoek door TU Delft en Deltares om te kijken wat de daadwerkelijke invloed van treinen is op de belasting van de spoordijken.

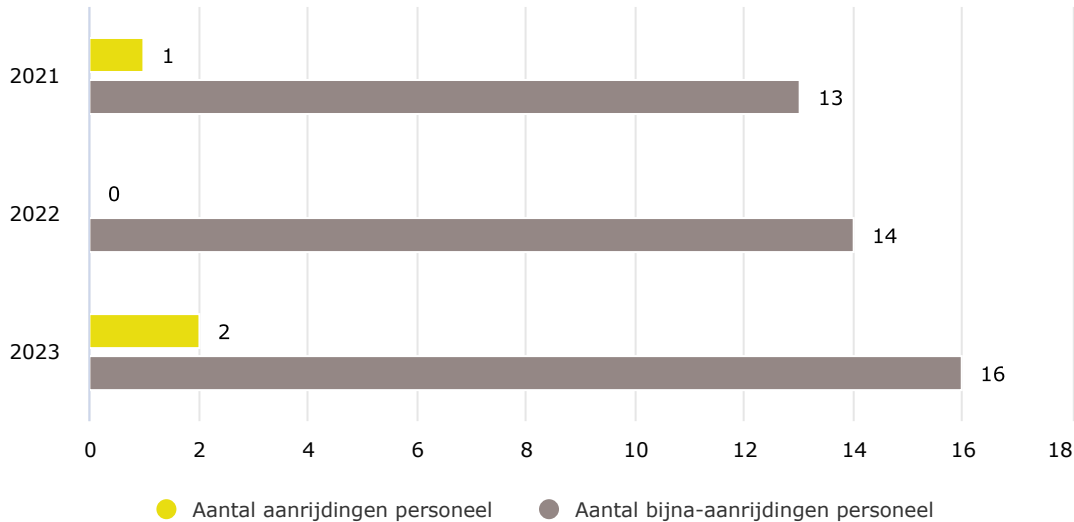
Sociale veiligheid

Afgelopen jaren verslechterde de sociale veiligheid op stations. Vanuit een landelijk convenant sociale veiligheid in het OV is een actiecomité opgericht om extra aandacht te schenken aan deze problematiek. Het betreft een samenwerking met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, het ministerie van Justitie en Veiligheid, politie, provincies, NS, regionale vervoerders en ProRail.

Vorig jaar gingen diverse initiatieven van start:

- Gezamenlijke onderzoeken naar factoren die invloed hebben op sociale veiligheid.
- Het opstellen van een plan van aanpak voor extra (fysieke) maatregelen op stations zoals afschermingen, camera's en extra toezicht, specifiek voor stations die onder een 6,0 scoren op sociale veiligheid in de stationsbelevingsmonitor (SBM).

Veilig werken



Aanrijdingen en bijna-aanrijdingen

In 2023 vond in Voorschoten een aanrijding plaats met materiële schade en een dodelijk slachtoffer tot gevolg. De interne evaluatie over het acteren na het incident (locatie vrijmaken, berging treinen en herstelwerk) is in 2023 afgerond. We gaan aan de slag met de geleerde lessen binnen de desbetreffende organisatieonderdelen. ProRail doet gezamenlijk onderzoek met DB Cargo, BAM en NS. In 2023 is het eerste deel van het onderzoek afgerond. Het volledige onderzoek is naar verwachting medio 2024 gereed. De externe onderzoeken van de Onderzoeksraad voor Veiligheid en de ILT lopen nog. Dit geldt eveneens voor het strafrechtelijk onderzoek dat de politie en het Openbaar Ministerie verrichten. Deze onderzoeken worden in 2024 afgerond. Naar aanleiding van het incident heeft railAlert een tijdelijke maatregel ingesteld totdat de onderzoeksresultaten bekend zijn en structurele verbetermaatregelen getroffen kunnen worden.

In 2023 vonden twee aanrijdingen van een trein met spoorwerkers plaats (2022: 0). In één geval is er niet gewerkt volgens de (gegeven) instructie. Denk hierbij aan het oversteken van het spoor op een andere locatie dan voorgeschreven. Daarnaast waren zestien meldingen van bijna-aanrijdingen van mensen die werkzaam of aanwezig waren in of nabij het spoor (2022: 14). Vanaf 2023 worden ook de bijna-aanrijdingen met personeel van vervoerders gemeld (vs. personeel van opdrachtnemers). In 2024 wordt de registratie (onder meer via het dashboard) verder ingericht, zodat verdere analyse mogelijk is.

In 2023 hebben opdrachtnemers 74 arbeidsongevallen gemeld (2022: 51). Van deze ongevallen hebben er 21 geleid tot letsel met verzuim (2022: 18). Bij ProRail zijn intern (ProRail-personeel of gast) 13 ongevallen gemeld (2022: 15). Geen hiervan heeft geleid tot letsel met verzuim.

Werkplekbeveiliging op afstand

ProRail werkt met partners aan de modernisering van de werkplekbeveiliging. We maken een stap naar digitalisering van de werkplekbeveiliging voor de spoorwerkzaamheden. Om dit te realiseren, brengen we nu een digitale werkwijze in kaart, ondersteund door een mobiele applicatie. Dit levert de komende jaren naast toekomstbestendige werkplekbeveiliging (onder

andere ERTMS) naar verwachting ook veiligheidswinst op voor baanwerkers en een hogere efficiency in het maken van een veilige werkplek.

Transitie naar kwartsloze ballast

ProRail werkt in afstemming met de Nederlandse Arbeidsinspectie en sectorpartijen aan een transitie naar kwartsloze spoorballast vanwege gezondheidsrisico's voor spoorwerkers bij het verwerken van kwartshoudende materialen. ProRail hanteert in afstemming met de Nederlandse Arbeidsinspectie een aanpak die uitgaat van het hanteren van de bron aanpak voor kwarts bij het werken met 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.

ProRail en de Arbeidsinspectie hebben afgesproken dat ProRail in de eerste helft van 2024 de uitkomsten van het onderzoek naar de beschikbaarheid van kwartsloze ballast met de Arbeidsinspectie deelt en op basis hiervan afspraken maakt voor de toekomst. Naast substitutie blijven andere arbo maatregelen nodig tegen stof. ProRail en de aannemers zijn en blijven hierover in gesprek.

Elektrische Veiligheid

Programma Elektrische Veiligheid - Laagspanning

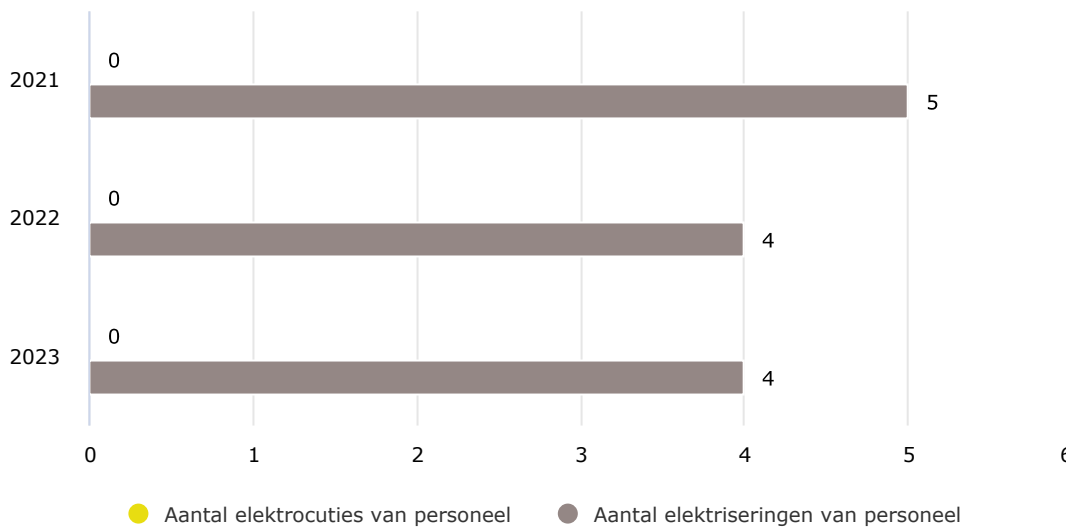
Dit programma richt zich op het opstellen, implementeren en borgen van de kaders en richtlijnen voor het veilig uitvoeren van werkzaamheden aan elektrotechnische laagspanningsinstallaties conform de wettelijke kaders en richtlijnen. Hiervoor zijn diverse initiatieven genomen:

In afstemming met de brancheorganisatie Stichting railAlert is een instructie opgesteld, gebaseerd op de nieuwe Voorschriften Veilig Werken - Laagspanning (VVW-LS), om het belang van veilig werken aan laagspanningsinstallaties te benadrukken.

Met de Nederlandse Arbeidsinspectie zijn vijf ambities geformuleerd die zich onder meer richten op het aanraakveilig maken van nieuwe en bestaande treinbeveiligingsinstallaties en het met de PGO-aannemers uitvoeren van NEN3140-inspecties om de staat van bestaande installaties te inventariseren.

Ook voor de wettelijke compliance op het gebied van arbeidsveiligheid en bedrijfsvoering van laagspanningsinstallaties worden in 2024 de processen en richtlijnen van ProRail aangepast, geïmplementeerd en geborgd.

Elektrocutie/elektrisering



In 2023 hebben zich geen elektrocuties (stroomdoorgang door lichaam met dodelijke afloop) voorgedaan. In 2023 hebben zich vier elektriseringen (stroomdoorgang door lichaam met niet-dodelijke afloop) voorgedaan waarbij geen sprake is van letsel.

Spoorsecurity

In 2023 zijn negen meldingen gedaan van verdachte objecten die invloed hadden op de treindienst. Dat is een daling ten opzichte van het jaar 2022 (14). De daling is vooral te verklaren door de getroffen antiterrorismemaatregelen, de inzet van cameratoezicht met opvolging en de betere samenwerking met vervoerders en bevoegd gezag.

Binnen het domein Security liepen in 2023 diverse programma's en ontwikkelingen. We noemen hier de belangrijkste.

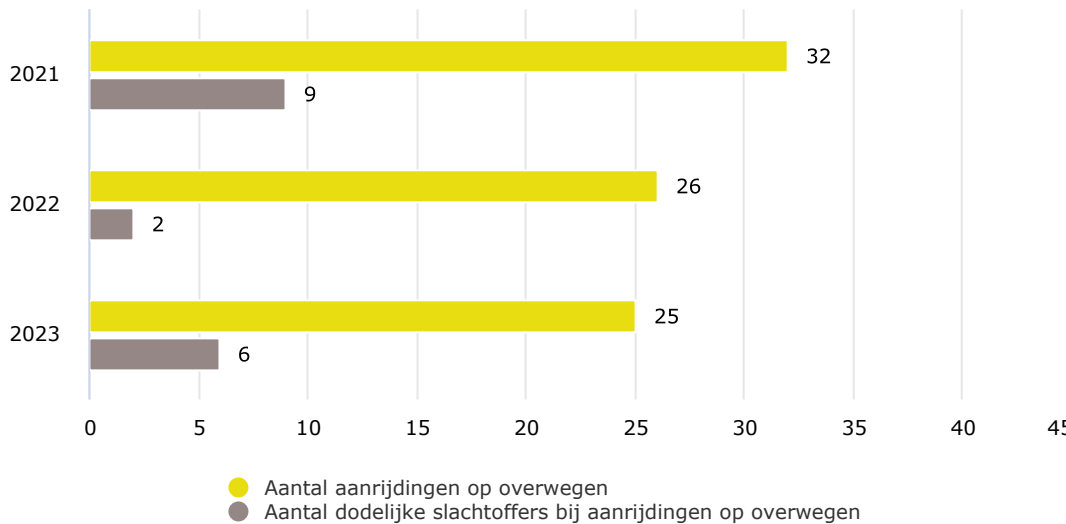
- Het programma Toegangsbeheer, gericht op het inrichten van een ProRail-breed systeem voor het aanmeld-, accreditatie- en toegangsverleningsproces.
- Het programma implementatie van een Smart Monitoring Room (SMR). Dat betekent dat cameratoezicht en actieve monitoring continu inzicht geven in de situatie 'buiten'.
- Het programma Prevent Project, gericht op lokalisering van verdachte objecten.

Cybersecurity

Er is in 2023 bij ProRail een stabiele en herkenbare afdeling Cybersecurity opgebouwd. Op bijna alle kennisdomeinen is een beleidsadviseur en voor alle ontwikkel- en beheerafdelingen is een informatiebeveiligingsadviseur (ISO) werkzaam. Ook is gestart met de implementatie en borging van drie basisuitgangspunten: (1) de Roadmap (gewenste situatie in 2025), (2) het Information Security Management System (ISMS) en (3) werken op basis van normenkaders voor maatregelen voor systemen en objecten in ons netwerk. Daarnaast zijn in 2023 een classificatie en risicosystematiek uitgewerkt voor informatiebeveiliging op basis van de risicomatrix van ProRail. Samen met betrokken afdelingen is gestart met het uitvoeren van (risico)classificaties en risicoanalyses.

Veilig leven

Overwegveiligheid



In 2023 waren er zes dodelijke slachtoffers op overwegen, dit is hoger dan in 2022 (2). Het vijfjaarlijks gemiddelde is wel gedaald van 7,6 (2022) naar 6,0. Op NABO (niet actief beveiligde overwegen) waren in 2023 geen dodelijke slachtoffers. In 2023 was het totaal aantal aanrijdingen op overwegen met 25 iets lager dan in 2022 (26).

ProRail heeft het Nederlands Overwegen Risicomodel ontwikkeld: NORM. Dit model maakt de risico's en gevolgen van overwegen voor de verschillende spoor- en weggebruikers inzichtelijk met een rekenkundig model. Dit model is gebaseerd op data van ongevallen van de afgelopen twintig jaar en op wetenschappelijk onderzoek. Hiermee helpt het model bij het bepalen waar investeringen in weg- en spoorveiligheid, zoals beschreven staat in het plan van aanpak Overwegveiligheid, het meest tot hun recht komen. ProRail hanteert NORM per 1 oktober 2023.

Ter verbetering van de overwegveiligheid is in 2023 met het ministerie een plan van aanpak Overwegveiligheid opgesteld. Dit plan vervangt de aflopende overwegprogramma's PVVO/MOA en LVO (en op termijn NABO), en omvat een integrale en datagedreven aanpak. Voor de verbetering van overwegveiligheid conform het plan van aanpak is nog circa € 25 miljoen beschikbaar. Een deel van dit bedrag is bedoeld voor de ontwikkeling van overweginnovaties en de verbetering van overwegen in de haven- en industriegebieden. Het uitgangspunt blijft dat regionale overheden, in hun rol als wegbeheerder, bijdragen aan overwegmaatregelen.

NABO-programma

Eind 2023 zijn 145 van de 180 NABO's aangepakt (afsluiten, opheffen, beveiligen of vervanging door een brug of onderdoorgang). Bij elke sluiting of aanpassing van een overweg is samenwerking met belanghebbende partijen noodzakelijk. ProRail kan een NABO niet eenzijdig opheffen, beveiligen of sluiting juridisch afdwingen. Op het merendeel van de nog resterende 35 NABO's zijn tijdelijke attentieverhogende maatregelen getroffen, zoals plaatsing van extra waarschuwingsborden en op enkele locaties matrixborden. Op zeven locaties is nog geen zicht op een oplossing.

Voor een aantal NABO's, waar het niet is gelukt om met behulp van de landelijk bemiddelaar tot een oplossing met de rechthebbende te komen, is een onteigeningsprocedure opgestart. In totaal betreft dit acht dossiers, waarvan zes betrekking hebben op het programma NABO. De staatssecretaris heeft de Tweede Kamer hierover op 1 november 2023 geïnformeerd. Bij het doorlopen van deze procedure blijven de gesprekskanalen met de betrokken partijen altijd open om alsnog tot een oplossing te komen. Hiertoe wordt ook de landelijk bemiddelaar overwogen ingezet.

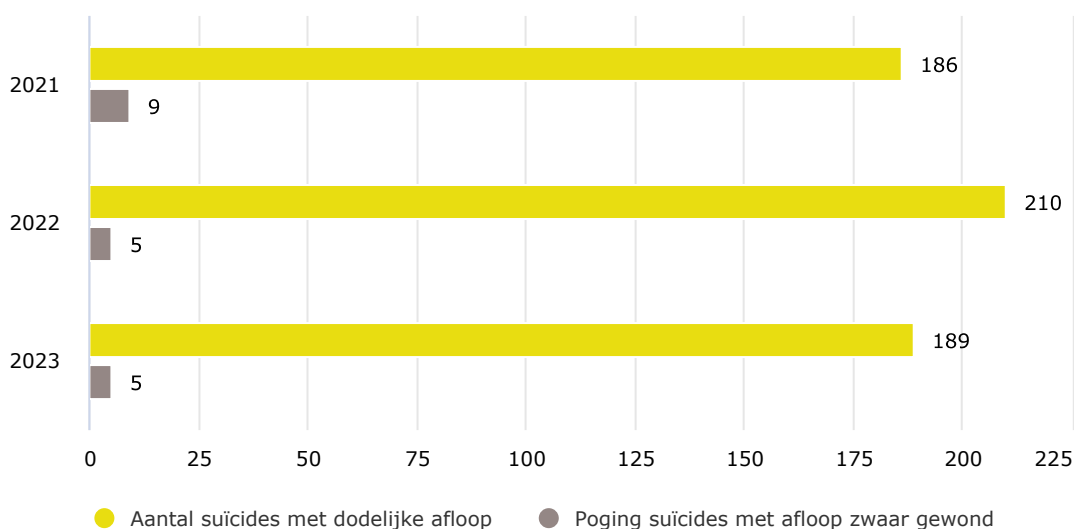
Overige overwegprogramma's

Begin 2023 is het Programma Verbeteren Veiligheid Overwegen (PVVO) afgesloten. De resterende financiering is overgedragen naar PVVO Nazorg.

De stuurgroep Overwegen heeft in 2023 besloten de scope van het project Risico Zwaar Verkeer (RZV) bij te stellen van 33 naar 26 locaties. De zeven locaties die niet langer deel uitmaken van het project RZV worden in de lopende overwegenprogramma's gesaneerd of beveiligd. Van de overgebleven 26 geprioriteerde overwegen die geïdentificeerd zijn met het ontruimingsrisico zwaar verkeer is op 24 NABO's dit risico inmiddels gemitigeerd. De gesprekken over de twee resterende NABO's lopen nog.

In het kader van LVO Specifieke maatregelen zijn in 2023 twee grote overwegprojecten opgeleverd (Diemen - Ouddiemerlaan en Apeldoorn - Laan van Osseveld). Hierbij zijn risicovolle overwegen opgeheven en vervangen door onderdoorgangen.

Suïcides en suïcidepreventie



In 2023 vonden 189 suïcides plaats en 11 pogingen tot suïcide met letsel als gevolg. Van de 200 incidenten vonden 84 plaats op een overweg, 31 op een treinstation en 85 op de vrije baan.

In 2023 is verder uitvoering gegeven aan het programmaplan suïcidepreventie spoor 2022-2026. ProRail heeft de risicolocaties vastgesteld die door het programma worden voorzien van technische afschermingsmaatregelen, zoals hekwerken, anti-loopmatten en camera's met detectie. We hebben de richtlijn suïcidepreventie Stations ontwikkeld en besloten deze in het vervolg toe te passen bij een verbouwing of nieuwbouw van een station. In dat geval worden standaard de

maatregelen voor suïcidepreventie in het ontwerp meegenomen. De pilot 'samenwerking met GGZ-instellingen bij een vermiste patiënt' is positief afgerond en besloten is deze maatregel definitief te implementeren. Dat betekent dat we de komende jaren met nog veel meer GGZ-instellingen, die in de buurt van het spoor liggen, gaan samenwerken. Hiermee willen we het risico op een mogelijke suïcide en daarmee de impact op het treinverkeer verkleinen.

Capaciteit

ProRail gaat voor duurzame mobiliteit en bereikbaarheid. Het treinverkeer gaat naar verwachting groeien, zowel wat betreft reizigers als goederen. ProRail zet stappen om deze ontwikkeling in goede banen te leiden.

Behandel- en opstelcapaciteit

Het programma Behandelen en Opstellen (B&O) heeft in 2023 infraprojecten opgeleverd waarmee de totale capaciteit voor het behandelen en het opstellen van reizigersmaterieel is uitgebreid. In het voorjaar van 2023 hebben we op basis van onder meer materieelinzetplannen van de vervoerders een capaciteitsanalyse uitgevoerd voor de periode tot en met 2034. In het vierde kwartaal zijn we gestart met een langetermijnanalyse t/m 2050 op basis van de verwachte groei van het aantal nationale en internationale reizigers. Ook is voortgang geboekt met de strategische capaciteitsstudie Buffercapaciteit, waarmee duiding wordt gegeven aan de aanvullende vraag naar opstelcapaciteit bij langdurige buitendienststellingen.

Capaciteitsverdeling dienstregeling 2024

De capaciteitsverdeling van 2024 is succesvol afgerond. Wijzigingen, zoals de reistijdverkorting van de IC Berlijn en nieuwe internationale treinen aangevraagd door Train Charter Services, zijn succesvol ingepast en verdeeld. In de Rotterdamse haven gaat meer overdag worden gewerkt om het spoor te onderhouden: het doel is de kwaliteit van de infrastructuur te verhogen. Ook wordt volop gewerkt aan het Derde Spoor tussen Zevenaar en Emmerich met de start van de werkzaamheden aan Duitse zijde in november 2024. Gedurende het dienstregelingsjaar 2024 start de ombouw Amsterdam. Met ingang van de nieuwe dienstregeling (december 2023) rijdt Keolis als nieuwe vervoerder tussen Amersfoort en Ede en tussen Oldenzaal en Zutphen is dat Arriva.

Time Table Redesign

Op Europees niveau is het proces van capaciteitsmanagement en capaciteitsverdeling, genaamd Time Table Redesign (TTR), opnieuw ontworpen. De EU heeft een conceptverordening opgesteld die dit proces ook juridisch verplicht stelt vanaf de dienstregeling 2030.

In december 2023 is de capaciteitsstrategie voor 2027 gepubliceerd. Voor de capaciteitsstrategieën 2025 en 2026 hebben we zowel een nationale versie als een gezamenlijke versie opgesteld met andere Europese landen. Voor de capaciteitsstrategie 2027 heeft ProRail voor het eerst alleen een gezamenlijk document met inframanagers uit negen Europese landen opgesteld.

Aan vervoerders is als pilot gevraagd om Capacity Needs Announcements (CNAs) in te dienen voor het capaciteitsmodel 2026. CNAs zijn verzoeken voor nieuwe of aangepaste treinpaden die vervoerders kunnen indienen zodat inframanagers die kunnen meenemen bij het opstellen van het capaciteitsmodel voor dienstregeling 2026. ProRail beoordeelt de ontvangen CNAs, en neemt ze indien inpasbaar ook op in het capaciteitsmodel 2026.

Om tijdig aan de nieuwe EU-verordening over gebruik van capaciteit op het spoor te voldoen heeft ProRail een plan van aanpak opgesteld op basis waarvan in de komende jaren

procesveranderingen moeten worden geïmplementeerd in de spoorsector en nieuwe software wordt ontwikkeld.

Spoorgoederenvervoer

Modal shift

Waar mogelijk ondersteunt ProRail ook initiatieven gericht op *modal shift* in het goederenvervoer. Zo is in 2023 op initiatief van Strukton Rail Short Line de Railhub Lage Weide gerevitaliseerd. Dit in Utrecht gelegen industrieterrein Lage Weide telt veel verladers, die nu nog aangewezen zijn op wegvervoer. Met de komst van een spoorterminal kunnen de bedrijven gebruikmaken van het al aanwezige spoor op Lage Weide ligt. Verladers krijgen zo de mogelijkheid gebruik te maken van het spoor en de terminal als alternatief voor vervoer over de weg.

740 meter sporen

Door te investeren in faciliteiten voor langere goederentreinen verbetert de concurrentiepositie van het spoorgoederenvervoer in Nederland en Europa. Een langere goederentrein zorgt voor lagere vervoerskosten per vervoerde eenheid en maakt de verschuiving van vervoer over de weg naar het spoor gemakkelijker. Een goederentrein van 740 meter vervangt 56 vrachtwagens. Daarmee draagt goederenvervoer per spoor bij aan minder uitstoot van CO₂ en zorgt het voor minder drukte op de weg. Aangejaagd vanuit de Europese Green Deal geldt een EU-verplichting (TEN-T) om met 740 meter lange treinen te kunnen rijden.

Op een aantal plaatsen is het spoor al gereed voor het gebruik van 740 meter lange goederentreinen, zoals het emplacement Maasvlakte en het A15-tracé van de Betuweroute. Voor de emplacementen Waalhaven, Moerdijk, Amsterdam Houtrakpolder, Roosendaal, Lage Zwaluwe en Rotterdam Noord Goederen lopen concrete projecten om sporen geschikt te maken voor deze lange treinen. Er ligt echter nog een forse investeringsopgave om de goederencorridors geschikt te maken voor lange goederentreinen.

ProRail heeft in augustus 2023 de corridorstudie 740 meter lange goederentreinen opgeleverd aan het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Daarin adviseert ProRail om de goederencorridors in twee fasen geschikt te maken voor 740 meter lange goederentreinen. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat benut de uitkomsten van de studie voor de totstandkoming van een implementatieplan 740 meter goederentreinen.

De Europese Unie wil met subsidie het spoor klaarmaken voor sneller en makkelijker militair transport. Nederland heeft als essentiële schakel in dit netwerk hiervoor € 51 miljoen subsidie aangevraagd en dit is in januari 2024 toegekend. Met deze middelen legt ProRail onder meer op vijf plekken (Rotterdam-Noord, Lage Zwaluwe, Waalhaven Zuid, Onnen en Roosendaal) wacht- en opstelsporen voor 740 meter lange goederentreinen aan. Het reguliere goederen- en reizigersvervoer profiteert daarmee ook van deze aanpassingen aan het spoor.

Heuvelsysteem Kijfhoek

ProRail investeert in de vernieuwing van de infrastructuur en systemen op Kijfhoek. In juni 2023 zijn we begonnen met de vernieuwingswerkzaamheden. Tot eind maart 2025 is tijdens de werkzaamheden 50% van de heuvelcapaciteit niet beschikbaar. Om de hinder te beperken, heeft ProRail samen met vervoerders een tijdelijke capaciteitsverdeling en uitwijklocaties vastgesteld. Treinen die hinder ondervinden worden gecompenseerd.

In september 2023 is tijdens werkzaamheden waterschade ontstaan aan het heuvelsysteem. Het systeem is buiten gebruik gesteld. ProRail heeft met DB Cargo, de aannemer en Siemens oplossingen verkend en besloten dat het heuvelsysteem niet op korte termijn gerepareerd kon worden. Naar verwachting blijft het spoor buiten gebruik tot in de maand mei 2024, wanneer het nieuwe heuvelsysteem in gebruik wordt genomen. Tot die tijd, wordt begeleid gerangeerd.

Vergoeding van de schade aan vervoerders vindt plaats conform de algemene voorwaarden van ProRail.

Dienstverlening Kijfhoek

ProRail heeft vorig jaar gewerkt aan de vernieuwing van het planningsysteem voor het heuvelsysteem en de ontwikkelings- en testfase afgerond. We leveren het systeem begin 2024 op en maken het toegankelijk voor meerdere goederenvervoerders.

DB Cargo NL heeft in 2021 de 'Letter of Intent' opgezegd waaronder ProRail de sorteerdienst Kijfhoek van DB Cargo zou overnemen met als doel de infrastructuur op Kijfhoek beter te benutten en neutraal en toegankelijk open te stellen voor alle goederenvervoerders. DB Cargo heeft in 2021 besloten de sorteerdienst zelfstandig te blijven uitvoeren. Na een uitvoerige dialoog in 2022 met Autoriteit Consument & Markt (ACM), Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT), DB Cargo en LINEAS, heeft ACM in 2023 haar informele zienswijze gepubliceerd over de eisen die worden gesteld aan de voorgenomen dienstverlening van DB Cargo op Kijfhoek.

De doelstellingen van ProRail zijn ongewijzigd gebleven: verbeteren van non-discriminatoire toegang tot de dienstvoorziening en dienstverlening Kijfhoek; effectieve, efficiënte en veilige benutting van de infrastructuur en daarmee gericht op het faciliteren en stimuleren van het goederenvervoer per spoor. ProRail heeft hiertoe het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat in 2023 geadviseerd om een wijziging van het exploitatiemodel Kijfhoek te overwegen en een meer evenwichtig speelveld voor de betrokken partijen te creëren. Bij het door ProRail voorgestelde exploitatiemodel is sprake van extra incidentele investeringen en structurele kosten. ProRail en het ministerie zijn hierover in gesprek.

Infravervoerders

Ieder jaar sluit ProRail met vervoerders en andere capaciteitsgerechtigden een toegangs- of capaciteitsovereenkomst af voor toegang tot de Hoofdspoorweginfrastructuur en diensten van ProRail. Met de zes infravervoerders is eind 2022 een meerjarige toegangsovereenkomst afgesloten voor de jaren 2023 tot en met 2025. ProRail evalueert deze aanpassing inclusief mogelijkheid om ook met andere vervoerders en capaciteitsgerechtigden een meerjarige overeenkomst af te sluiten.

Stationsagenda

Op 9 februari 2023 is de Stationsagenda vastgesteld en door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat met de Tweede Kamer gedeeld. Deze bevat een visie voor 2040 en beschrijft de governance en sturing rondom stations. ProRail, NS en het ministerie tekenden de intentieovereenkomst. Ook is een uitvoeringsagenda opgesteld met tien prioritaire thema's. In de uitvoeringsagenda staat welke stappen we de komende twee jaren zetten om de ambities waar te maken. Begin 2024 rapporteert het ministerie voor het eerst aan de Tweede Kamer via een jaarlijkse voortgangsrapportage. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft financiering toegezegd voor de benodigde capaciteit bij ProRail.

Toekomstbeeld OV 2040

In 2023 heeft het ministerie van IenW en de sector het Toekomstbeeld OV (TBOV) 2040 herijkt. In januari 2024 is het resultaat (Situatieschets Toekomstbeeld OV 2040) naar de Tweede Kamer verzonden. Daarnaast heeft de minister in december 2023 het Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer aan de Tweede Kamer aangeboden. Deze eerste uitwerking beschrijft het belang van spoorgoederenvervoer voor Nederland en benoemt de opgaven en onzekerheden.

Voor de leden van de Landelijke OV- en Sportafel heeft blijvende inzet op een betrouwbaar en betaalbaar OV-systeem prioriteit. De ambities blijven onveranderd hoog, alleen is de weg er naar toe gewijzigd. De grote uitdagingen waarvoor we staan vergen belangrijke keuzes. Dit komt deels

door de veranderde omstandigheden: de reizigersvraag en -groei ontwikkelen zich anders, een krappe arbeidsmarkt en toegenomen exploitatiekosten (o.a. door gestegen lonen en inflatie).

Daarnaast stijgen de instandhoudingskosten van de netwerken flink. Dit komt onder andere door een toename in de vervangingsopgave en intensievere benutting van de infrastructuur. Daarnaast vragen ook nieuwe ontwikkelingen op het gebied van duurzaamheid, klimaatbestendigheid, cybersecurity en digitalisering om maatregelen.

Actieagenda OV-knooppunten

In 2022 is in samenwerking met betrokken stakeholders gewerkt aan een actieagenda OV-knooppunten. In deze agenda zijn de invulling van de governance en de datagedreven ontwikkeling van knooppunten nader uitgewerkt en zijn focusknooppunten aangewezen. Deze knooppunten zijn bepaald na een verdere uitdieping van de knooppuntinventarisatie samen met onder andere gemeenten, provincies en NS Stations en in afstemming met de netwerkuitwerking Toekomstbeeld Openbaar Vervoer (TBOV).

De Actieagenda OV-knooppunten uit mei 2022 heeft in 2023 een update gekregen. Het doel is hetzelfde gebleven, namelijk alle knooppunten tot mooie plekken in het stedelijk gebied maken die prettig zijn om te verblijven en mensen stimuleren om gebruik te maken van het OV.

De teksten en de status van alle knooppunten zijn voor zover mogelijk geactualiseerd. Voor het eerst is een landelijk uniforme definitie gebruikt. Extra aandacht is er voor de 'focusknooppunten' waar de betrokken partijen zich voor in willen zetten. Het zijn er 175 in de nieuwe agenda, 25 meer dan een jaar eerder. Het overgrote deel zit nog in de onderzoeksfase, 6% was per eind 2023 in uitvoering genomen. Daarnaast zijn er knooppunten met een (kleinere) opgave (479; 2022: 650) en knooppunten die er nu nog niet zijn (84; 2022: 76).

De actieagenda wordt gebruikt om te prioriteren en met verschillende partijen het gesprek aan te gaan over de knooppunten. Zeker ook wanneer er plannen zijn bij één van de partijen, weten we elkaar te vinden en grijpen we de mogelijkheid aan om integraal naar het knooppunt te kijken.

Het Bestuurlijk Overleg (BO) MIRT voorziet deels in financiering voor focusknooppunten, maar slechts in enkele gevallen voorziet BO MIRT ook de scope van stations. In de toekomst kan aanvullende financiering hierdoor noodzakelijk worden.

TSI (Technical Specifications for Interoperability)

ProRail heeft eind 2023 het advies Nationaal ImplementatiePlan (NIP) voor de TSI Infrastructuur en de TSI Energievoorziening aan het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat opgeleverd. Het ministerie onderschrijft de strategie die in het advies is voorgesteld. Gezamenlijk wordt nu de volgende fase voorbereid waarin de impact nader wordt uitgewerkt. Op basis daarvan kan het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een NIP publiceren conform de Europese verplichtingen voor de TSI Infrastructuur en de TSI Energievoorziening.

Daarnaast heeft de programmadirectie ERTMS ProRail gevraagd een bijdrage te leveren aan de actualisatie van het Nationaal ImplementatiePlan CCS (ERTMS).

Innovatieve oplossingen en ontwikkelingen

ProRail heeft ambitieuze doelen gesteld voor de toekomst. We zijn er niet alleen om vandaag mensen, steden en bedrijven met elkaar verbinden, maar richten ons ook op de toekomst. We willen groei mogelijk maken en kwaliteit leveren. We zien het immers als onze opgave om een belangrijke bijdrage te leveren aan de verduurzaming van (internationale) mobiliteit. Om dit te kunnen bereiken is een doelgerichte aanpak van de vernieuwing van technologische systemen en processen nodig, altijd in samenspel met de operatie van vandaag.

Doelgericht innoveren doen we met de hele organisatie in een multidisciplinaire aanpak. ProRail streeft ernaar innovatie te verankeren in de gehele organisatie. Vernieuwing en verandering vinden in onze sector immers plaats met de winkel open. Dat vraagt dat we innovatie skills toevoegen aan het vakmanschap dat de basis blijft van onze bedrijfsvoering, in verbinding met elkaar en met onze partners, leveranciers, de wetenschap, kennisinstellingen, allianties en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Zowel nationaal als internationaal in Europees verband, waar we in 2022 met NS founding member zijn geworden van EU-Rail.

Beproeven van zelfrijdende treinen

Automatic Train Operation (ATO) biedt kansen voor de toekomst van het spoor door verwachte positieve effecten op capaciteit, betrouwbaarheid, veiligheid en energie-efficiëntie. Deze innovatieve techniek voor automatische treinbesturing maakt het mogelijk de capaciteit te vergroten. ProRail onderzoekt (spoorbranche)breed hoe deze innovatieve techniek beschikbaar te krijgen voor een effectieve toepassing op het Nederlandse spoor.

ATO is onderdeel van de ERJU, de European Rail Joint Undertaking, het Research & Innovation programma van de EU op het gebied van spoor. NS en ProRail zijn aan dit Europese programma verbonden als 'founding member', ondersteund door kennisinstellingen zoals TU Delft en TNO. Financiering voor de onderzoeksplannen is de komende vier jaar geborgd.

Binnen de Joint Declaration of Intent on the cooperation in promoting rail freight services' (JDOI) is het project Betuweroute gestart. ProRail werkt hier samen met DB Cargo Duitsland om in 2025 enkele omgebouwde treinen te kunnen rijden onder ATO. Financiering vanuit de Duitse overheid is € 20 miljoen. Vanuit de Nederlandse overheid is € 15 miljoen toegezegd.

Digitalisering assets

Datalab - sensing

De activiteiten van het Datalab op het gebied van sensing zijn gericht op het verzamelen van nieuwe meetdata en de verwerking tot bruikbare informatie. In 2023 werden de volgende prototypes ontwikkeld: het gebruik van bestaande glasvezelkabels als akoestische sensor. Daarmee kunnen zowel gebreken aan treinwielen als spoorgebreken en zelfs spoorlopers worden gedetecteerd. Er werden camera's langs het spoor gebruikt en beeldherkenning ontwikkeld voor de monitoring van slijtage en defecten aan pantografen en remblokken. Daarnaast werd het ontsluiten van data van tunneltechnische installaties beproefd. Meer dan de helft van onze prototypes voor sensing worden geadopteerd en intern geïmplementeerd. De IC Berlijn kan op snelheid rijden doordat we voortdurend de stabiliteit van de baan monitoren. Dat gebeurt met sensoren.

DataLab - datascience

De datascience activiteiten van het DataLab zijn gericht op complexe analyses op bestaande en nieuwe data, waaronder machinelearning, beeldherkenning, generatieve AI en Operations research. Hierbij doorlopen we de stappen: experiment, prototype/pilot, implementatie. Datascience experimenten in 2023 waren onder andere de ondersteuning van treinverkeersleiders door middel van een ChatGPT-achtige toepassing, maakbaarheidstoets van Projecten door middel van machinelearning, beeldherkenning van duizendknoop in luchtfoto's; detectie van golfslijtage met data ABA uit 'Reizigerstrein als meettrein'.

In 2023 werden tot werkende prototypes ontwikkeld: automatische detectie van spoorlopers en perrondrukke middels frontcamera's op reizigerstreinen; monitoren van treinbewegingen op NCBG voor geluid monitoring (omgevingswet). Meer dan de helft van onze datascience prototypes worden geadopteerd en geïmplementeerd. In 2023 werden geïmplementeerd: ICB-verstoringenradar voor monitoring van spoorlopers en dieren; monitoring van onderstation capaciteit (PowerAll). Met het oog op kennisdeling, heeft het DataLab in 2023 vijf 'Datascience in het spoor' webinars georganiseerd voor de spoorsector, waaraan gemiddeld 200 deelnemers uit de spoorsector aanwezig waren. Terugkijken via: <https://www.prorail.nl/evenementen/datascience-in-het-spoor>.

Simuleren van toekomstige concepten in SIM-centrum

Het SIM-centrum bundelt de kennis, tools en vaardigheden op het gebied van onderzoekssimulatie en human factors onderzoek binnen ProRail. Toekomstige veranderingen en (systeem)innovaties worden beproefd binnen een veilige omgeving.

De state-of-the-art ketensimulator is in 2023 veelvuldig ingezet. Hiermee interacteren een machinist en een treindienstleider met elkaar in een toekomstige setting. Zo beproefden expert-verkeersleiders en expert-machinisten ERTMS-gebruikersprocessen op uitvoerbaarheid met behulp van deze simulator. Dit leidde tot belangrijke inzichten en verbeteringen van die processen.

Ook ging de simulatie-opstelling langs verschillende verkeersleidingsposten in Nederland. Met deze "ERTMS on Tour" kunnen verkeersleiders ervaren hoe het werk door ERTMS verandert en de toekomst wordt tastbaar en bespreekbaar gemaakt. Het draagvlak voor de aankomende veranderingen wordt vergroot.

Op 25 mei 2023 organiseerde het SIM-centrum het eerste symposium over hoe simulatie bijdraagt aan besluitvorming voor keuzes rondom technologische vernieuwingen en innovaties. Tijdens dit symposium werd ook kennis uitgewisseld over R&D-simulatie in andere sectoren zoals de luchtvaart en de wegenbouw.

Het HF Innovatie Lab betreft de menselijke factor al vroeg in het proces bij de verkenning en de ontwikkeling van veranderingen van proces en techniek.

Zo wordt voor het VL project STOC (Safety Traffic Order Controller), waarbij VL een nieuwe rolverdeling voor de VL operatie ontwikkelt, onderzoek gedaan naar het toekomstbeeld door rollenspellen met analoge middelen. In het najaar 2023 is een reeks beproevingen geweest met operationele experts van VL. Bij de ontwikkeling van STOC gaan we steeds meer gebruik maken van mock-ups en prototypes om de mensfactor vroeg mee te kunnen nemen in de ontwikkeling. In 2023 is al gestart met een prototype voor Event Driven Werken en grotere werkgebieden.

Op de verkeersleidingsposten wordt een demo-werkplek geplaatst. Door prototypes op demo-werkplekken te tonen kunnen operationele medewerkers al vroeg in het ontwikkelproces de toekomst ervaren en betrokken worden. Hiermee versnellen we de implementatie.

Samenwerking in innovatie

Vanuit het programma Innovatie en markt stimuleren we de samenwerking met marktpartijen. Samen werken we aan innovaties en verbeteringen: van het eerste idee tot de uiteindelijke toepassing. We willen dit soort samenwerking verder versterken met bestaande én nieuwe innovatiepartners. We vertalen onze innovatievraagstukken steeds vaker in concrete vragen waarmee we marktpartijen uitnodigen met ons samen te werken.

De in 2021 uitgevraagde innovatiepartnerschappen voor duurzaam materiaalgebruik lopen volgens planning. De geluidsschermen van acht innovatiepartners zijn in 2023 aan de veldtesten begonnen. Begin 2024 wordt dit innovatiepartnerschap afgerond. Het doel is de innovaties terug te zien in het Meerjarenplan Geluid. De keerwanden van twee innovatiepartners zijn in 2023 beproefd in een veldtest. Van de innovatiepartnerschappen voor een snellere implementatie van ASAP ERTMS zijn negen innovaties in de testfase.

In 2023 is ProRail een innovatie-competitie voor ondernemers gestart in de vorm van een SBIR (Small Businesses Innovation Research) om te komen tot innovatieve maatregelen aan de infrastructuur die spoortrillingen helpen verminderen. Dit is nodig, want het vervoer per spoor neemt toe en tegelijkertijd wordt vaker bij het spoor gebouwd. Dit leidt tot een toename van hinder door spoortrillingen. Dit heeft een vijf concepten opgeleverd die in 2024 worden beproefd.

Om meer en nieuwe marktpartijen met interessante kennis voor vernieuwing in de sector te bereiken hebben we een samenwerking met andere OV-organisaties opgezet. Via deze samenwerking zetten we uitdagingen uit de OV-sector gezamenlijk uit bij de markt met de vraag voor ideeën en oplossingen. Hiermee worden we interessanter en toegankelijker voor bijvoorbeeld startups.

Testomgeving voor 5G: Rail Fieldlab in Amersfoort van start

Vanuit de Acceleratie Agenda spoor hebben het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, NS en ProRail de ambitie om innovaties in de spoorsector te versnellen. Hieruit is het initiatief ontstaan voor een gezamenlijk Rail FieldLab 5G. Op 7 december is het fieldlab gepresenteerd aan de sector. Digitalisering staat in de spoorsector hoog op de agenda en 5G is daarbij een sleuteltechnologie.

Vanwege de kennis en ervaring van het Do IoT Fieldlab (bestaande uit TU Delft, TNO en MCS) met 5G en het opzetten van 5G-fieldlabs, zijn het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, ProRail en NS een samenwerking gestart met dit consortium.

Het Rail Fieldlab wordt gevestigd in het Railcenter in Amersfoort. De spoorse omgeving is hier volop te vinden, centraal in Nederland, en tussen diverse andere initiatieven van NS en ProRail. Bovendien is er een sterke link met kennis- en opleidingsinstituten. Het fieldlab staat open voor marktpartijen en heeft tot doel gericht kennis op te doen via use cases vanuit de brede sector.

Emissievrij treinvervoer

De landelijke werkgroep Emissievrij Treinvervoer, waaraan de provincies Fryslân, Groningen, Overijssel en Gelderland, het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en ProRail deelnemen, heeft in 2023 verder gewerkt aan het vraagstuk van verduurzaming van reizigers-dieseltreinen. Een belangrijk onderwerp blijft de financiering van duurzame alternatieven voor deze reizigersdieseltreinen.

Met de provincie Fryslân werkt ProRail aan een plan om uiterlijk eind 2035 (ingang nieuwe concessie) te komen tot emissievrij treinvervoer op de trajecten Leeuwarden – Harlingen-Haven en Leeuwarden – Stavoren. In het eerste kwartaal van 2024 laten provincie Fryslân en ProRail, in samenwerking met Arriva, een netanalyse uitvoeren naar de benodigde, toekomstvaste energie-

infrastructuur voor pantograaf-batterijtreinen. Een mogelijke vervolgstap is een pilot pantograaf-batterijtreinen op het traject Leeuwarden - Harlingen-Haven. Daarbij is het de bedoeling om de dieselmotoren van twee WINK-treinen te vervangen door batterijen en deze batterijen, zonder aanpassingen aan de infrastructuur, in stilstand op te laden op een perronspoor in Leeuwarden.

Met de provincies Overijssel en Gelderland heeft ProRail gewerkt aan een duurzaam alternatief voor de dieseltreinen op de trajecten Zutphen – Oldenzaal en Almelo – Hardenberg. In 2023 hebben de provincies, ProRail en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat gekozen voor volledig elektrificatie van beide trajecten. Overijssel heeft ProRail opdracht gegeven een plan van volledige elektrificatie van het traject Zutphen – Oldenzaal uit te werken.

Na de succesvolle proef in 2020 met een waterstoftrein zijn in 2023 aanbestedingen uitgevoerd voor een waterstoftankinstallatie (provincie Groningen) en vier waterstoftreinen (Arriva). ProRail heeft in 2023 meegewerkt aan het creëren van een geschikte locatie voor een waterstoftankinstallatie voor de vier waterstoftreinen. Omdat voor de aanbesteding van de vier waterstoftreinen geen biedingen zijn ontvangen heeft Arriva deze aanbesteding gestopt. Ook de uitwerking van de waterstoftankinstallatie is tijdelijk stilgelegd. In 2024 onderzoeken provincie Groningen en Arriva de mogelijkheid om waterstoftreinen te leasen.

Europese samenwerking in Europe's Rail

ProRail en NS zijn gezamenlijk kernlid van het tienjarig onderzoeksprogramma Europe's Rail Joint Undertaking (EU-Rail). Het programma telt 25 kernleden, waaronder spoorwegondernemingen, inframanagers, industriepartners en onderzoeksinstituten. EU-Rail is de opvolger van het Europese onderzoek- en innovatieprogramma Shift2Rail. Via de netwerken van de kernleden worden vele andere spoor-, kennis- en marktpartijen betrokken bij deze innovatieagenda. Het programma gaat circa € 1,2 miljard kosten, waarvan € 600 miljoen uit EU-subsidies en € 636 miljoen uit eigen bijdragen door kernleden.

De Europese Commissie en de Europese spoorwegsector starten het programma gezamenlijk op en zetten Europese subsidies in voor spoorinnovaties. Het doel is om doorbraken voor de toekomst te realiseren. Zo moet het programma helpen om verschillende Europese spoorssystemen beter op elkaar te laten aansluiten, om capaciteitsgroei op het spoor na 2030 te faciliteren en om vervoer via het spoor goedkoper en aantrekkelijker te maken. Op Nederlandse schaal moeten de innovaties van EU-Rail bijdragen aan de realisatie van het Toekomstbeeld OV. ProRail en NS zien grote mogelijkheden in deze Europese ontwikkeling en treden daarom gezamenlijk op als vertegenwoordigers van de Nederlandse spoorsector.

EU-Rail bestaat uit een innovatiepijler en een technologiepijler waarin wordt gewerkt aan technologische vernieuwingen en systeemsprongen binnen Europa en aan manieren om deze vernieuwingen snel te standaardiseren. In 2022 is het gelukt om toe te treden tot de consortia waar ProRail en NS in willen participeren. Op voor ProRail relevante onderwerpen als ERTMS en ATO zijn leidende posities geborgd binnen de consortia.

Kennisopbouw met partners

ProRail werkt samen met diverse kennispartners en universiteiten. Deze wetenschappelijke en technologische instituten helpen ons bij een grote verscheidenheid aan innovatievraagstukken. We doen samen met DelftRail, het instituut van de TU Delft en de Universiteit Twente onderzoek. Vanuit andere allianties maken we ook gebruik van kennisinstituten als TNO en Deltares voor onderzoek. Deze combinatie van allianties dekt zowel onderzoek als het demonstreren van innovaties binnen de Nederlandse railsector en draagt hiermee bij aan het realiseren van onze ambities.

Via grote programma's als STEM voor onderzoek naar trillingen, RESET gericht op baanligging en met name Europe's Rail kan ProRail samen met partners in R&D-projecten deelnemen en daarbij invloed nemen op de Europese techniekstandaarden. In de afgelopen jaren, met name via EU-Rail deelnames, is de research bijdrage op logistieke onderwerpen ERTMS en ATO opgestart en versterkt.

Stations- en spoorvernieuwingen

Om meer treinen te laten rijden en om de infrastructuur op peil te houden, hebben we in 2023 weer veel spoorprojecten uitgevoerd en is er hard gewerkt aan verbeteringen van stations. Zo zetten we voor zowel het reizigers- als het goederenvervoer belangrijke stappen om ruimte te maken voor meer spoorvervoer.

Projecten voor reizigersvervoer

Samen met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, NS en hun partners in Duitsland is gewerkt aan versnelling van de treinverbinding tussen Amsterdam en Berlijn. Door gefaseerde aanpassingen aan de Nederlandse spoorinfrastructuur, een nieuwe dienstregeling en het inzetten van andere treinen bleek het mogelijk om de reistijd van de Intercity Berlijn met 30 minuten te verkorten voor de dienstregeling 2024 vanaf 10 december 2023. Om dit mogelijk te maken zijn in 2023 in Oldenzaal een extra perron en perronspoor voor de nationale treinen gebouwd en in gebruik genomen. Daardoor kan de internationale trein voortaan zonder hinder snel passeren.

In Hoogeveen hebben we de boogverruiming uitgevoerd en in dienst gesteld: intercity's tussen Zwolle en Groningen hoeven nu niet meer af te remmen en kunnen met 140 km/u door deze boog. Ook is de spoorverdubbeling Heerlen – Landgraaf (in opdracht van de provincie Limburg) afgerond.

Het spoor tussen Roosendaal en Lage Zwaluwe is aangepakt. Er vonden omvangrijke werkzaamheden plaats bij de stations Oudenbosch en Zevenbergen waar perrons zijn aangepast, overbodige infrastructuur is verwijderd en spoor en overwegen zijn vernieuwd.

De opwaardering van de Maaslijn is één van de grote uitvoeringsprojecten de komende jaren. De aanbesteding die in 2022 is gestaakt door de grote prijsstijgingen en fors materiaalgebrek, is opnieuw op de markt gebracht en gegund. Volgens planning zal in 2027 het enkelsporig traject tussen Roermond en Nijmegen duurzaam geëlektrificeerd zijn met lokale spoorverdubbelingen, waardoor er meer treinen kunnen rijden met minder kans op verstoringen.

De ombouw van emplacement Den Haag Centraal is in 2023 gestart en gaat doorlopen tot 2026. De bovenbouw wordt vernieuwd, perrons worden aangepast om de toegankelijkheid te verbeteren en outillage wordt vernieuwd. Dit vergt meerdere grote buitendienststellingen.

Onderhoudsprojecten

In 2023 zijn ook op grote schaal rails, dwarsliggers en ballast vervangen op trajecten en emplacementen, de zogeheten bovenbouwvernieuwing (BBV). Dit betreft onder andere (niet limitatief) het emplacement Oosterhaven in Zwolle, de Gooilijn, de Flevolijn, Amsterdam Singelgracht emplacement, Neerlands Midden / Eemland, Nijmegen, Apeldoorn, Arnhem, Almelo, Wezep, Eindhoven – Venlo, Gouda – Alphen – Leiden, Hardinxveld, Moordrecht aansluiting en bij Barneveld. Bijzondere aandacht was er voor de transitie naar kwartsloze ballast.

Er zijn op diverse locaties werkzaamheden verricht om de treinbeveiligingsinstallaties te vervangen. Dit vond plaats op Zwolle – Kampen, Zwolle – Wierden, Venlo – Duitse grens en

Zwolle – Deventer. De ombouw van de technische installatie in de Barendrechtunnel is in 2023 afgerond.

Projecten voor goederenvervoer

De Sloehaven in Vlissingen is de nummer drie van grootste zeehavens in Nederland. Goederenvervoer per spoor neemt daarbij een belangrijke plaats in. Om dit verder te ontwikkelen is ook de tweede bundel sporen in de haven geëlektrificeerd. In het Havengebied Moerdijk hebben we in 2023 de railinfrastructuur verder geoptimaliseerd om zo de capaciteit te vergroten en het gebied gereed te maken voor de 740 meter goederentreinen. Tot slot werken we verder aan ontwerpen om de achterlandverbindingen met België naar Gent vanuit Terneuzen te verbeteren.

Op de Betuweroute en in de Rotterdams haven is het afgelopen jaar maximaal ingezet op het op orde brengen van de infra. Daarnaast zijn er ook stappen gezet naar verdere groei van het spoorgoederenvervoer. De belangrijkste projecten die een bijdrage hebben geleverd aan het herstel en de groei zijn de aanleg van ongeveer 23 kilometer natte blusleidingen en ongeveer 485 hydranten om het rangeren van gevaarlijke stoffen op de emplacementen mogelijk te blijven maken. Tevens is ingezet op het vervangen van de infra en hebben we een viertal grote spoorvernieuwingsprojecten opgeleverd.

Energievoorziening

Versterken bovenleidingnetwerk

Om het groeiend aantal treinen te kunnen voorzien van stroom is uitbreiding van de energievoorziening op het spoor noodzakelijk. Het landelijk programma Tractie Energievoorziening (TEV) 2030 heeft de noodzakelijke uitbreiding voor de dienstregeling 2030 grotendeels in kaart gebracht. Hiervoor worden in de loop van 2024 verschillende uitvoeringsscenario's uitgewerkt. Op een twintigtal locaties zijn in 2023 maatregelen genomen om toekomstige stappen te faciliteren. Zo hebben we het voedingsonderstation Riekerpolder en Driebergen/Austerlitz (ten behoeve van hoogfrequent spoorvervoer) en de onderstations Oudenbosch, Hoogeveen en Hooghalen (toetreding Intercity Nieuwe Generatie, ICNG) opgeleverd. Op vijftien locaties zijn maatregelen in uitvoering. Jaarlijks worden er twee tranches aanbesteed om nieuwe realisatieprojecten voor uitbreiding van de energievoorziening op te starten.

Samenwerking TenneT voor de energietransitie

TenneT werkt in Nederland hard aan het opwaarderen en uitbreiden van het hoogspanningsnet voor de energietransitie. De spoorbaan moet op diverse locaties aangepast worden om de beveiliging van het spoornet en de energievoorziening goed te laten functioneren met de grotere elektromagnetische velden (EMC) die door de uitbreiding ontstaan. In 2023 is er op tientallen plaatsen door heel Nederland, in afstemming met TenneT, een begin gemaakt met de uitwerking en concrete uitvoering van deze maatregelen. In Zeeland is de spoorlijn vanuit Vlissingen aangepast zodat TenneT nieuwe hoogspanningsverbindingen voor het aansluiten van windparken op zee kan realiseren.

Stationsvernieuwingen

In 2023 hebben we, samen met onze stakeholders zoals vervoerders, NS Stations, gemeenten en provincies, verder gewerkt aan het vernieuwen van een aantal stations of onderdelen daarvan. Daarnaast hebben we samen met NS het Handboek Maatschappelijke Initiatieven in 2023 vastgesteld.

De sporenkap van het nieuwe station Ede-Wageningen is in 2023 vernieuwd. De sporenkap is een bijzondere constructie en bestaat uit 23 driehoeken van circa 50 meter breed en 180 meter lang.

In 2023 zijn op vijf stations oude liften en roltrappen vervangen. Dit gebeurde op Heemstede-Aerdenhout, Amsterdam RAI, Rotterdam-Zuid, Rotterdam Blaak en Leiden Centraal.

Almere centrum is op 1 februari 2023 feestelijk geopend. De stationshal en liften zijn vernieuwd en de perrons en perronkappen zijn volledig gerenoveerd. Daarnaast zijn er twee inbandige fietsenstallingen gerealiseerd.

In Leeuwarden zijn in 2023 de gerenoveerde perronkappen grotendeels teruggeplaatst. De monumentale kap op perron 4/5 wordt teruggeplaatst in de eerste helft van 2025.

Er zijn op verschillende stations perrons vernieuwd, toegankelijke instapmogelijkheden gerealiseerd en de stationsoutillage is op diverse stations vervangen. Het gaat in totaal om elf locaties. Ook zijn werkzaamheden gestart op Schiphol Airport om de instap voor de reizigers te verbeteren.

In 2023 zijn op de stations die al een Automatische Externe Defibrillator (AED) hadden nieuwe AED's aangebracht, deze hebben als extra functie dat ze een AED-loze zone in de omgeving afdekken. Daarmee leveren alle stations nu een bijdrage aan het landelijk dekkend netwerk van HartslagNu.

Voor de beoordeling van de constructieve veiligheid van grote publieke gebouwen is in 2023 nieuwe regelgeving in werking getreden: de Nederlands Technische Afspraak (NTA) 8790. Dit betekent dat eigenaren vanaf 2025 verplicht worden periodiek onderzoek te doen. ProRail zal samen met NS Stations een implementatieplan opstellen om voor de grotere stations waar deze NTA van toepassing is, hieraan invulling te geven.

Programma Fietsparkeren

Het programmateam Fietsparkeren heeft in 2023 verder gewerkt aan circa 100 projecten in diverse stadia van ontwikkeling, die uiteindelijk tot uitvoering komen in de periode tot en met 2030. In 2023 zijn de volgende stallingsuitbreidingen opgeleverd: Sassenheim, Veenendaal West en Dordrecht Zuid. Er zijn nieuwe fietsenstallingen bij station Amsterdam Centraal in gebruik genomen met plek voor ongeveer 10.000 fietsen.

Programma Toegankelijkheid

In 2023 zijn acht treinstations voorzien van liften en/of hellingbanen. Daarnaast zijn acht treinstations voorzien van een op normhoogte gebracht perron. Mensen met een beperking kunnen hierdoor gebruik maken van 359 toegankelijke treinstations in Nederland. Op 51 treinstations is duurzame verlichting opgeleverd en er zijn meer dan 100 oversteeklijnen op treinstation geplaatst.

In januari 2023 werd de Nelson Mandelabrug (voetgangers en fietsers) en ook station Zoetermeer heropend. Na versterking van de brug (i.v.m. constructiefouten) konden treinen weer stoppen op station Zoetermeer.

Liften en roltrappen

In 2023 waren er minder leveringsproblemen met materialen en minder storingen. Daarnaast hebben intensieve verbetertrajecten met de leveranciers geleid tot betere prestaties. Zo is het aantal langdurige stilstanden van liften ten opzichte van 2022 met 45% gedaald en roltrappen met 30%. Een groot deel van de langdurige stilstand kwam door wateroverlast en vandalisme, waarvoor speciale projecten zijn opgezet. Er is een top 15 van stations samengesteld waarbij op liften gerichte camera's worden geplaatst. De uitrol is in 2023 gestart. In 2024 gaan onderzoeken van start naar specifieke stations die problemen hebben met wateroverlast. Op de liften en roltrappen zijn sensoren aangebracht om data over de werking door te geven. Als de data voldoende betrouwbaar zijn, worden deze vrijgegeven aan de decentrale openbaar vervoerautoriteiten (DOVA) en kunnen vervoerders en andere belanghebbende organisaties in de

reisplanners aangeven of een lift al dan niet werkt. Naar verwachting kan ProRail de data begin 2024 vrijgeven.

Programma Hoogfrequent Spoorvervoer

PHS heeft tot doel op zeven corridors te komen tot hoogfrequent spoorvervoer voor reizigers en extra ruimte voor goederenvervoer. Op drie van de zeven corridors (Amsterdam – Eindhoven, Schiphol – Utrecht – Nijmegen, Den Haag – Breda) zijn inmiddels hogere treinfrequenties mogelijk gemaakt. De extra capaciteit die de komende jaren stap voor stap beschikbaar komt, is van groot belang voor het reizigers- en goederenvervoer. PHS legt de basis voor de ontsluiting van de zeventien woningbouwgebieden.

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat stelt twee keer per jaar een voortgangsrapportage op. Hierin zijn de voortgang en behaalde resultaten en de financiële stand van zaken terug te vinden.

Voortgang in 2023

De PHS-projecten zijn inmiddels grotendeels in uitvoering. Mijlpalen in 2023 waren:

- Enkele grote uitvoeringscontracten voor twee grote projecten PHS Amsterdam en Den Bosch – Vught zijn gegund. De staatssecretaris heeft voor beide projecten starthandelingen verricht, waarmee ze nu in uitvoering zijn.
- Verschillende mijlpalen voor Tracébesluiten:
 - Een onherroepelijk Tracébesluit voor PHS Amsterdam, Nijmegen en (grotendeels) Meteren – Boxtel. Helaas was de uitspraak voor PHS Meteren – Boxtel fors later dan verwacht en hebben de deelprojecten Meterenboog en Den Bosch – Vught een vertraging moeten verwerken van ongeveer twee jaar. Hierdoor verschuiven de goederenroutering over de Meterenboog en de extra sprinters Breda – Tilburg naar 2031.
 - Een onherroepelijk wijzigingsbesluit voor PHS Rijswijk – Rotterdam.
 - Eind 2023 is het Tracébesluit voor PHS Alkmaar – Amsterdam gepubliceerd.
- In juni 2023 is het nieuwe opstelterrein Amsterdam Westhaven in gebruik genomen. Dit opstelterrein heeft een capaciteit voor maar liefst 110 treinbakken.
- Er is een EU-subsidie van € 70 miljoen voor Amsterdam Centraal aangekondigd, waarmee ook het Europese belang van dit project onderstreept wordt.
- Voor PHS Den Haag – Rotterdam is het risico van de baanstabieleit ondervangen. ProRail werkt uit welke maatregelen nodig zijn om het probleem op dit baanvak aan te pakken.
- Er is veel aandacht geweest voor de gevolgen van de werkzaamheden vanuit onder andere PHS voor het beveiligde vertrek van de Eurostar vanaf Amsterdam Centraal. In de Amstelpassage op Amsterdam Centraal wordt versneld een terminal gebouwd. Zo kunnen reizigers gebruik blijven maken van paspoort- en bagagecontrole door de marechaussee. Alleen gedurende zes maanden, van juni 2024 tot december 2024, is een door de douane beveiligd vertrek vanuit Amsterdam niet mogelijk. Reizigers van Amsterdam naar Londen moeten dan een overstap in Brussel maken. De directe verbinding van Londen naar Amsterdam blijft gehandhaafd.

Nieuwe Generatie sein (NG-sein)

Bij de veiligheidstesten van het NG-sein zijn in bepaalde omstandigheden problemen met de zichtbaarheid geconstateerd. Hierdoor kan het sein op dit moment niet veilig worden gebruikt en daarmee kan het niet worden vrijgegeven. ProRail doet samen met de leverancier onderzoek naar de oorzaak.

In 2024 staan vijftien projecten gepland die gebruik zouden maken van het NG-sein. Doordat de levering van VRS-seinen is veiliggesteld, kunnen dertien projecten gewoon doorgang vinden door gebruik te maken van het bestaande type VRS-seinen. Hierbij lijken de meerkosten binnen de bestaande projectbudgetten opgevangen te kunnen worden. ProRail prioriteert zelf binnen de EOVBudgetten. Voor twee (MIRT)-projecten zijn de consequenties groter omdat deze projecten al in uitvoering zijn. De scenario's afbouwen of stoppen hebben in beide gevallen financiële en

operationele consequenties. ProRail werkt momenteel de scenario's uit voor deze twee projecten om de projecten alsnog te realiseren. Voor deze projecten is ProRail in gesprek met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat voor aanvullend budget.

Duurzaam spoor

Mobiliteit

ProRail als brede mobiliteitsadviseur

Door in een vroeg stadium betrokken te zijn bij de planvorming voor nieuwe woonwijken willen we de omgeving van het spoor en het station duurzaam bereikbaar houden. Hiermee kunnen we borgen dat meer (toekomstige) bewoners gebruik zullen gaan maken van het OV. In 2023 zijn we met gemeenten in gesprek gegaan over de inrichting van het stationsgebied van Leeuwarden en Den Bosch, en over de plannen voor woningbouwlocaties langs de 'Oude lijn' (Leiden-Den Haag-Rotterdam-Dordrecht).

Uitbreiding internationale verbindingen

Sinds mei 2023 rijdt er een nieuwe nachttrein door Nederland. De 'Good Night Train' van European Sleeper rijdt drie keer per week tussen Brussel, Amsterdam en Berlijn. Wij hebben de infracapaciteit hiervoor beschikbaar gesteld en in afstemming met NS ervoor gezorgd dat de betreffende stations 's nachts langer open blijven.

Energie

CO₂-prestatieladder

Na jaren op het hoogste niveau van de CO₂-Prestatieladder, is ProRail van niveau 5 naar 4 gedaald. De voornaamste reden is dat ProRail haar doelstelling voor de uitstoot door eigen (direct en indirect) energieverbruik voor 2022 niet heeft gehaald. In 2022 is niet voor het gehele verbruik groene stroom ingekocht, met als gevolg dat een deel van het elektriciteitsverbruik grijs was.

Energiebesparingsplicht

Per 1 juli 2023 is de energiebesparingsplicht aangescherpt en vervangen door een verduurzamingsplicht voor energieverbruik. Aan de verduurzamingsplicht is een informatieplicht gekoppeld, waarbij aan het bevoegd gezag gerapporteerd moet worden over de energiebesparing. Bij locaties met een groot verbruik geldt een onderzoeksplicht. Dit sluit aan bij de ambitie van ProRail om bewuster om te gaan met energie en meer aandacht te hebben voor duurzaam ondernemen.

ProRail heeft de onderzoeks- en informatieplicht voor het spoorwegemplacement Kijfhoek op 20 december 2023 afgerond en ingediend via het E-loket bij het bevoegd gezag. Door het grote aantal locaties, die vallen onder de informatieplicht, de diversiteit ervan, de complexiteit en interpretatie van wet- en regelgeving blijkt veel meer tijd nodig voor de informatieplicht dan eerder is voorzien. De betreffende bevoegd gezagen zijn hierover geïnformeerd, met het verzoek om uitstel en overleg voor het bepalen van een nieuwe termijn om de rapportage in te dienen.

Duurzame energieopwekking

In 2023 heeft IenW de business case voor het opwekken van duurzame energie op gronden van ProRail goedgekeurd. We monitoren deze en rapporteren hier jaarlijks over richting IenW. Aanvullend hierop is eind 2023 een subsidieaanvraag ingediend bij het ministerie van EZK voor onze inspanningen binnen het EZK-programma Opwek Energie op Rijksvastgoed (OER). We bereiden ons voor op grootschalige energieopwekking door gronduitgifte voor zonne- en windparken. We starten met de ontwikkeling van de eerste zonneparken rondom knooppunt Deil.

Naast het genoemde programma zetten we het lopende initiatief 'Zonnepanelen op stationsdaken' voort. In 2023 openden we het gerenoveerde station Almere Centrum. Het glaswerk is er vervangen door glas waar zonnecellen in zijn verwerkt. En op de perronkap zijn bijna 1200 zonnepanelen geplaatst. Tot slot bereiden we een business case voor zonnepanelen op geluidschermen voor. Deze volgt in 2024 na afronding van het nog lopende demonstratieproject NEWRAIL (Noise Energy Wall Rail).

Emissieloze bouwplaats

Onze ambitie is dat in 2030 al onze bouwplaatsen emissieloos zijn. In 2023 hebben we een belangrijke stap gezet door ons te committeren aan het convenant 'Schoon en Emissieloos Bouwen' (SEB). Daarin zijn afspraken vastgelegd om de bouw schoner, gezonder en stiller te maken. In lijn met het convenant zijn we begonnen met de zogenaamde koploperaanpak om de inzet van emissievrij materieel te stimuleren. Aannemers die inschrijven met emissievrij materieel krijgen gunningsvoordeel tijdens de aanbesteding van een project. Deze aanpak is in 2023 getest in een aantal aanbestedingen. Komend jaar gaan we de koploperaanpak opschalen.

Daarnaast nemen we in alle bouw- en onderhoudscontracten een basisniveau van emissie-eisen op waarbij de meest vervuilende (oude) machines gaandeweg worden geweerd, te beginnen met het relatief lichte materieel. Ook stimuleren we innovaties die gericht zijn op de verduurzaming van met name het zwaardere en meer specialistisch spoo materieel (demonstrators). Een voorbeeld van zo'n demonstrator is de in 2023 door één van de aannemers geïntroduceerde hybride locomotief. Dat is een standaard elektrische locomotief met een batterij, die daarmee ook op sporen waar geen bovenleiding aanwezig is toch op elektriciteit kan rijden. Deze locomotief kan worden ingezet voor werk aan het spoor waar nu nog diesellocomotieven worden gebruikt.

Verduurzaming wagenpark Incidentbestrijding

Onze afdeling Incidentbestrijding (ICB) gaat de komende jaren het wagenpark in stapjes verduurzamen. In 2023 zijn drie elektrische bedrijfswagens in gebruik genomen. Dat zijn de eerste testvoertuigen waar we ervaring mee op gaan doen in de operatie. In juni heeft ICB de aanbesteding van een 100% elektrisch aangedreven vrachtwagen (E-truck) met haakarm opbouw afgerond. Deze E-truck zal primair deel gaan uitmaken van het verbeterprogramma ten behoeve van de veiligheid op locatie Kijfhoek.

Materialen

Klimaatneutrale en circulaire infraprojecten

ProRail werkt samen met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en Rijkswaterstaat aan de uitvoering van de KCI-strategie: Klimaatneutrale en Circulaire Infraprojecten. Daarbij gaat het om concrete projecten gericht op duurzaam materiaalgebruik. Eén van de meest impactvolle maatregelen is en blijft de inzet van MKI (de Milieu Kosten Indicator) als gunningscriterium bij aanbestedingen. Daarmee beloont ProRail aannemers en leveranciers die inschrijven met een gunstige MKI-waarde.

In juni 2023 heeft ProRail samen met andere publieke opdrachtgevers (o.a. Rijkswaterstaat) tijdens de bijeenkomst 'Klimaatneutrale en Circulaire Infra: gewoon doen!' afgesproken om minimumeisen te gaan hanteren in de opdrachten voor infrawerken. De minimumeisen hebben betrekking op de emissies van materieel en MKI-waarden (Milieu Kosten Indicator) van de materialen asfalt en beton. Met het publiceren van de minimumeisen krijgt de markt helderheid voor de komende jaren, waardoor het mogelijk wordt om duurzame investeringsbeslissingen te nemen.

Materiaalhergebruik emplacement Westhaven

Een mooi voorbeeld van een circulair infraproject is het hergebruik van spoorse materialen op het opstel terrein Westhaven in Amsterdam. Dit terrein is eind april 2023 in gebruik genomen. We hebben vier wissels, elf kilometer spoorstaven, zeven kilometer dwarsliggers en drie stootjucken

hergebruikt. Daarnaast is er ruimte gecreëerd voor windmolens in samenwerking met Vattenfall, NS en het Havenbedrijf.

Circulaire fietsenstalling Dordrecht

De nieuw te bouwen fietsenstalling bij station Dordrecht wordt duurzaam uitgevoerd. Medio 2023 zijn we met de bouw gestart. De nieuwe fietsenstalling biedt plaats aan ruim 2000 fietsen, bijna drie keer zoveel als nu. De stalling is demontabel (de bouwdelen kunnen verplaatst of hergebruikt worden voor andere toepassingen in de toekomst), wordt gebouwd met duurzame materialen en heeft een glazen dak voorzien van zonnecellen. Het wordt ProRails eerste circulaire fietsenstalling. Het aantal reizigers dat met de fiets naar het station komt groeit dagelijks. Daarmee krijgt het duurzaam openbaar vervoer in Zuid-Holland een extra impuls. In het voorjaar 2024 verwachten we de fietsenstalling op te leveren. Dit is een belangrijke en eerste stap in de totale gebiedsontwikkeling die de gemeente Dordrecht voor de spoorzone voor ogen heeft.

Stikstof

ProRail heeft te maken met de stikstofproblematiek in de gebruiksfase en bouwfase van projecten.

Gebruiksfase

De stikstofproblematiek heeft impact op spooruitbreidingsprojecten die leiden tot een toename van stikstofdepositie door het gebruik van het spoor, hiervan is met name sprake op decentrale lijnen met dieseltreinen en sporeplacements. Voor deze projecten brengen we de ecologische effecten in kaart en onderzoeken we of er maatregelen genomen kunnen worden ten behoeve van de natuur of ter vermindering van de uitstoot van stikstof.

Ontwikkelingen rondom stikstof volgen elkaar snel op. Het gaat dan om nieuwe jurisprudentie, striktere toepassing van beleid en regelgeving en nieuwe inzichten over de staat van de natuur. Dit zorgt ervoor dat het verkrijgen van vergunningen van spooruitbreidingsprojecten met stikstoftoename in de gebruiksfase steeds meer onderbouwing vraagt en daarmee steeds moeilijker is. Het risico bestaat dat spoorprojecten niet volledig en volgens planning kunnen worden uitgevoerd omdat de stikstofproblematiek de uitvoerbaarheid sterk beïnvloedt.

Bouwfase

De uitspraak van de Raad van State van 16 augustus 2023 over het project Porthos biedt mogelijkheden voor projecten met alleen stikstofdepositie in de bouwfase om te onderbouwen dat kleine, tijdelijke deposities niet leiden tot significante gevolgen op Natura 2000-gebieden. ProRail beoordeelt voor ieder project hoeveel stikstof bij de werkzaamheden vrijkomt, wat de mogelijke effecten hiervan zijn en of maatregelen nodig zijn. ProRail zet in op het op een beheerste manier maximaal blijven uitvoeren van projecten en daarmee duurzame mobiliteit in Nederland mogelijk te houden. We hebben hierbij afstemming met diverse organisaties, zoals ministeries en ingenieursbureaus.

Naar huidig inzicht betreft het minder dan twintig projecten die met de problematiek (in de gebruiksfase of bouwfase) te maken krijgen. Voor deze projecten loopt momenteel nog onderzoek naar maatregelen zoals scopewijziging of inzet van emissieloos materieel om realisatie van het project alsnog mogelijk te maken.

Natuur

De biodiversiteit op de gronden die ProRail in beheer heeft, vergroten we door de aanwezige natuur te behouden en waar mogelijk natuurwaarden te versterken. Dat is de ambitie van ProRail. We zien onze grond, waaronder de spoorbermen, als verbindende schakel voor natuurgebieden en als broedplaats en veilige plek voor nieuwe natuur.

Meer natuur in de berm

Om de biodiversiteit in onze bermen te verbeteren, heeft ProRail het groenbeheer uit de reguliere onderhoudscontracten voor het spoor gehaald. Dit beheer wordt apart aanbesteed aan gespecialiseerde bedrijven op basis van duurzame specificaties. Op maat gemaakte contracten per gebied bieden meer mogelijkheden om de biodiversiteit in onze bermen te verbeteren en kwetsbare soorten te beschermen. In 2023 hebben we specifiek voor 5 van de in totaal 21 onderhoudsgebieden het groenbeheer gecontracteerd: Drenthe, Rijn & Gouwe, Zeeland, Veluwe en Amsterdam. We nemen de uitkomsten van de contractering mee bij het opstellen van de natuurspecificaties in het kader van BKN Spoor (basis kwaliteitsniveau).

Kap en herplant van bomen

Indien er bomen moeten wijken voor de uitvoering van een spoorproject is ProRail verplicht de bomenkap te compenseren. Om jaarlijks te kunnen rapporteren over de wettelijke herplantplicht en hierover verantwoording af te leggen, maar ook om onze bovenwettelijke herplantambities vorm te geven wil ProRail in 2024 een volledig inzicht in de omvang van kap en herplant van bomen. Tevens willen we het proces van kap en herplant goed ingebed hebben binnen de ProRail organisatie, zowel bij nieuwbouwprojecten als bij het beheer en onderhoud. Daartoe hebben we in 2023 de volgende stappen gezet:

- Gesprekken gevoerd met onze aannemers om met terugwerkende kracht en naar de toekomst toe inzicht te krijgen in onze kap- en herplant opgave;
- Contact gelegd met externe partijen (onder andere Staatsbosbeheer) voor de feitelijke realisatie van de herplantopgave.

Afbouwen chemische onkruidbestrijding (COB)

ProRail gebruikt voor de bestrijding van ongewenst groen in het spoor en op schouwpaden naast het spoor nog hoofdzakelijk chemische bestrijdingsmiddelen. ProRail wil het gebruik van chemische bestrijdingsmiddelen terugdringen en overschakelen naar een duurzamere wijze van onkruidbeheersing. Om dit te realiseren heeft ProRail stappen gezet om natuurvriendelijke alternatieven te vinden voor chemische onkruidbestrijding. In 2023 is er een pilottraject uitgevoerd waarin twee kansrijke methodes zijn onderzocht. Deze methodes zijn cryogene (koude) behandeling en gebruik van pelargonzuur, een vetzuur dat van nature in bepaalde planten voorkomt. In 2024 wordt het pilottraject voortgezet en uitgebreid met minimaal één extra kansrijke methode. Daarnaast wordt in de nieuwe beheercontracten het gebruik van chemische middelen verder afgebouwd.

In contact met het publiek

ProRail is graag een goede buur voor iedereen die woont of werkt langs de 7.000 kilometer spoor dat wij beheren. De belangen van mensen en bedrijven die in de buurt van het spoor wonen of gevestigd zijn hebben daarom onze speciale aandacht. ProRail brengt de belangen proactief bij elkaar. De afdeling Omgevingscommunicatie is werkzaam in alle delen van Nederland en zorgt ervoor dat de burens van het spoor op de hoogte zijn van wat er op het spoor speelt bij hen in de buurt. Bijvoorbeeld wanneer werkzaamheden plaatsvinden, hoe lang die duren en op welke manier ProRail te berekenen is. Burens worden uitgenodigd voor bewonersavonden of voor een kijkje achter de schermen vanaf een publiekstribune. ProRail hoopt door actief in contact te treden en informatie te delen, de juiste verwachtingen te wekken en in dialoog te blijven met de omgeving.

Via de afdeling Publieksvoorlichting staat ProRail in directe verbinding met de samenleving. Maandelijks handelen de medewerkers van deze afdeling ruim achthonderd vragen, klachten en tips af die telefonisch, via sociale media, het contactformulier op www.ProRail.nl of per post binnenkomen. Voor noodgevallen, zoals onveilige situaties of ernstige hinder, is Publieksvoorlichting 24/7 telefonisch bereikbaar. Bij meldingen waarbij de veiligheid direct in het geding is, zoals mensen of voorwerpen op het spoor, komt ProRail onmiddellijk in actie.

Geluid en trillingen

Omwonenden rond het spoor kunnen last hebben van het geluid of de trillingen van passerende treinen. Ook werkzaamheden aan het spoor kunnen geluid en trillingen veroorzaken. Voor de beheersing van geluidhinder zijn er in de Europese en Nederlandse wetgeving veel regels opgenomen. Voor trillingshinder is dat nauwelijks het geval. Het Rijk werkt in samenwerking met alle stakeholders waaronder ProRail aan een gerichte aanpak.

ProRail streeft ernaar dat er voor de omgeving zo min mogelijk geluid- en trillingshinder ontstaat. In 2023 heeft ProRail hiertoe samen met andere partijen in de spoorsector diverse stappen gezet.

Succesvolle transitie naar stiller goederenverkeer

Een technisch gezien eenvoudige innovatie levert een grote geluidreductie voor het goederenverkeer: door andere type remblokken te gebruiken blijven de wieloppervlakken van goederenwagens glad en maken ze daardoor tijdens het rijden veel minder geluid.

Vanaf december 2024 moeten volgens nieuwe Europese regelgeving op zogeheten 'stillere routes' alle oudere goederenwagens verplicht met alternatieve remblokken zijn uitgerust. In Nederland gaat het om de Betuweroute, de Havenspoorlijn en de Brabantroute. Omdat er in andere landen ook veel "stillere routes" zijn, is de prognose dat in 2025 95% van de goederenwagens die in Nederland rijden van het stillere type zullen zijn. Na twintig jaar is dan de Europese implementatie van deze innovatie, die ooit in Nederland gestart is binnen het Innovatieprogramma Geluid (IPG, 2002-2007), voltooid.

Minder overschrijdingen van de geluidproductieplafonds

Naast de Europese regels voor het geluid van afzonderlijke treinpassages gelden in Nederland regels voor het totale geluid dat in een jaar geproduceerd mag worden. De bewaking hiervan is geregeld met geluidproductieplafonds (gpp's) op meer dan 50.000 referentiepunten langs alle hoofdspoorwegen. ProRail moet zorgen dat de gpp's niet worden overschreden, ook niet als er meer treinen gaan rijden. Het aantal overschrijdingen van gpp's is verder gedaald van 378 referentiepunten in 2021 naar 75 in 2022. Het aantal overschrijdingen van gpp's in 2023 wordt eind 2024 bekend.

Aanpak van het geluid op hoogbelaste locaties

In het Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPG) werken het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Rijkswaterstaat en ProRail samen aan het terugdringen van geluidsoverlast langs rijkswegen en hoofdspoorwegen. ProRail onderzoekt in het MJPG op basis van wettelijke regels voor ruim 50.000 woningen welke maatregelen getroffen moeten worden en beschrijft dit in zogenaamde saneringsplannen. Op sommige locaties hebben de maatregelen veel impact op de omgeving, denk aan een hoog geluidsscherm. Een belangrijk onderdeel van het MJPG is dan ook om, binnen de kaders van de wet, in overleg te treden met bewoners en gemeenten over de lokaal wenselijke oplossingen.

In 2023 zijn alle resterende saneringsplannen formeel bij het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat ingediend ter vaststelling door de minister. Hiermee heeft ProRail voldaan aan de wettelijke plicht om de plannen voor 31 december 2023 ingediend te hebben. De realisatie van de geluidmaatregelen is naar verwachting in 2030 afgerond; meer informatie over MJPG en de geluidsmaatregelen per locatie staat op www.prorail.nl/mjpg.

Onderzoek en innovatie voor een bronaanpak van spoortrillingen

In opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft ProRail in 2023 gewerkt aan diverse onderdelen van de Innovatieagenda Bronaanpak Spoortrillingen (IBS). Doel van de IBS is om trillingsreducerende effecten, neveneffecten en kosten van maatregelen aan de spoorinfrastructuur en aan de treinen in kaart te brengen om maatwerk bij de aanpak van

trillingshinder te kunnen bieden. De IBS loopt van 2021 tot 2025. ProRail stelt de resultaten de komende jaren stapsgewijs breed beschikbaar.

In 2023 hebben TU Delft, Deltares en TNO verder gewerkt aan de ontwikkeling van STEM, het Spoortrillingen Emissiemodel. Zij vullen de hiaten in fundamentele kennis over het ontstaan en het reduceren van spoortrillingen.

In 2023 heeft ProRail diverse nieuwe praktijkproeven aan de infrastructuur gestart. De proeven richten zich enerzijds op effecten van het beheersen van degeneratie van het spoor en anderzijds op de effecten van innovatieve maatregelen. In 2023 heeft ProRail bijvoorbeeld op de Brabantroute veel metingen verricht die samenhangen met de effecten van degeneratie van het spoor, en de mogelijkheden om met aanvullend beheer en onderhoud deze effecten te verminderen of te vertragen.

Toepassing van innovaties voor trillingen: het Minder Hinder-pakket

In 2023 heeft ProRail op verzoek van IenW 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.

Internationaal vergelijken

Elke drie jaar vergelijken we onze prestaties met een selectie van spoorinfrabeheerders in het buitenland. Dit is een verplichting in de beheerconcessie. Eind 2023 zijn de resultaten van onze internationale benchmark met data over de periode 2017 tot en met 2021 aangeboden aan het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

In lijn met voorgaande internationale benchmarks, bevestigt de uitgevoerde benchmark dat het Nederlandse spoor, samen met Zwitserland, het meest intensief bereiden spoornetwerken in Europa is en dat ProRail – samen met de vervoerders en andere stakeholders – in de periode 2017-2021 goede prestaties leverde op het Nederlandse spoor. Op de belangrijkste prestatiegebieden behoren we tot de top van de landen in de vergelijkingsgroep (hoog niveau van veiligheid, laag aantal verstoringen).

In deze rapportage is voor het eerst de impact van COVID-19 op prestaties van inframanagers en vervoerders zichtbaar. Bij alle vervoerders daalde de reizigersvraag in 2020 sterk ten gevolge van COVID-19 en verbeterde de punctualiteit van het treinverkeer bij alle benchmarkpartners. Vanaf 2021 werden de eerste tekenen van herstel zichtbaar. In Nederland was de daling van de reizigers sterker dan gemiddeld en kwam het herstel langzamer op gang dan bij vergelijkbare partijen. Deze ontwikkelingen zijn sterk beïnvloed door verschillen in beperkende en stimulerende (overheids)maatregelen in de diverse landen, en door veranderd reisgedrag.

Verder is ons kostenniveau (kosten voor onderhoud en vernieuwing afgezet tegen de benutting van het spoor) in lijn met het gemiddelde van de vergelijkingsgroep. De tariefsystematiek voor het Nederlandse spoor verschilt met andere landen in de benchmark. In Nederland is gekozen voor licht bovengemiddelde tarieven voor reizigers en een duidelijk lagere dan gemiddelde publieke financiering. Met andere woorden: de reizigers leveren een gemiddeld hogere bijdrage via de tarieven en de belastingbetaler een gemiddeld lagere bijdrage.



nan.nl

Boels

V

ATLAS
220WRR

ZWARE HUFTER



Financiën

Financiële prestaties

Resultaten 2023

ProRail zorgt voor de aanleg, het onderhoud en het beheer van het Nederlandse spoorwegnet. De werkzaamheden die gericht zijn op het in standhouden van de functionaliteit van het spoor tegen afgesproken kwaliteitsniveaus betreft activiteiten zoals groot en klein onderhoud, beheer en vervangingen. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat bekostigt deze werkzaamheden uit de zogeheten 'EOV-gelden'. Daarnaast voert ProRail voor het ministerie en derden werkzaamheden uit die gericht zijn op het aanbieden van extra functionaliteit, zoals extra haltes en frequentieverhoging. In deze gevallen wordt gesproken over functiewijziging/investeringsprojecten, dit bekostigt het ministerie uit de zogeheten 'aanleg-gelden'. Ook verdelen we als onafhankelijke partij de ruimte op het spoor en regelen we al het treinverkeer. Voor het gebruik van het spoor door de vervoerders ontvangt ProRail gebruiksvergoedingen. ProRail is tevens netbeheerder en in die hoedanigheid verantwoordelijk voor het transport van elektriciteit over het net.

De realisatie voor investeringsprojecten is in 2023 nagenoeg volgens planning uitgekomen. De investeringsprojecten resulteren uiteindelijk in nieuwe activa op onze balans. De aanleg-gelden die hiertoe worden aangewend worden afgerekend naar de balans en staan tegenover deze investeringen in activa. De aanleg-gelden zijn zichtbaar onder de kort- en langlopende schulden als investeringsbijdrage. In 2023 werd via onder andere onze investeringsprojecten voor € 1,3 miljard (2022: € 1,1 miljard) geïnvesteerd in materiële vaste activa, waarvan € 1.063 miljoen (2022: € 859 miljoen) is gefinancierd vanuit de Rijksoverheid en € 203 miljoen (2022: € 223 miljoen) gefinancierd door derden, zoals provincies en gemeenten.

Voor wat betreft het onderhoud en beheer is een beperkt deel van de in 2023 geplande productie niet gerealiseerd. Ten opzichte van 2022 zien we voor 2023 wel een stijging in het totaal van de uitgevoerde activiteiten.

Voor zowel de functiewijzigings- als functiehandhavingsprojecten kent de realisatie ten opzichte van de geplande productie verschillende afwijkingen, zoals verschuivingen in de tijd of scope van projecten maar ook prijseffecten. Voorbeelden van de verschuivingen in tijd voor 2023 zijn bijvoorbeeld het moeten doorschuiven van werkzaamheden gerelateerd aan ICT investeringsprojecten en het doorschuiven van werkzaamheden heuvel Kijfhoek door onder andere vertraging in de werkzaamheden. Prijseffecten komen tot uiting in onze winst- en verliesrekening en worden verrekend met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat middels de egalisatiereserve.

Op hoofdlijnen ziet de winst- en verliesrekening 2023 er als volgt uit:

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2023	2022
Bedrijfsopbrengsten	1.648	1.538
Bedrijfslasten	-1.746	-1.535
Financiële baten en lasten	14	-9
Resultaat vóór belastingen	-84	-6
Resultaat vóór mutatie egalisatierekening *	-81	-7

* In verband met de onzekerheden ten aanzien van de prijsontwikkelingen gedurende 2023 heeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, in tegenstelling tot voorgaande jaren, niet vooraf het volledige bedrag voor prijsindexatie toegekend in de (wijzigings-)beschikking. Het additionele prijseffect 2023, becijferd op € 51,3 miljoen, zal na vaststelling van de jaarrekening via de egalisatiereserve worden verrekend. Dit geldt ook voor het prijseffect gerelateerd aan de

noodzakelijke verlengingen van de PGO-contracten, becijferd op € 25,7 miljoen. De beide bedragen (in totaal € 77 miljoen) zullen naar verwachting na vaststelling van de jaarrekening worden verrekend middels de subsidievaststelling 2023. Gecorrigeerd voor deze bedragen komt het resultaat daarmee uit op € 3 miljoen negatief.

Voor wat betreft het exploitatiegedeelte realiseerde ProRail in 2023 bedrijfsopbrengsten van € 1,6 miljard (2022: € 1,5 miljard) onderverdeeld naar:

- exploitatiebijdragen van de Rijksoverheid (€ 1.083 miljoen; 2022: € 1.021 miljoen);
- gebruiksvergoeding (€ 376 miljoen; 2022: € 355 miljoen);
- overige netto-omzet (€ 47 miljoen; 2022: € 45 miljoen);
- geactiveerde productie (€ 137 miljoen; 2022: € 110 miljoen);
- overige bedrijfsopbrengsten (€ 6 miljoen; 2022: € 5 miljoen).

De bedrijfslasten bestaan grotendeels uit 'apparaatskosten' en 'kosten van uitbesteed werk en overige externe kosten'. In 2023 bedragen de 'kosten van uitbesteed werk en overige externe kosten' € 1.062 miljoen (2022: € 916 miljoen). Deze kosten houden onder andere verband met infrastructurele kosten, kosten van inspecties en onderzoek, ICT-diensten en overige kosten die uitbesteed zijn. De hierboven vermelde cijfers dienen in samenhang met de jaarrekening en toelichting daarop gezien te worden, voor nadere toelichting verwijzen wij derhalve naar de jaarrekening.

ProRail maakt gebruik van financiële instrumenten. In de jaarrekening zijn de volgende categorieën financiële instrumenten opgenomen: handels- en overige vorderingen, geldmiddelen, leningen en overige financieringsverplichtingen, handelsschulden en overige te betalen posten. De primaire financiële instrumenten dienen ter financiering van de operationele activiteiten of vloeien direct uit deze activiteiten voort. Het beleid van ProRail is om niet te handelen in financiële instrumenten. ProRail maakt geen gebruik van afgeleide financiële instrumenten (derivaten). De solvabiliteit van ProRail bedraagt ultimo 2023 7,51% (2022: 7,71%); de liquiditeit bedraagt ultimo 2023 0,76 (2022: 0,81). Gezien de aard van de activiteiten en de wijze van financiering van de organisatie is het voor ProRail geen noodzaak om actief op deze ratio's te sturen.

Maakbaarheid in relatie tot prijsstijgingen en marktspanning

De ingezette prijsstijgingen in 2022 zijn eveneens in 2023 zichtbaar. Het werkaanbod is groot en materialen zijn schaars. De maakbaarheid komt steeds meer in het gedrang ook bijvoorbeeld doordat minder kwartsloze ballast beschikbaar is.

Onze maatregelen zorgen tot nu toe voor rust in de markt en aanbestedingen konden grotendeels doorgaan. We vragen het maximale van aannemers.

Bij meerdere projecten zetten we gebruikte materialen in in plaats van nieuwe. Deze moeten we op korte termijn vervangen door nieuwe materialen. Dit is extra werk en zorgt mogelijk ook extra hinder voor de reizigers en vervoerders.

Vooruitzicht 2024

Het spoor is een vitale sector in de maatschappij. Dat betekent dat we het spoor ook in de huidige tijd veilig en berijdbaar houden zodat het treinverkeer, zowel voor reizigers als goederen, doorgang blijft vinden. Het spoor is complex. Grootschalige werkzaamheden vormen niet alleen technisch, maar ook maatschappelijk een ingewikkelde opgave. Dat betekent dat werkzaamheden die gepland staan en niet door kunnen gaan, alleen met grote inspanningen opnieuw kunnen worden ingepland. ProRail is van mening dat wij samen met de marktpartijen met wie wij werken, zelf het beste regie kunnen houden op werkzaamheden, voorraden en mensen. Zij hebben daarvoor de kennis en data in huis. ProRail zal dan ook in 2024 en verder samen met de marktpartijen de benodigde afwegingen maken in de uitvoering van het geplande werk.

Basiskwaliteitsniveau spoornetwerk (BKN)

Bij ProRail werken we continu aan het goed onderhouden van het spoor. Elke vier jaar kijken we hoeveel geld we daarvoor nodig hebben: de zogenoemde langetermijnreeksen (LT-reeksen). Eind 2023 hebben we de plannen weer bijgewerkt. Deze geven een reëel beeld van wat er nodig is om de komende jaren het spoor op het huidige prestatieniveau te houden. Tegelijkertijd zien we dat onze kosten in de toekomst stijgen, hetgeen op gespannen voet staat met de beschikbare middelen bij het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Het ministerie heeft ons in navolging van andere modaliteiten gevraagd het "basis kwaliteitsniveau" (BKN) spoor te definiëren. Hiermee wordt bedoeld de minimale eisen om onze wettelijke taken en afspraken uit de beheerconcessie te voldoen. Op basis van deze definitie wordt bekeken waar activiteiten kunnen worden beperkt om binnen de financiële kaders te komen. Dit zal in de eerste helft van 2024 nader worden vastgesteld.

Indexatie

De EOVBudgetten worden jaarlijks geïndexeerd vanuit het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat op basis van IBOI (2023: 5,634%; 2022: 5,162%). IBOI staat voor 'Prijs bruto overheidsinvesteringen'. Dit is de gemiddelde prijsstijging van de bruto investeringen van de collectieve sector. De investeringen bestaan onder meer uit infrastructuur, vervoermiddelen, software etc.

Het verschil tussen IBOI en de werkelijke prijsstijgingen bedraagt voor 2023 € 51,3 miljoen en is verwerkt in het resultaat 2023. Voor de komende jaren zijn de financiële effecten van de schaarste van materialen en stijgende prijzen nog niet inzichtelijk. Het is onzeker in hoeverre werkelijke prijsstijgingen opgevangen kunnen worden indien de IBOI lager is dan de werkelijke indexatie. We overleggen met het ministerie onder andere in relatie tot de herijking van de financiële reeksen hoe we met deze ontwikkelingen omgaan.

Continuïteit

ProRail wordt voor het uitvoeren van haar wettelijke taken gefinancierd door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat vanuit het Mobiliteitsfonds. Hiermee zijn de financiële middelen gewaarborgd voor het uitvoeren van activiteiten, ook voor 2024.

Bestedingen 2023

ProRail is voor de financiering van haar activiteiten afhankelijk van de subsidies en vergoedingen van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en andere overheden. Daarnaast ontvangt ProRail gebruiksvergoedingen van vervoerders. De totale kasstroom van de activiteiten van ProRail bedroeg in 2023 € 249 miljoen negatief (2022: € 263 miljoen positief).

In algemeenheid is een belangrijke verklaring voor de mutatie liquide middelen de relatie tussen de ontvangen subsidiegelden en gemaakte uitgaven gedurende een jaar, en het vaststellen van de subsidiegelden in het opvolgende kalenderjaar.

Belangrijke verklaringen van de mutatie in de kasstroom 2023 en daarmee de positie van de liquide middelen zijn onder andere de prijsstijgingen waar we mee te maken hebben gehad in 2023 en het betalen van de positie aan het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat van € 145 miljoen naar aanleiding van de subsidievaststelling 2022. De belangrijkste bedrijfsactiviteiten waaraan de middelen besteed worden, zijn hieronder nader toegelicht. Voor een volledig overzicht van de kasstromen 2023 verwijzen wij naar de jaarrekening.

Investeringsprojecten (functiewijziging)

De aanleg en vervanging van spoor en stations vergen grote investeringen. We zetten de beschikbaar gestelde middelen zo effectief mogelijk in volgens de afspraken met de betrokken partijen en binnen de geplande tijd. Voor een overzicht van een aantal investeringsprojecten verwijzen wij naar het onderdeel Stations- en spoorvernieuwingen van dit jaarverslag.

Onderhoud en beheer (functiehandhaving)

ProRail besteedt het onderhoud aan het spoor en de transferruimten op stations uit. We laten deze onderhoudswerkzaamheden zo effectief en efficiënt mogelijk uitvoeren door gekwalificeerde aannemers. De voornaamste activiteiten zijn hieronder toegelicht.

Grootschalig onderhoud

Het grootschalig onderhoud betreft de activiteiten die nodig zijn om de kwaliteit van de infrastructuur te handhaven en de levensduur op de lange en middellange termijn te realiseren. De activiteiten richten zich met name op onderhoud en vervanging, aanpassing en wijziging van constructies, conservering van objecten, slijpen van spoorstaven en het seizoenbestendig maken van de sporen.

Kleinschalig onderhoud

Het kleinschalig onderhoud betreft de activiteiten die noodzakelijk zijn om de beschikbaarheid, betrouwbaarheid en veiligheid te realiseren. Het gaat zowel om cyclische als incidentele onderhoudsactiviteiten. Deze activiteiten zijn onder meer gericht op inspecties van de infrastructuur, correctie van spoorligging, vervangen van (kleine) componenten en functieherstel. ProRail heeft met de aannemers Prestatiegericht Onderhoud (PGO) contracten. ProRail realiseert hiermee een betere kwaliteit van het spoor tegen lagere kosten.

Onderhoud transfer en beheer

Het onderhoud van de transferruimte in stations betreft de schoonmaak, dagelijks en constructief onderhoud, verhelpen van storingen, energie, onroerendzaakbelasting en verzekeringen. Het beheer heeft betrekking op het beheer van IT-systemen, het energieverbruik van de spoorinfrastructuur en de inzet bij calamiteiten.





Medewerkers

Onze medewerkers werken aan de mobiliteit van Nederland. Wij bieden onze medewerkers de mogelijkheid om zowel in hun vak als in hun competenties te groeien. Want de prestaties van onze organisatie staan of vallen met het vakmanschap en het werkplezier van onze medewerkers. We steken ook energie in het aantrekken van nieuw talent.

Onze medewerkers

De ProRail medewerker is een bevlogen medewerker. Ook in 2023 hebben wij ons ingespannen om deze missie waar te maken en met succes: de eNPS (employee Net Promoter Score) van ProRail was gemiddeld 19 in 2023. Hieronder wordt een aantal thema's belicht vanuit het personeelsbeleid waarmee we onze medewerkers vinden, binden en boeien.

ProRail als werkgever op de externe en interne arbeidsmarkt

De arbeidsmarkt wordt al langer getypeerd als werknemersmarkt. Daarom investeerde ProRail in 2023 in haar werkgeversmerk om nieuw talent te vinden, binden en boeien.

Werkgeversimago

Hoewel ProRail een bekende naam is in Nederland (de geholpen naamsbekendheid is 82%), weet een groot deel van de Nederlandse beroepsbevolking niet goed wat ProRail doet én waar ProRail voor staat. De mentale stap naar 'dit is een aantrekkelijke werkgever voor mij' kan daardoor groot zijn. Dat zagen we terug in het werkgeversimago-onderzoek dat we eind 2022 uitvoerden. Daarom hebben we daar in 2023 bijzondere aandacht aan besteed in onze arbeidsmarktcampagnes.

Arbeidsmarktcampagnes

Om ProRail als werkgever bekender en aantrekkelijker te maken, is er in september een grootschalige arbeidsmarktcampagne gelanceerd met als thema: Word onderdeel van de oplossing. Werken bij ProRail betekent bijdragen aan grote thema's in Nederland, zoals duurzaamheid, bereikbaarheid en economische voorspoed. Met video's en via de radio is er vanuit drie maatschappelijke thema's verteld over de persoonlijke bijdragen die onze medewerkers leveren.

Naast de continue jobbranding-campagne voor treinverkeersleiders is er in 2023 ook een jobbranding-campagne voor bedrijfsvoerders energievoorziening ontwikkeld. Het is een heel moeilijk vervulbare functie en tot 2030 zal de uitstroom groot zijn als gevolg van de vergrijzing. De campagne droeg bij aan de bekendheid en de aantrekkelijkheid van de functie onder een zeer kleine en moeilijk te bewegen doelgroep: elektrotechnici.

Interne arbeidsmarkt

Elke nieuwe vacature wordt conform cao in de werkenbij-website eerst twee weken intern gepubliceerd. Om de interne doorstroom te faciliteren is ervoor gezorgd dat interne vacatures beter vindbaar en zichtbaar zijn. Van duidelijke tags in de werkenbij-website en de job alert tot filteren op alleen interne vacatures. En van makkelijker automatisch inloggen als ProRail medewerker in de werkenbij-website tot een nieuwe online community op het ProRail intranet.

Strategische personeelsplanning

In 2023 hebben we ons gericht op Strategische Personeelsplanning (SPP) op organisatieniveau, met als doel de toekomstige personeelsbehoefte in lijn te brengen met het aanbod, met aandacht voor zowel kwalitatieve als kwantitatieve aspecten. We hebben een basisscenario voor de periode tot 2030 ontwikkeld en de kloof tussen vraag en aanbod bij beleidsarm handelen is geïdentificeerd.

Op basis hiervan zijn zeven aanbevelingen opgesteld met bijbehorende acties. Drie daarvan richten zich op het bepalen en creëren van een optimale omvang en samenstelling van de organisatie, door de digitalisering te versnellen, door processen te standaardiseren en optimaliseren, en door helder beleid over welke activiteiten we altijd zelf doen, welke we inhuren of welke we uitbesteden. De overige vier aanbevelingen hebben betrekking op het sturen op

competenties, de versterking van digitale kennis en ervaring in de organisatie, innovatief matchen van werk en medewerkers, en op het behoud en de ontwikkeling van kennis en talent.

Leiderschapsontwikkeling

Het succes van ProRail hangt in belangrijke mate af van de groei van krachtige managers en inspirerende leiders. Ons Management Development (MD)-programma heeft een duidelijke missie: actief bijdragen aan het behalen van de strategische doelen van de organisatie door de nadruk te leggen op doortastend leiderschap. Dat gebeurt over vier assen:

1. Versterken van leiderschap;
2. Optimalisatie van mobiliteit;
3. Bevordering van diversiteit;
4. Professionaliseren en stroomlijnen van MD-processen.

In 2022 zijn we begonnen met het ondersteunen van onze leiders om hen de juiste vaardigheden te trainen voor het realiseren van 'Spoor naar morgen'. Er is geïnvesteerd in teamcoaching, er zijn bijeenkomsten georganiseerd voor de deelnemers van het leiderschapsplatform en er hebben diverse workshops plaatsgevonden met als doel het versterken van ons leiderschap.

Deze lijn is in 2023 doorgezet. Naast coaching van de teams in de top van de organisatie, is afgelopen jaar geïnvesteerd in coaching van de teams binnen de lagen daaronder. In het kader van 'Spoor naar morgen' hebben de leden van het leiderschapsplatform en daarna alle andere leidinggevenden kennis gemaakt met nieuwe gedragsprincipes. Ook is er een leiderschapsprogramma voor de top 23 directeuren aanbesteed dat in het vierde kwartaal van start is gegaan.

In het kader van de nieuwe manier van werken hebben we zeven hoofdprocessen gedefinieerd. Eind 2023 zijn we gestart met de implementatie van de eerste hoofdprocessen. De eerste 25 teams met medewerkers zijn gestart met deze nieuwe manier van werken die hen meer eigen ruimte en slagkracht geeft. Zij worden begeleid met coaches die coachen op gedrag en inhoud.

Talenten

Beste Traineeship

ProRail won in maart 2023 de award voor beste traineeshipprogramma van de Benelux. De jury gaf aan dat het ProRail-programma een hoge kwaliteitsstandaard kent en dat er sprake is van een hoge retentie van trainees die ook doorgroeien naar invloedrijke posities in de organisatie. Het effect van de award was merkbaar in de stijging van het aantal sollicitanten voor de verschillende traineeship-vacatures: van 130 kandidaten in het najaar van 2022 naar 243 in het voorjaar van 2023).

Start ERTMS Talentenprogramma

Op 1 september 2023 ging het eerste ERTMS-talentenprogramma van start. Bij dit nieuwe programma gaan zestien talenten aan de slag bij verschillende organisaties van het programma ERTMS.

De deelnemers gaan in twee jaar drie opdrachten doen bij drie deelnemende organisaties (ProRail, Programmadirectie ERTMS, Arriva, NS, Sweco, Inspectie Leefomgeving en Transport en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat). In twee jaar tijd leren zij alles over de ontwikkelingen van het spoor in Europa, en over de beveiliging en de invoering van ERTMS. Bovendien is er iedere twee weken een terugkomdag, waar ze de organisaties en het Programma ERTMS beter leren kennen en een programma volgen om competenties verder te ontwikkelen. Met al deze ervaring zijn ze na twee jaar klaar om in dienst te treden bij een van de deelnemende organisaties.

Diversiteit en inclusiviteit

ProRail wil een aantrekkelijke, inclusieve werkgever zijn waar talenten en verschillen de ruimte krijgen, waar bevlogen ProRailers zichzelf kunnen zijn, gehoord en gezien worden, en waar we met elkaar actief werken aan een sociaal en psychologisch veilige werkomgeving. Onze medewerkers kunnen rekenen op gelijke door- en instroomkansen en gelijke beloning voor gelijk werk voor iedereen.

Vanuit de verantwoordelijkheid voor inclusief werkgeverschap is er vorig jaar extra inspanning geleverd voor medewerkers met een afstand tot de arbeidsmarkt door verantwoordelijkheid te nemen voor uitsluitingsmechanismen die deze doelgroep treffen. Ook zijn we verantwoordelijk voor inclusief opdrachtgeverschap. Als opdrachtgever van grote (bouw)opdrachten en als eigenaar van vele aanbestedingen in Nederland draagt ProRail bij aan de opgave om binnen Nederland kansen te vergroten voor talenten met een afstand tot de arbeidsmarkt.

Naast voortzetting van het veranderprogramma Diversiteit & Inclusiviteit dat bijdraagt aan emancipatie en bewustwording op de betreffende thema's, is in 2023 het SER Diversiteitsportaal geactiveerd en het onderzoek naar Equal Pay voortgezet.

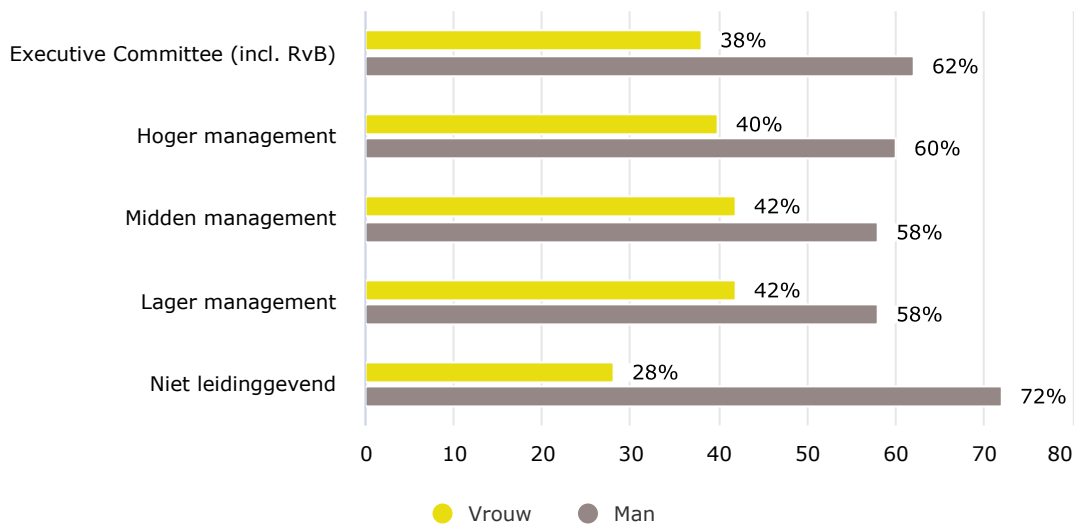
Met medewerkersnetwerken Trainbow, Neurodiversiteitsnetwerk ProRail, CultuRail, Women on the Move, Young ProRail en ProRail Next hebben we in 2023 wederom het diversiteitsbewustzijn onder collega's vergroot. Leren over deze onderwerpen en het (gaan) herkennen van onbewuste vooroordelen die uitsluitingsmechanismen in stand houden, zijn de motor van positieve verandering en vormen de koers naar meer diversiteit en een sterk inclusief vermogen.

Equal Pay

In 2023 hebben we voor de derde keer een Equal Pay onderzoek laten uitvoeren. Uit dit onderzoek blijkt dat het gecorrigeerde verschil in beloning tussen mannen en vrouwen bij ProRail op 1,6% ligt. In de afgelopen twee jaren investeerden we in expertise op dit vakgebied om richting de gewenste 0% beloningsverschil te komen. Zo laten we geregeld onderzoek uitvoeren naar het beloningsverschil. Ook is de manier van belonen verder geprofessionaliseerd. Alle betrokken HR-medewerkers hebben kennis over beloningsverschillen en loonkloven en hoe deze te voorkomen. Mede door deze inspanningen zet onze lijn zich door richting de gewenste 0%.

Man/vrouw-verhouding

Onderstaand een weergave van de man/vrouw-verhouding, onderverdeeld naar functiecategorie. Het betreft de gemiddelden van het gehele jaar 2023.



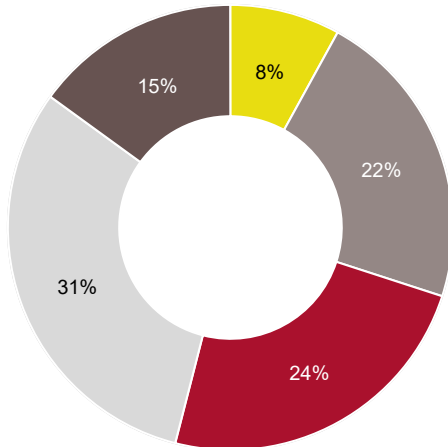
Het percentage vrouwelijke leden van de raad van commissarissen was eind 2023 50%.

Bij ProRail werken meer mannen dan vrouwen. Voor het waarmaken van onze ambitie van een betere man/vrouw-verhouding binnen onze organisatie hebben we een streefwaarde van minimaal 30% vrouwen ProRail breed en ook binnen teams. Dat geldt ook andersom, minimaal 30% mannen in teams waar de verhouding andersom scheef is.

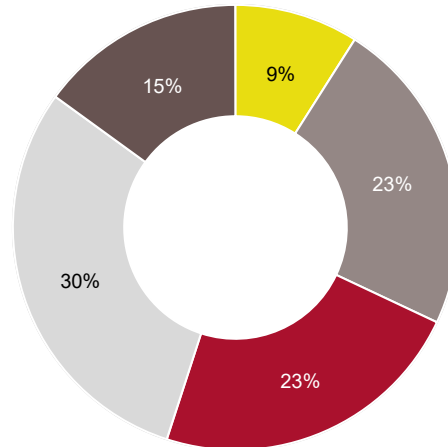
In de leidinggevende functies bij ProRail ligt het percentage vrouwen eind 2023 al hoger dan 30%, maar op de gehele populatie van ProRail is dit streven nog niet behaald.

Leeftijdsopbouw

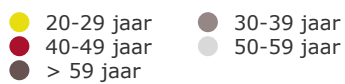
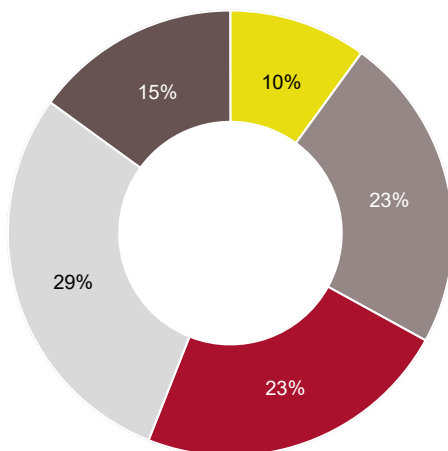
2021



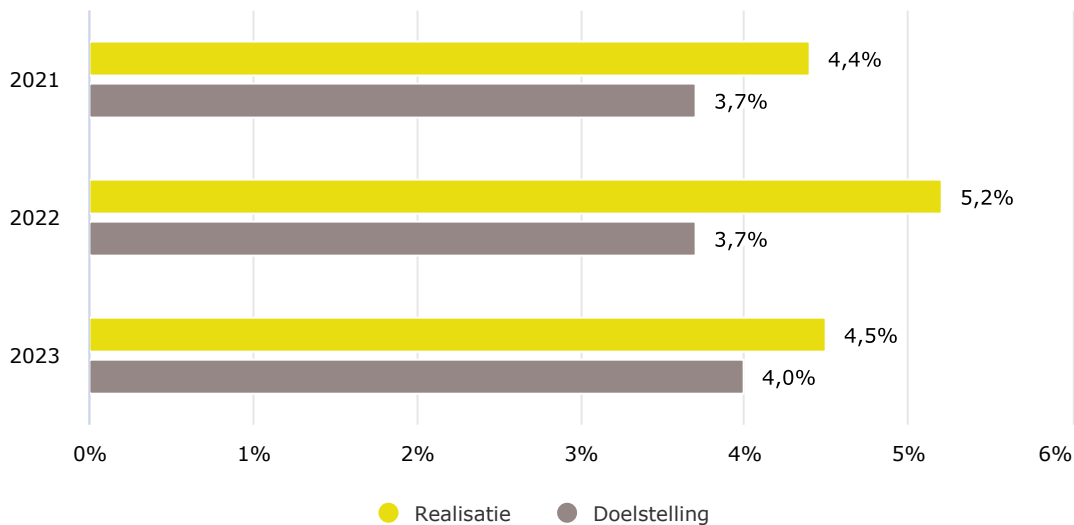
2022



2023



Verzuim en vitaliteit



In 2023 is het verzuim gedaald naar 4,5% (2022: 5,2%). Het gemiddeld aantal ziekmeldingen per medewerker bleef laag, en kwam uit op 0,82 (2022: 0,81).

De helft van alle begeleide verzuimdagen (dagen waarop een medewerker bij de bedrijfsarts komt) wordt veroorzaakt door psychische klachten. Opvallend is de toename in werkgerelateerde psychische problematiek. ProRail zit in aandeel dagen 1,2%-punt boven het gemiddeld aantal dagen van werkend Nederland. We hebben een 'aanpak verzuim' vastgesteld met de focus op het reduceren van langdurig verzuim door gezondheidsmanagement ieder kwartaal in de MT's te bespreken, en door de uitrol van de training 'Omgaan met psychische klachten voor leidinggevenden'. Bovendien verbeteren we de herplaatsingsmogelijkheden van arbeidsongeschikte medewerkers.

Daarnaast biedt ProRail interventies aan alle medewerkers ter ondersteuning van fysiek, mentaal en sociaal-emotioneel welzijn. Hiervoor komt een multidisciplinair kernteam Vitaliteit bijeen om het aanbod op het intranet actueel te houden en medewerkers hier actief op te wijzen met artikelen, webinars en trainingen.

Het Preventief Medisch Onderzoek (PMO) is verder uitgerold om arbeidsgerelateerde klachten nog eerder te signaleren en te voorkomen. PMO is ook een goed middel om medewerkers meer bewust te maken van hun eigen gezondheid, zodat zij zelf de regie kunnen nemen over verbetering van hun leefstijl en hun inzetbaarheid op de lange termijn.

In gesprek

Met 'In Gesprek' beoogt ProRail een constante dialoog tussen medewerkers en leidinggevenden over verwachtingen en feedback te creëren. In 2023 zijn binnen de kaders van de CAO vernieuwingen doorgevoerd. Deze aanpassingen sluiten aan bij de bredere organisatiedoelen die ProRail met 'Spoor naar morgen' nastreeft.

De vernieuwde opzet, ontwikkeld in samenspraak met de raad van bestuur, de Executive Committee, de medezeggenschap en vakbonden, beoogt de uniformiteit te bevorderen en een betere relatie te leggen tussen individuele resultaatafspraken en organisatiedoelen. Het biedt een

minimale standaard voor de voortdurende dialoog tussen leidinggevende en medewerker, en bevordert gerichte sturing op inhoud en vorm van 'In Gesprek'. Tijdens elk 'In Gesprek' dienen de thema's persoon, functie en ontwikkeling in gelijke mate aan bod te komen, op een toekomstgerichte en wederkerige wijze. Daarnaast gaan leidinggevend en medewerkers hun 'In Gesprek' en daaruit volgende afspraken vastleggen in het personeelsdossier.

Ontwikkelingen Verkeersleiding

We zijn erin geslaagd om het tekort aan treinverkeersleiders per 1 januari 2024 te halveren. Dat is gelukt dankzij inspanningen door werving & selectie en opleiding. In 2023 zijn in tegenstelling tot 2022 geen treinen uitgevallen in verband met het tekort aan treinverkeersleiders.

Medio 2023 werd duidelijk dat er vooral een hoge uitstroom bij de functie decentrale verkeersleider plaatsvond. Hierdoor ontstond eind 2023 een tekort, maar dit had geen impact op de treindienst. Door intensiever in te zetten op het opleiden van nieuwe decentrale verkeersleiders, en de opleidingscapaciteit door het digitaliseren van de opleiding te vergroten, verwachten we dat het aantal in de loop van 2024 weer op niveau zal zijn.

Werkbelevingsonderzoek Verkeersleiding

In mei 2023 heeft een externe partij de werkbeleving bij Verkeersleiding (VL) met een zogeheten 1-meting in kaart gebracht. Dit onderzoek was een vervolg op het werkbelevingsonderzoek dat in 2022 plaatsvond onder de operationele medewerkers van VL, en liet zien dat de werkbeleving zich positief ontwikkelde. We hebben tevens een 0-meting uitgevoerd onder de staf van VL, die vorig jaar buiten het onderzoek viel. Uit de onderzoeken zijn aanbevelingen voortgekomen om de positieve werkbeleving vast te houden en verder te verbeteren. Tevens zijn collega's binnen Verkeersleiding met elkaar in gesprek geweest over de uitkomsten en mogelijke verdere ontwikkelingen. De inzichten en aanbevelingen worden geborgd door ze vast te leggen in onze jaarplannen.

CAO

De huidige CAO van ProRail kent een looptijd van 1 januari 2023 tot en met 1 juli 2024. Deze CAO is van toepassing op alle medewerkers, met uitzondering van circa 1%, bestaande uit directie- en enkele managementleden. Deze medewerkers hebben individuele arbeidsvoorwaarden, echter wordt voor de overige arbeidsvoorwaarden aangesloten op de CAO, welke algemeen bindend is voor alle medewerkers van ProRail.

Medezeggenschap (ondernemingsraad)

2023 was het laatste volledige jaar in de zittingstermijn van de huidige medezeggenschap. Vanwege corona had de ondernemingsraad (OR) te maken met een ingewikkelde start in maart 2021. Alles moest op afstand worden afgestemd en met elkaar worden overlegd.

Na deze ingrijpende periode kwam hybride werken nadrukkelijk in beeld. Deze verandering vroeg om aanpassingen op vele vlakken; kantoren werden heringericht, thuiswerkplekken werden arbo-proof en teams gingen anders samenwerken. Vanaf september 2021 was ProRail klaar om hybride werken in praktijk te brengen en al lerend de combinatie van werken vanuit kantoor en thuis te ontdekken.

De OR heeft samen met de Raad van Bestuur veel energie en tijd gestoken in het formuleren van de zes basisprincipes die nu leidend zijn in de praktijk. Het plan om een thuiswerkregeling te maken heeft de OR samen met de bestuurder gewijzigd in een 'waar-je-werkt-kader'. Een boeiende en vooral mooie co-creatie waarin er scherpe discussies met de bestuurder gevoerd zijn. Dat geeft energie en inspiratie om met elkaar te leren. Inmiddels zijn we in 2023 helemaal gewend aan hybride werken en heeft iedereen daarin een weg gevonden.

In 2023 is gestart met de voorbereidingen van de medezeggenschapsverkiezingen voor OR en OC's die in maart 2024 plaatsvinden. Het medezeggenschapsreglement is aangepast waarbij het stellen van een limiet voor het aantal jaren aaneengesloten deelnemen aan de medezeggenschap de voornaamste wijziging is. Dit mede naar aanleiding van een enquête die onder alle ProRail collega's is gehouden en door ruim 1.100 collega's is ingevuld.

De samenwerking tussen zeggenschap en medezeggenschap was constructief en prettig. Regelmatig gaven we feedback en signalen aan de bestuurders over wat er leeft, zoals op het gebied van veiligheid, en recent door over onze behoefte te spreken over de visie op digitalisering. We hebben na een gezamenlijk traject met HR afspraken gemaakt om te komen tot duidelijkheid in rollen en functies. Een ander mooi voorbeeld van de constructieve samenwerking was het formaliseren van procesafspraken om wijzigingen die advies plichtig zijn voortvloeiend uit 'één ProRail manier van samenwerken' efficiënt te behandelen.

Regelmatig hebben we contact met de raad van commissarissen. Er zijn twee artikel 24 vergaderingen geweest. In 2023 is de OR betrokken geweest bij de selectie van drie nieuwe leden van de raad van commissarissen.

De onderdeelcommissies van de clusters Finance & Control en Assetmanagement zijn betrokken geweest bij de selectie van nieuwe directieleden. Verder is er instemming gegeven aan de vernieuwing van "In Gesprek" en is er een herziening doorgevoerd van de procedure bij code oranje/rood afgegeven door het KNMI met instemming van de OR. Op initiatief van de OR is ProRail gestart met de inrichting van een netwerk voor oud-medewerkers waarvan de eerste bijeenkomsten inmiddels zeer geslaagd zijn verlopen. De uitkomst van het zbo-traject daarentegen is nog steeds ongewis. De OR blijft bij hetgeen verwoord is in de 'position paper zbo' en draagt dit ook actief uit.

Samenstelling ondernemingsraad

Ultimo 2023 is de OR als volgt samengesteld:

- Vanessa Buitendijk (voorzitter)
- Mia Wijnen (vicevoorzitter)
- Harry Smelt (lid dagelijks bestuur)
- Marielle Frumau
- Paul Diks
- Bastiaan Logtmeijer
- Rob van Grol
- Bert Schipper
- Chantal Jenster
- Ard Bolhuis
- Tjeerd Witkamp (per 01-07-2023 met pensioen)
- Luc ter Horst (per 01-07-2023 opvolger van Tjeerd Witkamp)
- Hans Raamsdonk
- Esther de Koning
- Wim Geenen





Omgeving

Op reguliere basis blijven we in gesprek met stakeholders. Net als voorgaande jaren deden we onderzoek naar de klanttevredenheid en de reputatie onder vervoerders, spoorpartners, overheden, omwonenden, treinreizigers en eigen medewerkers.

Onze stakeholders

ProRail heeft regelmatig contact met externe stakeholders. ProRail organiseert bijvoorbeeld regelmatig werkbezoeken voor diverse stakeholders.

Onze spoorpartners

Onze spoorpartners zijn onder meer (regionale) reizigersvervoerders, goederenvervoerders, verladers, havens, aannemers, ingenieurbureaus, inspecties, werkplekbeveiligingsbedrijven, kabelaanemers en boorbedrijven. We maken prestatieafspraken met hen, bijvoorbeeld over onderhoud en veiligheid. In de bouw gaan we allianties met ze aan om kosten te besparen en risico's te delen. Ook op het gebied van duurzaamheid wordt nauw samengewerkt, bijvoorbeeld met de Stichting Klimaatvriendelijk Aanbesteden & Ondernemen (SKAO), NS, Rijkswaterstaat en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

We willen maximaal maatschappelijk rendement behalen en publieke middelen op een rechtmatige en doelmatige manier besteden. Duurzame samenwerking stimuleert onze spoorpartners om te blijven investeren in kennis en oplossingsgerichte innovatie. Wij leggen ons daarbij toe op het specificeren, in concurrentie brengen en in onderling verband managen van de contracten met de spoorpartners. De werkzaamheden zelf besteden we waar mogelijk uit.

Overheid

Ministeries

Naast de samenwerking met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft ProRail ook contacten met andere ministeries. Zo is ProRail betrokken bij het programma Opwek Energie op Rijksvastgoed (OER) van het ministerie van EZK. Dit programma verkent waar en hoe we met steun van de omgeving grootschalig energie op Rijksvastgoed kunnen opwekken. Naast dit programma zijn er ad hoc contacten met EZK over onder meer netbeheer, wat zeker met de vraagstukken rond netcongestie zeer actueel is. Daarnaast vinden er regelmatig gesprekken plaats met het ministerie van LNV over biodiversiteit en natuur. Met het ministerie van Binnenlandse Zaken is contact, met name over de ontsluiting van nieuwe woonwijken en NOVEX, hoewel deze gesprekken in de meeste gevallen via het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat lopen.

Tweede Kamer

De Tweede Kamer neemt belangrijke besluiten over het spoor en aan spoor verwante zaken. Daarom vindt ProRail het belangrijk om Kamerleden te laten zien wat de besluiten die zij nemen betekenen voor de dagelijkse praktijk op en rond het spoor. Zo zijn Kamerleden het afgelopen jaar op bezoek geweest bij de "flessenhals" Zwolle-Meppel, Verkeersleidingpost Amsterdam, Kijfhoek, station Groningen en de Zuidasdok.

In 2023 waren er ook Tweede Kamerverkiezingen. Hiervoor heeft ProRail een spooragenda opgesteld, waarin ProRail concrete suggesties geeft over hoe het spoor een bijdrage kan leveren aan het aanpakken van uitdagingen op het gebied van wonen, werken en het klimaat. Deze suggesties komen mede voort uit gesprekken met diverse stakeholders, zoals personen- en goederenvervoerders, verladers, reizigersorganisaties, overheden, aannemers en professionals in en rondom het spoor.

Infravervoerders

Samenwerking met de goederensector

We werken op vele fronten nauw samen met de goederensector. In het Directeuren Overleg Goederen en het Operationeel Management Overleg bespreken we alle zaken die het spoorgoederenvervoer raken.

Samenwerking met havenbedrijven en verladers

We werken samen met onder meer havenbedrijven en verladers. Deze zijn via stuur- en klankbordgroepen meegenomen en geïnformeerd over de werkzaamheden aan het Derde Spoor Duitsland.

Rijkswaterstaat

ProRail en Rijkswaterstaat werken gezamenlijk aan thema's, zoals marktbenadering, projectsamenwerking, arbeidsmarktstrategie, asset management, tunneltechnologie en IT, communicatie, verkeersleiding en verkeersmanagement, innovatie, duurzaamheid en cyberveiligheid. De voortgang wordt structureel besproken en eens per jaar worden de bewindspersonen van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat geïnformeerd.

Consumentenorganisaties

In 2023 vond elke twee maanden het Landelijk Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer (Locov) plaats. ProRail gaat dan samen met NS en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat in gesprek met consumentenorganisaties als Rover, de ANWB, de wandelbond en de studentenvakbond. Dit overleg biedt ProRail de mogelijkheid om het (kritisch) perspectief van reizigers mee te nemen. In reguliere overleggen of speciale sessies is er ook aandacht voor specifieke thema's, waar dieper wordt ingegaan op de materie. Zo is er afgelopen jaar bijvoorbeeld uitgebreid gesproken over werkzaamheden en ERTMS. Met Rover is intensief regulier overleg. Ook is er goed contact met Maatschappij voor Beter OV. Wanneer er actuele issues spelen worden zij proactief geïnformeerd.

Kennisgrenzen verleggen

ProRail en kennispartners werken nauw samen om nieuwe kennis te ontsluiten en kennis uit andere sectoren en uit de wetenschap toe te passen. Enkele voorbeelden:

- Met TNO bundelen we de kennis van beide partijen en TNO treedt op als onafhankelijk adviseur en toetsers bij innovatietrajecten.
- In samenwerking met TU Delft zetten we wetenschappelijke kennis en onderzoek in voor strategische vraagstukken.
- Het Loket Marktinnovaties zet de deur open voor innovaties uit de markt. Voorbeelden zijn het plaatsen van smart sensoren en de start met het testen van een geluidsdiffractor op laag scherm langs het spoor. Binnen Next Generation Infrastructures 2 werken ProRail, RWS, Schiphol, Alliander, Vitens en Havenbedrijf Rotterdam aan de uitwisseling en opbouw van kennis.
- Coalitie Groene Netten: een samenwerking van MVO Nederland en de infrabedrijven ProRail, Rijkswaterstaat, KPN, TenneT, Stedin, Enexis, Alliander, Gasunie op het gebied van vergroening en circulariteit.

Samenwerking met internationale partners

In 2021 heeft de Europese Commissie de 'Efficient and Green Mobility Strategy' gepresenteerd. Met dit pakket geeft de Commissie uitvoering aan de EU Green Deal en de EU-strategie voor duurzame en slimme mobiliteit. De Europese Commissie heeft een ambitieus voorstel gedaan om een bijdrage te leveren aan de reductie van de CO₂-uitstoot met 55% in 2030 ('Fit for 55') en 90% in 2050. Herziening van de TEN-T verordening en een Actieplan spoor maken deel uit van dit pakket.

In aanvulling op de eerste uitvoeringstoets in 2022 heeft ProRail in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een nieuwe uitvoeringstoets gedaan op de reactie van de EU-Transportraad op het voorstel van de Europese Commissie (EC) in de vorm van een nadere analyse van de (aangepaste) vereisten, het voorgestelde kaartmateriaal en de kosten en baten.

ProRail heeft aan het ministerie een advies tot gerichte implementatie gegeven. ProRail is met stakeholders – ministerie, vervoerders, regionale overheden, European Rail Infrastructure Managers (EIM) en Europese instellingen – betrokken bij de afronding van de verordening in 2023. Deze wordt voor capaciteitsmanagement en operatie aangevuld met een nieuw voorstel voor de Europese Rail Freight Verordening. Ook heeft ProRail een toets gedaan op een aantal toevoegingen die het Europees Parlement (EP) heeft voorgesteld. Eind 2023 is in de zogenaamde ‘triloog’ tussen EC, EP en de lidstaten een akkoord bereikt over herziening van de tekst van de verordening.

In juli 2023 heeft de Europese Commissie een voorstel gedaan voor een nieuwe verordening capaciteitsmanagement op het Europese spoor. Deze verordening bevat de juridische basis voor het sectorproject Time Table Redesign en beoogt vooral door harmonisatie van processen de Europese spoorbeheerders beter in staat te stellen meer treinen te accommoderen. Dit geldt zowel voor passagiers als vracht, nationaal en internationaal. ProRail heeft op verzoek van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een eerste – op hoofdlijnen positieve – impactscan verricht, gevolgd door een nadere inschatting van de kosten. Implementatie van de benodigde ICT-systemen en stabiliteit van uitvoering van projecten zijn belangrijke aandachtspunten.

ProRail geeft ook met stakeholders invulling aan het aangekondigde actieplan, bijvoorbeeld door actieve ondersteuning van de door Eurostar/NS en European Sleeper aangekondigde pilots voor betere verbindingen met Londen en Barcelona, maar ook door diverse gelegenheden te benutten om het Eurolink-initiatief te presenteren waarin Europese spoorbeheerders samenwerken aan uitbreiding en verbetering van de internationale treindiensten.

ProRail heeft het ministerie verder ondersteund bij internationale samenwerking in het ‘international passenger rail platform’ (IRP) waarin EU-lidstaten en de sector samenwerken aan het aantrekkelijker maken van het spoor voor internationale reizigers. Verder werkt ProRail aan zijn aandeel in de actieagenda AirRail, ontwikkeld met het ministerie, KLM, Schiphol en NS om de trein aantrekkelijker te maken als alternatief voor het vliegtuig op de bestemmingen Londen, Parijs, Brussel, Düsseldorf, Frankfurt en Berlijn. ProRail heeft met NS als ‘founding member’ voor het Europese spooronderzoeksprogramma Shift2Rail2/ERJU inhoudelijk mede bijgedragen aan dit onderzoeksprogramma en inmiddels zijn concrete aanvragen gehonoreerd.

ProRail is ook een actieve deelnemer aan het project Time Table Redesign, onder meer via de Rail Freight Corridors en RailNetEurope. In 2023 is de samenwerking met nationale en internationale stakeholders rond de vormgeving en implementatie van TSI’s (Technische Specificaties voor Interoperabiliteit) geïntensiveerd. Ook heeft ProRail via het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en EIM actief bijgedragen aan een grootschalige herziening van de meeste TSI’s en een implementatieplan voor de TSI’s INF (infrastructuur) en ENE (energie) voor het ministerie opgeleverd.

ProRail is lid van de wereldwijde spoororganisatie UIC, al ligt de focus bij samenwerking en uitwisseling tussen spoorbeheerders vooral bij European Rail Infrastructure Managers (EIM). In juni 2023 is ProRail CEO John Voppen herkozen als vice-president van EIM voor een termijn van twee jaar. Binnen EIM trekt ProRail de werkgroepen ERTMS, Geluid, Telecom, Resilience, Stations en LOC&PAS. We hebben actief bijgedragen aan de verdere uitwerking van de Joint Declaration of Intent met Duitsland om te komen tot gezamenlijke acties ter bevordering van het spoorgoederenvervoer en deze in samenhang met passagiersvervoer te beoordelen. Aan het einde van het jaar is er zicht ontstaan op uitvoering van de ATO-pilot op de Betuweroute door een toezegging van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat alsnog financiering beschikbaar te stellen.

In 2023 hebben we als actief lid van PRIME (een platform waarin spoorbeheerders en de Europese Commissie participeren) deelgenomen aan een uitgebreide, jaarlijkse internationale benchmark van PRIME. Daar kwam uit dat ProRail internationaal gezien goed presteert. Binnen PRIME heeft ProRail, naast het (co-)voorzitterschap van de subgroep Finance, ook dat van de subgroep KPI’s op

zich genomen. Bovendien maakt ProRail deel uit van het supportteam van de sector-voorzitter binnen PRIME.

ProRail heeft afgelopen jaar als gastheer gefungeerd voor buitenlandse delegaties uit onder andere Denemarken, Servië, Letland, Spanje, Frankrijk en Turkije.

Met collega spoorbeheerders is informatie uitgewisseld over de impact van de oorlog in Oekraïne, ook rond humanitaire aspecten zoals opvang en bijdragen voor wederopbouw. In internationaal verband hebben we ons sterk gemaakt voor de betrekkingen met Oekraïne en opschorting van het lidmaatschap van (Bela)Russische spoorbedrijven van de wereldwijde spoororganisatie UIC. Met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat geeft ProRail vorm aan een door het RVO (Rijksdienst voor Ondernemend Nederland) gefinancierd project met het oog op aansluiting van Oekraïne bij de EU, zowel voor 'solidarity lanes' als voor kennisdeling over de implementatie van EU-wetgeving op het spoor. ProRail bereidt de levering van goederen aan Oekraïne in 2024 voor.

Betrokkenheid van onze stakeholders

Klanttevredenheid

Het klanttevredenheidsonderzoek (KTO) over 2022, uitgevoerd in januari 2023, gaf een gevarieerd beeld van de tevredenheid van vervoerders en verladers. Reizigersvervoerders gaven ProRail een 6,9, terwijl goederenvervoerders ProRail een onvoldoende gaven: 5,2. De goederenvervoerders gaven aan op meerdere punten niet tevreden te zijn. 'De beschikbaarheid van de infrastructuur' en 'de ontwikkeling van toekomstige infra' kregen de laagste scores. Ook gaven zij een laag cijfer voor 'afstemming t.a.v. werkzaamheden aan de infra' en 'het proces van capaciteitsverdeling'. Positiever waren zij onder meer over 'Verkeersleiding' en 'ondersteunende (informatie)diensten'. Mede naar aanleiding hiervan zijn verbetermaatregelen in gang gezet. De eerste concrete resultaten hiervan zijn eind 2023 gedeeld met vervoerders:

- Afgelopen jaar heeft ProRail intensief samengewerkt met vertegenwoordigers van de goederensector en IenW om tot een gezamenlijk ambitienetwerk spoorgoederenvervoer te komen.
- ProRail Verkeersleiding heeft de samenwerking met Deutsche Bahn en Infrabel geïntensiveerd om beter om werkzaamheden en verstoringen in België en Duitsland heen te kunnen plannen.
- ProRail heeft vervoerders door middel van informatiesessies meegenomen in de aanstaande veranderingen van de Omgevingswet, waardoor inzicht is ontstaan in de gevolgen hiervan op de bedrijfsvoering.
- Er is een maat voor klanthinder goederen ontwikkeld, de Extra Goederen Uren (EGU), waarin rekening wordt gehouden met omrijden, herplannen en opheffen van goederentreinen als gevolg van buitendienststellingen. Hierdoor kan vanaf jaardienst 2026 met minder hinder voor goederenvervoer gepland worden.
- Om het gebruiksgemak van onze ICT-applicaties te verhogen, werkt ProRail aan verschillende initiatieven die komende jaren stapsgewijs ingevoerd gaan worden. Denk hierbij aan doorontwikkeling van de Portaalfunctie, ontwikkelen van Single Sign On en betere communicatie bij 'changes' van applicaties.

Over het thema 'toekomst en ontwikkeling van de infra' hebben we verdiepende gesprekken gevoerd met enkele vervoerders, omdat hier over de hele linie het laagst op gescoord werd. Deze vonden na de zomer plaats. Hierbij kozen we voor een opzet waarbij de procesverantwoordelijk managers in gesprek gingen met door het onderzoeksbureau geselecteerde respondenten. Dit waren vervoerders die een lage score gaven en die aangegeven hadden dat ze benaderd konden worden voor een vervolgesprek. Hun kritiek had met name betrekking op te weinig inzicht en inspraak bij planvorming en besluitvorming. Ze worden wel geïnformeerd en geconsulteerd, maar voelen zich onvoldoende betrokken. ProRail herkent dat het lastig om is om alle vervoerders even goed mee te nemen in deze processen, onder andere omdat niet alle vervoerders de tijd en capaciteit hebben om actief deel te nemen. ProRail herkent ook dat met name

goederenvervoerders en kleinere organisaties hier last van ondervinden. De verdiepende gesprekken hebben geholpen om daar meer inzicht in te krijgen en ProRail heeft enkele initiatieven genomen om deze betrokkenheid te verhogen. Zo gaat ProRail langs bij aantal goederenvervoerders om beter inzicht te krijgen in hun processen. Tegelijkertijd ziet ProRail ook dat de effecten van een aantal van de maatregelen pas op langere termijn merkbaar zijn voor de vervoerders. Veel van de verbeteracties nemen meer tijd in beslag om tot daadwerkelijk waarneembare verbetering te leiden bij de klanten.

In januari 2024 is het KTO over 2023 uitgevoerd. De uitslagen:

- Reizigersvervoerders waarderen ProRail met een 6,9 (2022: 6,9). Zij zijn het minst tevreden over 'beschikbaarheid van infra en voorzieningen' (5,6). Daarna scoort 'werkzaamheden aan infra' het laagst bij deze vervoerders (5,8). Het meest tevreden zijn zij over 'vakmanschap van de medewerkers van ProRail in het algemeen' (7,5) en 'ondersteunende (informatie)diensten' (7,5).
- Goederenvervoerders geven ProRail een 4,9* (2022: 5,2). Zij zijn het meest ontevreden over de 'beschikbaarheid van infra en voorzieningen' (4,1). Daarna scoort 'toekomst en ontwikkeling van de infra' het laagst (4,3). Ook op alle andere onderzochte thema's zijn zij kritisch, het hoogste cijfer is voor 'Verkeersleiding' (5,7).
- Het oordeel van ladingbelanghebbenden is 6,7 (2022: 6,1).

Reputatie volgens treinreizigers

Vanaf december 2021 laten we onze reputatie meten aan de hand van het standaard RepTrak-model in plaats van het custom voor ProRail ontwikkelde reputatieonderzoeksmodel, zoals we dat voor die tijd hanteerden.

Het RepTrak-model is een gedegen en wetenschappelijk gevalideerd onderzoeksmodel en heeft als voordelen: (1) een bredere blik op reputatie volgens het algemeen publiek, naast enkel trein/niet-treinreizigers, (2) vergelijkbaarheid met andere organisaties/de sector, (3) consistentie, één bron van informatie, (4) inzicht in extra facetten van reputatie zoals ESG (environmental, social en governance), merksterkte en persoonlijkheid. Aan het standaardmodel is een aantal specifieke ProRail-aspecten toegevoegd, wat het verschil in beide meetmethodes limiteert. Wat betreft de resultaten scoort ProRail beter wanneer enkel wordt vergeleken met andere transportorganisaties (custom-methode, voor december 2021) dan wanneer ProRail wordt vergeleken met een ruime verscheidenheid aan bedrijven in Nederland (RepTrak-methode, vanaf december 2021).

Treinreizigers zijn positief over ProRail. In 2023 scoren we 65,3 op reputatie, het is een stabiele score in vergelijking met 2022 (65,1). Een score van 60 of hoger binnen de Europese transportsector wordt gezien als goed, een score tussen de 50 en 60 als gemiddeld en een score van 50 of lager als zwak. Om het reputatieniveau vast te houden of te verbeteren, richten we onze communicatie op die thema's die veel impact hebben op onze reputatie, zoals inspanningen voor verbeteringen van het spoor, transparantie en eerlijkheid, goed werkgeverschap en duurzaamheid. De gemiddelde reputatie in Nederland, gemeten aan de hand van de reputaties van de dertig grootste bedrijven van Nederland, laat tevens een stijging zien van 2022 naar 2023, maar een stuk minder fors met 0,2 punten.

Gebruiksvergoeding

Per 2023 past ProRail een nieuwe methodiek voor de gebruiksvergoeding toe. Door deze nieuwe methodiek is het rijden van treinen goedkoper geworden, terwijl tarieven voor andere diensten, zoals het gebruik van emplacementen en stations, zijn gestegen. De effecten hiervan voor partijen die gebruik maken van het spoor verschillen. Op advies van ProRail heeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat specifiek voor goederenpartijen een subsidieregeling ontwikkeld waarmee het kostenverhogende effect voor dit segment (deels) wordt gemitigeerd. Deze subsidieregeling is in 2023 aangepast, waarbij de subsidiebedragen voor de zogenoemde

logistieke ondernemingen in het spoorgoederenvervoer zijn verhoogd. ProRail voert deze regeling in mandaat uit voor het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

De tarieven voor de gebruiksvergoeding worden jaarlijks geïndexeerd. Dit is een vaste procedure en is nodig om het beheer en onderhoud van het spoor te kunnen blijven bekostigen. In het tweede kwartaal van 2023 zijn de tarieven voor het jaar 2024 geïndexeerd naar prijspeil 2024 door deze met 10,5% te verhogen. Dat is lager dan het percentage dat de uitkomst zou zijn geweest van de reguliere, vastgestelde indexatieprocedure (+14,0%). ProRail heeft besloten om eenmalig deze lagere indexatie toe te passen als (incidentele) handreiking naar de markt. Desondanks is sprake van een forse tariefstijging, die het gevolg is van de stijgende prijzen die ProRail betaalt voor materialen en diensten.

In 2023 is gewerkt aan de methodiek voor de gebruiksvergoeding voor de periode 2026 – 2029. Onderdeel hiervan is de methode voor het minimumtoegangspakket (diensten treinpad, tractie-energievoorziening en perrons) die eind 2023 ter goedkeuring is ingediend bij de ACM. Het proces met betrekking tot de ontwikkeling van de methodiek gebruiksvergoeding 2026 – 2029 loopt door in 2024. De tarieven per 2026 die op grond van deze methodiek worden berekend, zullen in augustus – september 2024 worden gepubliceerd in de netverklaring.

In opdracht van IenW heeft ProRail een market-can-bear test 2025–2029 laten uitvoeren om de relatieve draagkracht van marktsegmenten te bepalen, met het oog op het mogelijk toepassen van een extra heffing. De ACM heeft in mei haar ontwerpbesluit gepubliceerd, waarin zij de test afkeurt, omdat ze niet kan vaststellen dat de gevonden prijselasticiteit voor het goederenvervoer betrouwbaar is. Dit betekent dat in 2025 geen sprake zal zijn van een extra heffing. ProRail heeft (evenals IenW) een zienswijze ingediend op het ontwerpbesluit van de ACM. Op dit moment is ProRail in overleg met de ACM over de vervolgstappen om tot een goedgekeurde test te komen, om op deze manier de mogelijkheid open te houden om per 2026 een extra heffing te kunnen toepassen. Naar verwachting zal er in het eerste kwartaal van 2024 meer duidelijkheid zijn over wat ervoor nodig is om tot een goedgekeurde test te komen.

In contact met onze stakeholders

ProRail hecht veel waarde aan een open en proactieve relatie tussen ProRail en de maatschappelijke, bestuurlijke en politieke stakeholders en de stakeholders uit de sector, landelijk, regionaal en internationaal. Samen komen we verder en bereiken we meer. Daarom voert ProRail op alle niveaus een actieve dialoog met de buitenwereld, waarin we onze stakeholders horen, zien, erkennen, betrekken en meenemen in de dilemma's waar we voor staan.

Daarmee willen we bereiken dat ProRail door onze stakeholders wordt ervaren als een open, empathische, deskundige, betrouwbare en onafhankelijke organisatie. Zo transparant mogelijk werken is daarbij een belangrijke voorwaarde.

Wij doen dit voor, maar vooral ook met onze stakeholders. Het hele jaar door voeren wij in alle geledingen van de organisatie stakeholderdialogen op alle relevante niveaus. Dit gebeurt in regulier werkoverleg met opdrachtgevers, vervoerders, belangenorganisaties en andere partners, maar ook in speciale sessies om de samenwerking te versterken en verbeteren. In deze dialogen vragen wij onze stakeholders naar hun verwachtingen over ProRail in relatie tot de belangrijkste maatschappelijke thema's waar ProRail zich mee bezig houdt.

In contact met het publiek

ProRail is graag een goede buur voor iedereen die woont of werkt langs de 7.000 kilometer spoor dat wij beheren. De belangen van mensen en bedrijven die in de buurt van het spoor wonen of gevestigd zijn hebben daarom onze speciale aandacht. ProRail brengt de belangen proactief bij elkaar. De afdeling Omgevingscommunicatie is werkzaam in alle delen van Nederland en zorgt ervoor dat de burens van het spoor op de hoogte zijn van wat er op het spoor speelt bij hen in de

buurt. Bijvoorbeeld wanneer werkzaamheden plaatsvinden, hoe lang die duren en op welke manier ProRail te bereiken is. Buren worden uitgenodigd voor bewonersavonden of voor een kijkje achter de schermen vanaf een publiekstribune. ProRail hoopt door actief in contact te treden en informatie te delen, de juiste verwachtingen te wekken en in dialoog te blijven met de omgeving.

Via de afdeling Publieksvoorlichting staat ProRail in directe verbinding met de samenleving. Maandelijks handelen de medewerkers van deze afdeling ruim achthonderd vragen, klachten en tips af die telefonisch, via sociale media, het contactformulier op www.ProRail.nl of per post binnenkomen. Voor noodgevallen, zoals onveilige situaties of ernstige hinder, is Publieksvoorlichting 24/7 telefonisch bereikbaar. Bij meldingen waarbij de veiligheid direct in het geding is, zoals mensen of voorwerpen op het spoor, komt ProRail onmiddellijk in actie.

Ballastdepot in Apeldoorn

In augustus 2023 hebben bewoners van de Apeldoornse wijk Kanaal Zuid hun zorgen geuit over mogelijke gezondheidsrisico's die ze liepen door het bouwstof van een ballastdepot. Daarop hebben we twee onderzoeken laten uitvoeren. Één onderzoek naar het aanwezige stof in de woningen, de resultaten hiervan (september 2023) lieten zien dat de aanwezige stof in de woningen geen gezondheidsrisico vormden. De huizen waren en zijn veilig te bewonen. Een tweede onderzoek naar de blootstelling van stoffen aan de bewoners. In januari 2024 stelde het onderzoeksbureau de bewoners, ProRail, aannemer BAM en de gemeente op de hoogte van de resultaten:

- Er was geen gezondheidsrisico door blootstelling aan ballast.
- De bewoners hebben aanzienlijke overlast ervaren tijdens de werkzaamheden en op een aantal piekmomenten en dagen is de blootstelling aan kwartstof te hoog geweest. Maar de piekmomenten waren te kort om een gezondheidsrisico te zijn.

ProRail betreurt overlast te hebben veroorzaakt en heeft daarvoor excuses aangeboden. ProRail gaat ervoor zorgen dat een dergelijke situatie niet nogmaals kan gebeuren en gaat deze situatie evalueren.





Doetinchem

Doetinchem Centraal

Besturing

ProRail heeft een raad van bestuur, waarvan één van de leden is benoemd als voorzitter. De raad van commissarissen houdt toezicht op het beleid van de raad van bestuur en de algemene gang van zaken bij ProRail. De raad geeft ook advies aan het bestuur. Bij het streven naar een veilig en duurzaam spoor, is er bij ProRail aandacht voor een open organisatiecultuur, integriteit en compliance en risicomanagement.

Bericht van de raad van commissarissen

Het jaar 2023

De Raad van Commissarissen (RvC) kijkt terug op een bewogen jaar voor ProRail, waarin ondanks de diverse uitdagingen aanzienlijke successen zijn geboekt. De raad focust in dit bericht op een aantal kernthema's van ProRail in 2023.

Veiligheid

Veiligheid staat centraal in de operatie en bedrijfsvoering van ProRail. Veiligheid is iets wat ProRail alleen kan bereiken in nauwe samenwerking met sectorpartijen. De RvC bespreekt dit essentiële onderwerp tijdens iedere vergadering. De raad heeft stilgestaan bij incidenten, zoals het verschrikkelijke ongeval in Voorschoten en bij het veiligheidsmanagementsysteem en de veiligheidscultuur binnen ProRail en de bredere sector. De RvC hecht, met de RvB, grote waarde aan de blijvende ontwikkeling van de veiligheidscultuur binnen ProRail. De RvC is om die reden ook ingegaan op het verzoek van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) om te spreken met de ILT over de borging van veiligheid binnen ProRail. De RvC herkent de kritische aandachtspunten van de ILT, zoals het functioneren van het assetmanagement en de noodzaak tot structurele borging binnen de organisatie.

Prestaties

ProRail heeft de nodige operationele uitdagingen gekend in 2023, wat heeft geresulteerd in een dalende trend in de prestaties. De raad heeft zowel de relevante incidenten als de dossiers die hierop van invloed zijn uitgebreid besproken met de RvB. Bijvoorbeeld de impactvolle ICT-storing op 4 juni, waarbij een indrukwekkende uitwijk heeft plaatsgevonden van een verkeersleidingspost. Ten aanzien van dossiers is onder meer prestatiegericht onderhoud (PGO) in een kwetsbare markt met weinig aanbieders, kwartsloze ballast en de gesprekken daarover met de NLA, de invloed van dieren op en rondom het spoor en de operationele prestaties in het havengebied die verbetering behoeven regelmatig aan de orde geweest. Deze dossiers binnen het domein assetmanagement, zullen ook de komende tijd op de agenda van de RvC blijven staan. Om de situatie in de haven ter plaatse te aanschouwen, heeft de raad samen met de aandeelhouder een bezoek gebracht aan de haven.

De raad heeft de RvB waar nodig gesteund op de korte termijn aanpak en tegelijkertijd aangemoedigd de grondoorzaken naar boven te halen en die structureel aan te pakken. De raad ziet het verbeteren van de executiekracht van de organisatie als een belangrijk voorbeeld van een grondoorzaak. De RvC ziet dat de raad van bestuur dit doortastend oppakt. Zowel aan de kant van de bemensing- en opvolging, als in de strategie-uitvoering van 'Spoor naar morgen' om in de haarvaten van de organisatie te komen. De raad ziet de inzet vanuit de organisatie en beseft dat dit een traject is dat meerdere jaren zal beslaan en heeft er vertrouwen in dat de aanpak van de RvB zal leiden tot zichtbare verbeteringen.

Daarbij is het afgelopen jaar steeds duidelijker geworden dat aangescherpte regelgeving vergaande betekenis heeft en zal hebben voor het spoor. Tekenende voorbeelden zijn regelgeving rondom kwartsloze ballast en flora- en fauna, waarover veel in de media is verschenen. Ook op emplacementen zijn steeds meer lokale en regionale eisen van toepassing, terwijl het spoornetwerk (waarvan de emplacementen integraal onderdeel zijn) landelijk functioneert. Het geheel van deze regelgeving, in combinatie met de toenemende mate van direct werkende Europese regelgeving, maakt de uitvoeringsruimte van ProRail steeds kleiner. Dit vraagt nauwe afstemming met het ministerie als concessieverlener. Door de RvC is hierover ook aandacht gevraagd aan de aandeelhouder.

Ondanks omstandigheden zoals schaarste in materialen en personeel in combinatie met dossiers zoals kwartsloze ballast en stikstof, is het ProRail gelukt om bijna alle geplande projecten te realiseren. Dit is een indrukwekkend resultaat, waarvoor de raad zijn complimenten geeft.

Spoor naar morgen

De RvC heeft in 2023 de overgang naar de uitvoering van ‘Spoor naar Morgen’ ervaren. In 2023 is voor het eerst gewerkt met één ProRail jaarplan en is de Eén ProRail manier van samenwerken ontworpen en gestart met de implementatie. De Raad kijkt uit naar verdere implementatie van de strategie, wat zal leiden tot meer focus en resultaatsturing in de organisatie.

ProRail heeft een digitaliseringsvisie opgesteld, waarin staat hoe ProRail de transitie naar verdere digitalisering van het spoor mogelijk maakt. In een speciale vergadering is hierbij uitvoerig stilgestaan. De raad heeft het belang van data-governance en een structurele aanpak voor systemsprongen benadrukt.

Bevlogen ProRailers

In een tijd van krapte op de arbeidsmarkt, blijft het aantrekken van voldoende (technisch) personeel een aandachtspunt voor de RvC. Waarbij de raad aandacht heeft gevraagd voor de veranderende maatschappij waar de bereidheid om bijvoorbeeld 's nachts te werken afneemt. Ondanks deze omstandigheden is ProRail succesvol geweest in het aantrekken en opleiden van treindienstleiders en ander technisch personeel. Tijdens een deep dive, waarin is gesproken over de verbeterde werkbeleving binnen Verkeersleiding, zijn indrukwekkende resultaten getoond ten opzichte van 2022.

Daarnaast zijn in 2023 in de directie- en topmanagementlaag van ProRail veel wisselingen geweest. De raad heeft het belang van kennisbehoud benadrukt en vindt het goed te zien dat er frisse energie is in het managementteam.

De raad bedankt alle medewerkers van ProRail voor hun tomeloze inzet om mensen, steden en bedrijven 24/7 veilig per spoor te verbinden.

Corporate governance

Samenstelling Raad van Bestuur

De RvC heeft na het vertrek van Ans Rietstra eind 2022 direct ingezet op het vinden van een opvolger. Voor de tussenliggende periode is Birgit Otto aangesteld als interim-COO en hebben de andere RvB-leden extra inspanningen geleverd. De raad is hen daar zeer erkentelijk voor.

De raad is blij dat met de komst van Marieke Schöningh per 1 oktober 2023 en de herbenoeming van John Voppen als CEO de Raad van Bestuur weer compleet is.

Samenstelling Raad van Commissarissen

In april 2023 zijn Kees Romme en Tjahny Bercx herbenoemd als commissaris voor een periode van vier jaar. De RvC is verheugd dat zij op deze manier betrokken blijven bij ProRail.

Vanaf 15 juni 2023 heeft ProRail twee nieuwe RvC-leden: Isabelle Damen, op versterkte aanbeveling van de OR, en Miriam Hoekstra-van der Deen. Zij vullen de vacatures in die zijn ontstaan door het vertrek van Ruud Sondag naar Schiphol en Jeanine Helthuis wegens het verstrijken van de termijn van twaalf jaar. Isabelle Damen is geselecteerd op basis van haar kennis van financiën en bedrijfsvoering en Miriam Hoekstra-van der Deen op basis van haar kennis van logistiek en goederenvervoer.

Daarnaast is op 1 januari 2024 Cokky Hilhorst gestart als nieuw lid van de RvC. Zij vervangt Lineke Sneller, die op 31 december 2023 haar taken als RvC-lid neerlegde. Lineke was ruim negen jaar lid van de RvC en was tevens voorzitter van de auditcommissie. De raad heeft Lineke Sneller van harte bedankt voor haar jarenlange inzet. Met haar bijzondere IT-kennis, haar scherpe evaluaties heeft zij verdere professionaliteit toegevoegd aan de raad. Gezien de focus van ProRail op digitalisering de komende jaren, is de borging van die kennis in de raad van groot belang. Met de komst van Cokky Hilhorst heeft de raad opnieuw een echte IT-expert aan boord, waarmee we deze expertise opnieuw borgen.

Ook de raad is hiermee weer voldoende divers en compleet samengesteld.

Reglementen

ProRail heeft naar aanleiding van de gewijzigde corporate governance code 2022 haar reglementen aangepast. Gezien het belang dat ProRail aan transparantie hecht zijn ook alle reglementen op de website van ProRail geplaatst.

Functioneren Raad van Commissarissen

De RvC heeft in januari zijn eigen functioneren besproken. Hierbij heeft de raad gereflecteerd op zijn verhouding tot de RvB en zijn rol naast toezichthouder, als adviseur van de RvB. Als ook op de verhouding met de OR en de accountant. De raad zou komend jaar graag meer werkbezoeken afleggen. Ook heeft de raad – gezien de gewijzigde samenstelling – zijn taakverdeling besproken. Dit leidt tot wisselingen in vicevoorzitterschap van de raad en voorzitterschap van de commissies.

Alle commissarissen zijn onafhankelijk. In 2023 hebben geen transacties voorgedaan waarbij potentiële tegenstrijdige belangen spelen.

Functioneren Raad van Bestuur

Ook de RvB heeft een zelfevaluatie gedaan over 2023. Daarin heeft de RvB gekeken naar zijn taakverdeling, werkwijze, ondersteuning en zijn verhouding tot de RvC, de ExCo, de OR en de accountant. Ook de RvB is blij met de komst van Marieke Schöningh (COO) en de soepele samenwerking. Hoewel ieder haar/zijn focuspunt heeft, is er sprake van een collectief bestuur. Ook ziet de RvB meer cohesie ontstaan tussen de directeuren wat essentieel is voor het neerzetten van de trein als aantrekkelijke keuze voor reizigers en verladers. De RvB ziet voor zichzelf ruimte voor verbetering als het gaat om interne tijdige informatievoorziening, zodat er ruimte is om bij te sturen.

Bijeenkomsten Raad van Commissarissen

De in de inleiding genoemde thema's zijn allen aan de orde gekomen in de vergaderingen van de RvC. ERTMS is, als zijnde een belangrijke transitie voor de toekomst van het spoor, die de steun heeft van de RvC, meermaals onderwerp van gesprek geweest.

Daarnaast is aan de orde gekomen dat IenW het voornemen heeft om ProRail om te vormen tot een zelfstandig bestuursorgaan (zbo). Tijdens de vergaderingen is regelmatig gesproken over de invulling van een privaatrechtelijk zbo en de uitvoerbaarheid hiervan. De RvC constateert op een aantal gebieden uitvoerbaarheidsrisico's die aandacht vragen. De RvC heeft de staatssecretaris gevraagd deze serieus mee te nemen in de uitwerking en gesprekken met de raad van bestuur hierover.

De raad is tot slot regelmatig geïnformeerd over de interne audits, de integriteit, het risicomanagement, de inkoop- en milieu compliance en actualiteiten, heeft gesproken met de externe accountant en heeft zijn goedkeuring gegeven aan investeringsvoorstellen en rapportages aan het ministerie.

Bijeenkomsten commissies

ProRail heeft drie commissies; de auditcommissie, de selectie- en benoemingscommissie en de remuneratiecommissie. De laatste twee commissies vergaderen gezamenlijk.

Auditcommissie

De belangrijkste onderwerpen die aan de orde zijn gekomen in de vergaderingen van de auditcommissie (AC) zagen toe op de planning- en controlcyclus, zoals de jaarstukken, het beheerplan in combinatie met de subsidieaanvraag EOv, de lange termijn reeksen en begroting. In dit kader is ook twee keer gesproken met de externe accountant, zowel over de jaarstukken, als de management letter.

Daarnaast zijn in de AC per kwartaal de rapportages van corporate audit, inkoopcompliance, integriteit, risicomanagement en compliance en fiscale ontwikkelingen besproken. Dit jaar was er ook een milieu compliance rapportage, die de AC integraal overzicht gaf op dit gebied. De AC heeft hierbij het belang van een goede compliance cultuur benadrukt.

Tot slot zijn in de AC's de investeringsvoorstellen voorbereid die ter goedkeuring worden voorgelegd aan de RvC.

Selectie- en benoemingscommissie en remuneratiecommissie (gecombineerd)

Tijdens deze vergaderingen is gesproken over het rooster van aftreden en de stand van zaken in de verschillende werving- en selectieprocessen. Ook is gesproken over de impact van het gewijzigde uitvoeringsbesluit WNT dat ingaat per 1 januari 2024. Ook is gesproken over de strategische personeelsplanning, het opvolgings- en talentmanagement en de arbeidsmarktbenadering van ProRail.

Corporate Governance

Structuur van de onderneming

ProRail is een besloten, niet-beursgenoteerde vennootschap. De Nederlandse Staat is via Railinfratrust B.V. de enige aandeelhouder van ProRail. Het aandeelhouderschap is ondergebracht bij het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. De staatssecretaris en op ambtelijk niveau de secretaris-generaal van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat bekleden de rol van aandeelhouder. De betrokkenheid van het ministerie is onder andere gericht op de continuïteit van de vennootschap. Twee maal per jaar vindt een algemene vergadering van aandeelhouders (AvA) plaats, waar indien relevant benoemingen van de leden van de raad van bestuur (RvB) en raad van commissarissen (RvC), de jaarrekening en overige thema's worden besproken. ProRail past het verzwakte structuurregime toe, waardoor de aandeelhouder de leden van de RvB benoemt.

Naast de rol van het ministerie als enig aandeelhouder, heeft het ministerie tevens de rol van concessieverlener en subsidieverstrekker. Deze rollen zijn belegd bij de beleidsdirectie Openbaar Vervoer en Spoor. Deze ressorteert onder het directoraat-generaal Mobiliteit. Met de beleidsdirectie vindt afstemming plaats over de uitvoering van beleid door ProRail. Hiervoor zijn onder andere een kwartaal- en concessieoverleg ingericht. Daarnaast is er intensief contact om dossiers af te stemmen.

Raad van commissarissen

ProRail heeft een raad van commissarissen (hierna: 'RvC'). De RvC houdt toezicht op het beleid van de RvB en de algemene gang van zaken bij ProRail. De RvC geeft ook advies aan de RvB. De RvC-leden van ProRail zijn tevens de RvC-leden van Railinfratrust B.V.

Samenstelling

De RvC bestaat per eind 2023 uit vijf leden, die zijn benoemd voor een periode van maximaal vier jaar, met een maximum van twaalf jaar.

De samenstelling is in 2023 gewijzigd:

- mevrouw Helthuis, commissaris sinds 13 april 2011, is teruggetreden per 18 april 2023;
- mevrouw Miriam Hoekstra - van der Deen is per 15 juni 2023 benoemd;
- mevrouw Isabelle Damen is per 15 juni 2023 benoemd, met inachtneming van het versterkt aanbevelingsrecht van de OR;
- mevrouw Sneller, commissaris sinds 1 maart 2015, is per 1 januari 2024 teruggetreden; en
- mevrouw Cokky Hilhorst, is benoemd en treedt per 1 januari 2024 toe.

In 2023 zijn Tjahny Bercx en Kees Romme herbenoemd als commissaris. In geval van Tjahny Bercx met inachtneming van het versterkt aanbevelingsrecht van de OR.

Alle leden hebben de Nederlandse nationaliteit. De RvC-leden ultimo 31 december 2023 zijn:

Naam	Datum eerste benoeming	Meest recente herbenoeming	Eerste datum van aftreden*	Herbenoembaar
De heer Hans Alders <i>president-commissaris</i>	27 juni 2014	29 juni 2022	29 juni 2026**	Nee
Mevrouw Lineke Sneller <i>vicevoorzitter</i>	1 maart 2015	21 april 2023	21 april 2027**	Ja
De heer Tjahny Bercx	18 april 2019	21 april 2023	21 april 2027**	Ja
De heer Kees Romme	1 september 2019	1 september 2023	1 september 2027**	Ja
Mevrouw Miriam Hoekstra-van der Deen	15 juni 2023	N.v.t.	15 juni 2027**	Ja
Mevrouw Isabelle Damen	15 juni 2023	N.v.t.	15 juni 2027**	Ja

* De datum van aftreden kan op grond van artikel 17.1 van de statuten worden verlengd tot aan het moment na afloop van de eerstvolgende Algemene Vergadering van Aandeelhouders na die dag.

** Deze periode wordt verkort indien binnen de benoemingsperiode de omvorming van ProRail B.V. tot een zbo plaatsvindt door middel van inwerkingtreding van de instellingswet zbo ProRail (Wet Publiekrechtelijke omvorming ProRail). In dat geval eindigt de periode uiterlijk de dag voor de dag dat ProRail B.V. ophoudt te bestaan.

De samenstelling van de RvC sluit aan bij de in 2010 vastgestelde profielschets en de RvC is van mening dat hij voldoende evenwichtig is samengesteld, zowel qua man/vrouw-verdeling als qua deskundigheid en competenties.

Nevenfuncties

In onderstaand overzicht worden de functies en nevenfuncties van de leden van de RvC weergegeven.

Nevenfuncties raad van commissarissen

Naam	(Neven)functies 2023
De heer Hans Alders Geboortejaar: 1952	<p><i>Functie:</i> Directeur, Hans Alders Procesregie & Advies BV</p> <p><i>Nevenfuncties:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Voorzitter raad van commissarissen, AOG Holding B.V. • Voorzitter raad van toezicht, Stichting Werelderfgoedcentrum Waddenzee • Voorzitter raad van toezicht, Stichting Zeehondencentrum Pieterburen • Voorzitter raad van toezicht, Stichting Steunfonds Zeehondencentrum • Voorzitter bestuur, Stichting Landgoed Fraeylemaborg
Mevrouw Jeanine Helthuis Geboortejaar: 1962	<p><i>Functie:</i> -</p> <p><i>Nevenfuncties:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Lid raad van commissarissen, De Volksbank • Lid raad van commissarissen, Transdev Nederland Holding B.V. (per 1 september 2023)
Mevrouw Lineke Sneller Geboortejaar: 1965	<p><i>Functie:</i> Hoogleraar Interne Beheersing, in het bijzonder Waarde van IT, Nyenrode Business Universiteit</p> <p><i>Nevenfuncties:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Lid raad van commissarissen, Ernst & Young Nederland LLP • Lid raad van commissarissen, MSPS B.V. • Lid raad van commissarissen, De Drie Eiken B.V. (voorheen: Van Wijnen Holding B.V.) • Lid raad van commissarissen, Achmea B.V. en een aantal van haar groepsmaatschappijen (tot en met 12 april 2023) • Lid Audit Advies Commissie, UWV • Lid raad van advies, Institute of Internal Auditors • Lid bestuur, Stichting Berenschot Beheer (tot en met 1 juni 2023)
De heer Tjahny Bercx Geboortejaar: 1963	<p><i>Functie:</i> CP&PO & Country Cluster Executive, LeasePlan Corporation N.V. (tot en met 22 mei 2023)</p> <p><i>Nevenfuncties:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Lid raad van toezicht, Stichting Help Ze Thuis komen • Lid raad van commissarissen, Achmea Beheer B.V., Achmea Pensioen- en Leven N.V., en Achmea Schadeverzekeringen N.V. • Lid raad van innovatie, HR Incubator (tot en met 1 juli 2023)
De heer Kees Romme Geboortejaar: 1960	<p><i>Functie:</i> -</p> <p><i>Nevenfuncties:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Lid raad van toezicht, Stichting International Dispensary Association • Lid raad van toezicht, Nederlandse Vereniging Voor Cardiologie • Bestuurder, Trees for All Stichting • Lid van de lokale cliëntenraad van enkele woonzorgcentra, Stichting Thebe Zorggroep West- en Midden Brabant
Mevrouw Miriam Hoekstra-van der Deen Geboortejaar: 1972	<p><i>Functie:</i> Voorzitter bestuur, Woonstad Rotterdam</p> <p><i>Nevenfuncties:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Voorzitter raad van commissarissen, Intermax Group B.V. • Voorzitter raad van toezicht, Onderzoek Alvleesklier kanker • Lid raad van toezicht, Stichting Kunstzinnige vorming Rotterdam
Mevrouw Isabelle Damen Geboortejaar: 1974	<p><i>Functie:</i> CFO, Teijin Aramid</p> <p><i>Nevenfuncties:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Lid raad van commissarissen, BN International B.V. (tot en met 30 november 2023)

Nevenfuncties raad van bestuur

Naam	(Neven)functies 2023
De heer John Voppen <i>Geboortjaar: 1972</i>	<ul style="list-style-type: none"> Lid raad van toezicht, Stichting Deventer Ziekenhuis Bestuurder Stichting Basketball Academy Utrecht en de Basketball Academy Utrecht (tot en met 7 oktober 2023) <p>Uit hoofde van zijn functie als CEO van ProRail:</p> <ul style="list-style-type: none"> Vice-president, European Rail Infrastructure Manager Lid raad van bestuur, Railcenter Voorzitter raad van bestuur, Stichting Next Generation Infrastructures 2
Mevrouw Mirjam van Velthuizen – Lormans <i>Geboortjaar: 1972</i>	<ul style="list-style-type: none"> Lid raad van toezicht en voorzitter auditcommissie, Nictiz Lid raad van toezicht en voorzitter auditcommissie, Jeroen Bosch Ziekenhuis Lid curatorium, Nyenrode <p>Uit hoofde van haar functie als CFO van ProRail:</p> <ul style="list-style-type: none"> Lid raad van toezicht, Stichting Spoorwegmuseum (per 1 december 2023)
Mevrouw Marieke Schönigh <i>Geboortjaar: 1963</i>	<ul style="list-style-type: none"> Lid raad van commissarissen, TKH Group N.V. Voorzitter adviesraad, Erasmus School of Economics

Commissies

De RvC kende in 2023 drie commissies die de besluitvorming van de RvC voorbereiden:

- de auditcommissie;
- de selectie- en benoemingscommissie; en
- de remuneratiecommissie.

Samenstelling commissies

De volgende leden van de RvC namen in 2023 deel in de verschillende commissies:

Naam	Auditcommissie	Selectie- en benoemingscommissie	Remuneratie-commissie
De heer Hans Alders	-	Voorzitter	Lid
Mevrouw Jeanine Helthuis (tot 18 april 2023)	Lid	Lid	Lid
Mevrouw Lineke Sneller	Voorzitter	-	-
De heer Tjahny Bercx	-	Lid	Voorzitter
De heer Kees Romme	Lid	-	-
Mevrouw Miriam Hoekstra-van der Deen (per 15 juni 2023)	-	Lid	Lid
Mevrouw Isabelle Damen (per 15 juni 2023)	Lid	-	-

Aanwezigheid commissarissen

De aanwezigheidspercentages van de afzonderlijke commissarissen zijn als volgt:

Naam	RvC	Audit-commissie	Selectie- en benoemings-commissie*	Remuneratie-commissie*
De heer Hans Alders	100%	-	100%	100%
Mevrouw Jeanine Helthuis (tot 18 april 2023)	100%	100%	100%	100%
Mevrouw Lineke Sneller	100%	100%	-	-
De heer Tjahny Bercx	100%	-	50%	50%
De heer Kees Romme	100%	100%	-	-
Mevrouw Miriam Hoekstra- van der Deen (per 15 juni 2023)	75%	-	100%	100%
Mevrouw Isabelle Damen (per 15 juni 2023)	75%	100%	-	-

* De selectie- en benoemingscommissie en de remuneratiecommissie hebben in 2023 gezamenlijk vergaderd.

Bezoldiging

Commissarissen ontvangen een vaste jaarlijkse vergoeding, een vergoeding voor deelname aan een commissie en een vaste onkostenvergoeding.

Functie	Vaste vergoeding	Vergoeding voor commissies*	Onkostenvergoeding
President-commissaris	€ 40.432	€ 9.922	€ 1.587
Lid	€ 25.707	€ 9.922	€ 1.587

* Bedrag per commissie, waarbij de selectie- en benoemingscommissie en de remuneratiecommissie uitsluitend voor de vergoeding als één commissie worden aangemerkt, aangezien zij in 2023 gezamenlijk hebben vergaderd.

De hierboven genoemde bedragen zijn ten opzichte van 2022 geïndexeerd op basis van de cao ProRail. Het overzicht van de bezoldiging van de RvC is opgenomen in de jaarrekening.

Raad van bestuur

De kerntaak van de RvB is het besturen van de vennootschap, hetgeen onder meer betekent dat de RvB verantwoordelijk is voor het opstellen en realiseren van de doelstellingen van ProRail, de strategie met het bijbehorende risicoprofiel, de resultatenontwikkeling en de voor de onderneming relevante maatschappelijke aspecten van ondernemen. De RvB zorgt voor een goede verbinding met de relevante stakeholders en stuurt op samenhang en cultuurbeïnvloeding van de organisatie. De RvB-leden van ProRail zijn tevens de bestuurders van Railinfratrust B.V.

Samenstelling

De topstructuur van ProRail bestaat uit drie statutaire bestuurders (CEO, CFO en COO). Vanwege terugtreden van de COO eind 2022, is in januari 2023 een interim COO gestart (geen statutair bestuurder). Per 1 oktober 2023 is Marieke Schöningh gestart als COO.

De RvB bestaat ultimo 31 december 2023 uit de volgende leden:

Naam	Portefeuille	In dienst	Datum eerste benoeming als bestuurder	Datum meest recente herbenoeming	Eerste datum van aftreden*
De heer John Voppen, <i>Chief Executive Officer,</i> <i>geboortjaar 1972</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Strategie • Capaciteitsmanagement • Veiligheid • Corporate Audit • Human Resource Management • Communicatie en Externe Betrekkingen 	1 oktober 2005	15 maart 2016	1 december 2023	1 december 2027**
Mevrouw Mirjam van Velthuisen - Lormans, <i>Chief Financial Officer,</i> <i>geboortjaar 1972</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Finance & Control • Procurement • Integriteit, Risicomanagement en Compliance • Leefomgeving, Juridische zaken en Vastgoed • Innovatie en Technologische Vernieuwing • ICT 	1 november 2021	1 november 2021	N.v.t.	1 november 2025**
Mevrouw Marieke Schöningh, <i>Chief Operational Officer,</i> <i>geboortjaar 1963</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Verkeersleiding • Assetmanagement • Projecten (inclusief stations) 	1 oktober 2023	1 oktober 2023	N.v.t.	1 oktober 2027

* Datum van aftreden is op het tijdstip van sluiting van de eerstvolgende Algemene Vergadering van Aandeelhouders, eerstvolgende op de dag gelegen vier jaar na de laatste benoeming.

** Deze periode wordt verkort indien binnen de benoemingsperiode de omvorming van ProRail B.V. tot een zbo plaatsvindt door middel van inwerkingtreding van de instellingswet zbo ProRail (Wet Publiekrechtelijke omvorming ProRail). In dat geval eindigt de periode uiterlijk de dag voor de dag dat ProRail B.V. ophoudt te bestaan.

De samenstelling van de RvB sluit aan bij de vastgestelde profielschets en is voldoende evenwichtig samengesteld, zowel qua man/vrouw-verdeling als qua deskundigheid en competenties.

Bezoldiging

Op de RvB is het door de AvA vastgestelde bezoldigingsbeleid van toepassing. De beoordelingsgesprekken met de leden van de RvB worden gevoerd door de RvC, die de bezoldiging van de RvB-leden vaststelt binnen de kaders van het bezoldigingsbeleid. De kern van het beleid zoals vastgesteld in het aandeelhoudersbesluit behelst:

- ProRail valt in de categorie 'Publiek' conform het staatsdeelnemingenbeleid. Daarom wordt voor de RvB-leden aangesloten bij de Wet normering bezoldiging topfunctionarissen publieke en semipublieke sector (WNT). Voor het gehele jaar 2023 is de norm vastgesteld op €223.000,-
- Van de norm, als bedoeld in het eerste punt, kan in exceptionele gevallen worden afgeweken indien sprake is van bijzondere omstandigheden.
- De beloningsontwikkeling en de verdere arbeidsvoorwaarden van individuele leden van het bestuur van ProRail worden vastgesteld door de Raad van Commissarissen van ProRail op voorstel van de remuneratiecommissie.
- Het bezoldigingsbeleid is van toepassing op iedere bestuurder van ProRail.

Executive Committee

De ExCo is verantwoordelijk voor het inrichten en uitvoeren van de dagelijkse operatie. De ExCo bestaat uit acht leden, bestaande uit – naast de drie leden van de RvB – ook de volgende leden, ieder verantwoordelijk voor een bedrijfseenheid. In 2023 heeft Wouter van Dijk in goed overleg besloten ProRail te verlaten per 1 mei 2023. Karen te Boome heeft samen met Bas Bakker de functie van directeur Assetmanagement waargenomen tot 1 september 2023. Karen te Boome is hiertoe per 20 maart 2023 toegetreden tot de ExCo. Benaissa el Hammadi is per 1 augustus 2023 gestart als directeur Assetmanagement.

De samenstelling van de ExCo ultimo 31 december 2023:

Naam	Functie	Bedrijfseenheid
Benaissa el Hammadi	Directeur Assetmanagement	Assetmanagement
Arjen Boersma	Directeur ICT	ICT
Riet Schroven	Directeur Projecten	Projecten
Hans Smits	Directeur Verkeersleiding	Verkeersleiding
Bas Bakker	Directeur Capaciteitsmanagement	Capaciteitsmanagement

Corporate Governance Code

De best practice-bepalingen van de Nederlandse Corporate Governance Code (NCGC) regelen de verhoudingen tussen de Raad van Bestuur, de Raad van Commissarissen en de aandeelhouder. De principes kunnen worden opgevat als breed gedragen opvattingen over good corporate governance. De NCGC is geschreven voor beursvennootschappen met een statutaire zetel in Nederland. De NCGC levert een positieve bijdrage aan de kwaliteit van ProRail. Daarbij is in de Nota Deelnemingenbeleid Rijksoverheid bepaald dat ProRail als beleidsdeelneming de NCGC, waar relevant, toepast. Daarom handelt ProRail op basis van de voor hem relevante principes en best practices van de NCGC. Vanaf boekjaar 2023 rapporteert ProRail op basis van de NCGC van december 2022.

De NCGC bevat principes die zijn uitgewerkt in concrete best practice-bepalingen. De best-practice-bepalingen zijn bij ProRail – indien van toepassing – onder andere verankerd in de statuten, het reglement van de Raad van Bestuur, het reglement van de ExCo, het reglement de Raad van Commissarissen en de reglementen van de commissies van de Raad van Commissarissen.

De NCGC is geschreven voor beursgenoteerde vennootschappen, daardoor is een aantal bepalingen niet op ProRail van toepassing. Zo bevat de NCGC een hoofdstuk enkel over een one-tier-structuur gaat, waar ProRail een two-tier-structuur heeft (ProRail heeft een RvB en een RvC). Daarnaast bevat de NCGC een aantal bepalingen die ProRail niet toepast en daarom uitlegt. Hieronder een overzicht van de NCGC-best-practices die op ProRail niet van toepassing zijn en die ProRail niet toepast:

Niet van toepassing

Best-practice	Toelichting
1.1.1 sub vii	ProRail betaalt enkel belasting in Nederland.
1.3.6 Ontbreken interne audit dienst	ProRail heeft wel een interne audit dienst
1.6.5 Vertrek van de externe accountant	ProRail is niet beursgenoteerd en publiceert geen persbericht met redenen bij tussentijdse beëindiging van de relatie met de externe accountant.
2.1.7 Onafhankelijkheid raad van commissarissen, sub iii	ProRail heeft één aandeelhouder, die was in 2023 geen lid van de RvC.
2.2.3 Tussentijds aftreden, voor zover toezien op het persbericht	ProRail is niet beursgenoteerd en brengt niet standaard een persbericht uit over het vertrek van een bestuurder of commissaris waarin de reden van vertrek wordt genoemd.

<p>2.3.6 sub xiii Betrekken raad van commissarissen</p> <p>Principe 2.8, waaronder valt best practice: 2.8.1 Betrekken raad van commissarissen</p> <p>2.8.2 Informeren raad van commissarissen over verzoek tot inzage door concurrerende bieder</p> <p>2.8.3 Standpunt bestuur ten aanzien van onderhands bod</p> <p>4.1.7 Inroepen responstijd</p> <p>4.2.6 Overzicht beschermingsmaatregelen</p>	<p>Er is in de geschiedenis van ProRail nog geen overnamebod op ProRail gedaan. Mocht dit voorkomen zal ProRail dit principe van de Code als uitgangspunt nemen. Daarnaast heeft ProRail geen beschermingsmaatregelen die haar beschermen tegen een overname van zeggenschap.</p>
<p>2.3.8 Gedelegeerd commissaris</p>	<p>ProRail had in 2023 geen gedelegeerd commissaris.</p>
<p>2.3.9 Tijdelijke bestuursfunctie commissaris</p>	<p>In 2023 was geen sprake van een tijdelijke bestuursfunctie van een commissaris.</p>
<p>Toeziend op beloningen van bestuurders en commissarissen:</p> <p>3.1 Beloningsbeleid bestuur</p> <p>3.1.2 Beloningsbeleid sub ii, iv, v, vi, vii</p> <p>3.2.2 Visie bestuurders eigen beloning</p> <p>3.3.3 Aandelenbezit</p> <p>3.4.1 Remuneratierapport, sub v</p>	<p>Het beloningsbeleid met betrekking tot bestuurders is vastgesteld door de aandeelhouder. De kern van dit beleid staat vermeld in het Hoofdstuk Corporate Governance van het jaarverslag. Gezien het feit dat ProRail niet beursgenoteerd is, wordt in dat beleid geen rekening gehouden met scenario-analyses of de beurskoers. Tevens worden ter beloning geen aandelen of opties toegekend en kent de beloning geen variabel deel.</p>
<p>3.4.2 Overeenkomst bestuurder</p>	<p>ProRail is niet beursgenoteerd en publiceert geen informatie over de overeenkomsten met bestuurders.</p>
<p>4.1.3 Agenda, sub vii</p>	<p>ProRail is niet beursgenoteerd en past de code toe voor zover relevant. Rapportage vindt hierover plaats in het jaarverslag.</p>
<p>4.2.2 Contacten en dialoog met aandeelhouders</p>	<p>ProRail heeft één aandeelhouder en heeft geen beleid inzake bilaterale contacten met de aandeelhouder. Er is wel frequent overleg met de aandeelhouder.</p>
<p>4.2.3 Bijeenkomsten en presentaties</p> <p>Analistenbijeenkomsten</p>	<p>ProRail is niet beursgenoteerd en heeft geen relatie met financieel analisten, beleggers en pers die onderhevig is aan deze regulering.</p>
<p>4.2.4 Plaatsing informatie op afzonderlijk gedeelte website</p>	<p>ProRail heeft één aandeelhouder die zij separaat alle relevante informatie verschaft. Op de activiteiten van ProRail is het effectenrecht niet van toepassing.</p>
<p>4.2.5 Contacten bestuur met pers en analisten</p>	<p>ProRail is niet beursgenoteerd en heeft geen relatie met de pers en financieel analisten die is onderworpen aan wet- en regelgeving.</p>
<p>4.3.3 Ontnemen bindende karakter voordracht of ontslag</p>	<p>ProRail is een structuurvennootschap, waarop het verzwakte regime van toepassing is.</p>
<p>4.3.4 Stemrecht financieringspreferente aandelen</p>	<p>ProRail heeft geen preferente aandelen uitgegeven.</p>
<p>4.3.5 Publiceren betrokkenheidsbeleid institutionele beleggers</p>	<p>ProRail is geen institutionele belegger.</p>
<p>4.3.6 Verslag uitvoering betrokkenheidsbeleid institutionele beleggers</p>	<p>ProRail is geen institutionele belegger.</p>
<p>4.3.7 Onthouden stemming bij grotere shortpositie dan longpositie</p>	<p>ProRail heeft één aandeelhouder, op wie dit niet van toepassing is.</p>
<p>Toeziend op de certificering van aandelen:</p> <p>Principe 4.5 Certificering van aandelen, best practices</p> <p>4.5.1 Bestuur administratiekantoor</p> <p>4.5.2 Benoeming bestuurders</p> <p>4.5.3 Benoemingstermijn bestuur</p>	<p>ProRail heeft geen certificaten van aandelen uitgegeven en ook geen stichting administratiekantoor.</p>

4.5.4 Aanwezigheid op de algemene vergadering

4.5.5 Uitoefening stemrecht

4.5.6 Periodiek verslag

4.5.7 Inhoud verslag

4.5.8 Stemvolmachten

Hoofdstuk 5 One-tier

ProRail heeft een two-tier bestuursstructuur.

Leg-uit

Best-practice	Toelichting
1.6.2 Informeren externe accountant over functioneren	ProRail stelt geen rapportages op over het functioneren van de externe accountant.
1.6.3 Opdracht	De RvC draagt een kandidaat voor de benoeming van de externe accountant aan de algemene vergadering, in afstemming met de auditcommissie en RvB. De algemene vergadering stelt de opdracht vast.
2.1.6. Verantwoording over diversiteit	In een ander hoofdstuk van het jaarverslag wordt verantwoording afgelegd over de toepassing van het diversiteitsbeleid.
2.2.2 Benoemings- en herbenoemingstermijnen commissarissen	In de statuten van ProRail staat dat een commissaris drie keer voor een periode van vier jaar (her)benoemd kan worden.
Principe 3.4 Verantwoording uitvoering beloningsbeleid	ProRail is niet beursgenoteerd en publiceert het remuneratierapport niet op haar website. De verantwoording vindt plaats in het jaarverslag in het hoofdstuk Corporate Governance en het RvC-bericht. Ook worden overeenkomsten met bestuurders om deze reden niet gepubliceerd, voor de beloning van bestuurders wordt verwezen naar de voorgaande paragraaf.

Risicomanagement

Besturing en beheersing

Risicomanagement draait om het overzicht van risico's en het managen daarvan. Hierbij hoort het in kaart brengen van risico's met kans en effect en maatregelen om de kans en/of het effect te verkleinen. Hoe eerder eventuele risico's worden geïdentificeerd hoe meer mogelijkheden er zijn om belangen, strategieën en risico's tegen elkaar af te wegen. Risicomanagement draagt bij aan het behalen van de doelstellingen van ProRail en vormt een onmisbaar onderdeel van het bestuur van de organisatie.

De raad van bestuur is eindverantwoordelijk voor het risicomanagement van de organisatie. Voor de inrichting van de beheersing hanteert ProRail het 'Three Lines'-model. De stafafdeling Integriteit, Risicomanagement en Compliance (IRC) ondersteunt het risicomanagement bij ProRail vanuit de tweede lijn en draagt zorg voor beleid, monitoring en procesondersteuning.

Risicomanagementsysteem

De afgelopen jaren hebben we risicomanagement naar een hoger niveau weten te tillen. Vanuit het programma 'Reshaping Risicomanagement' (gebaseerd op COSO/ERM) zijn op corporate niveau zeventien dashboards ontwikkeld. Ieder kwartaal worden de meest ernstige risico's integraal besproken in de ExCo met daarnaast aandacht voor de vraag of we hiermee ook inderdaad de belangrijkste risico's in beeld hebben.

De risico-eigenaren zijn verantwoordelijk voor de beheersing van risico's. De risicohouding van de organisatie is bepaald aan de hand van de risicomatrix van ProRail. In deze matrix worden risico's op de volgende impactcategorieën beoordeeld: fysieke veiligheid, impactvolle storingen op de

infra, compliance, duurzaamheid, reputatie en financiële kosten. De status en ontwikkeling van een risico wordt door middel van de positie op de risicomatrix inzichtelijk gemaakt.

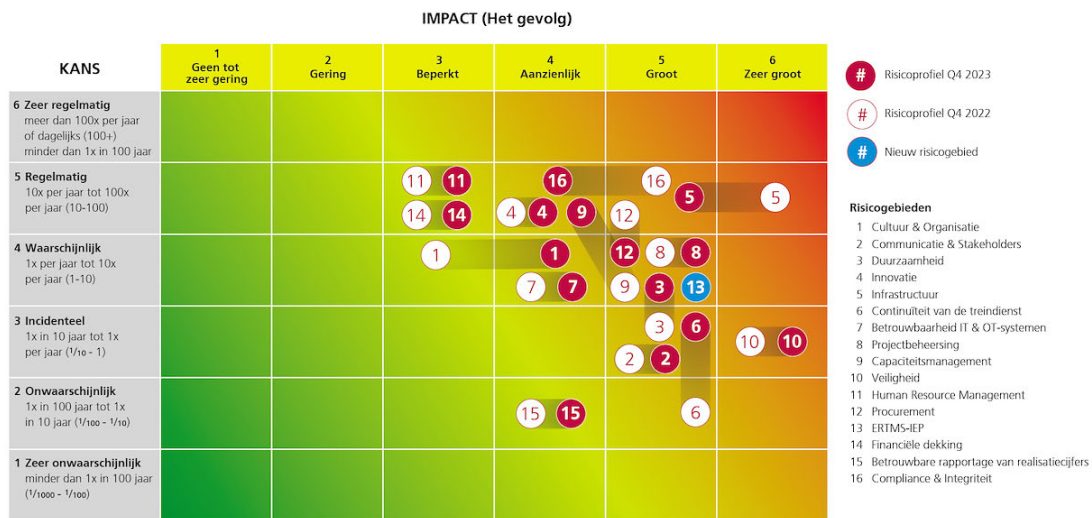
Verklaring van raad van bestuur

De raad van bestuur verklaart dat de systemen voor de financiële verslaggeving naar behoren hebben gewerkt en geeft aan dat met een redelijke mate van zekerheid kan worden gesteld dat de financiële verslaggeving geen onjuistheid van materieel belang bevat. Het bestuur verklaart dat (1) de jaarrekening voor zover bekend een getrouw beeld geeft van de activa en de passiva en van de financiële positie en het resultaat van ProRail; (2) het jaarverslag een getrouw beeld geeft van de toestand op balansdatum en de gang van zaken gedurende het boekjaar, en dat daarin de voornaamste risico's waarmee ProRail wordt geconfronteerd zijn beschreven.

Risicogebieden ProRail

Binnen ProRail worden zestien risicogebieden onderscheiden die relevant zijn voor het behalen van de doelen en prestaties. De nummering correspondeert met het risicomangementdashboard. De risicogebieden 'Klanttevredenheid' en 'Communicatie & Externe betrekkingen' zijn in 2023 samengevoegd, terwijl het risicogebied ERTMS-IEP is toegevoegd.

Hieronder worden de belangrijkste netto-risico's geplott ten opzichte van de situatie in het laatste kwartaal van 2022.



Belangrijkste risicogebieden voor ProRail

Van de risicogebieden lichten we er een aantal uit die de meeste aandacht behoeven:

5. Infrastructuur

Het belangrijkste risico op dit gebied is dat er geen onderhoudscontract is en/of dat er sprake is van achterstallig onderhoud waardoor er op een tracé geen treinen kunnen rijden. Dit wordt veroorzaakt door de complexiteit van de PGO-contracten. Onvoldoende capaciteit bij de aannemers draagt bij aan dit risico. Hierdoor loopt ProRail zowel financiële- als compliance- risico's.

Toelichting beheersing

Beheersmaatregelen zijn ingezet om de non-compliance op te lossen en de periode zo kort mogelijk te houden. Drie PGO 4.0 contracten zijn inmiddels tijdig afgesloten. De PGO-contractmanagement-organisatie is versterkt door uitbereiding van het aantal medewerkers. De operationele risico's zijn inzichtelijk en op basis daarvan zijn maatregelen getroffen.

Ontwikkeling risico

Het risico is afgenomen ten opzichte van vorig jaar door het realiseren van een aantal maatregelen, waaronder het versterken van het PGO-contractmanagement.

8. Projectbeheersing

Het belangrijkste risico is dat lopende projecten met vertraging worden gerealiseerd. De productvrijgave of leveringscontracten van noodzakelijke onderdelen is onzeker en het toeleveringsproces schiet tekort.

Toelichting beheersing

Dit risico wordt beheerst via de taskforce Schaarste die vanuit Projecten, Asset Management en Procurement is opgericht, én door de aanbevelingen uit te voeren van een in 2023 gepubliceerd rapport van Corporate Audit over het toeleveringsproces.

Ontwikkeling risico

Ten opzichte van het voorgaande jaar is het risico gelijk gebleven. Enerzijds zijn risico's met exogene factoren gemitigeerd, zoals kwartsloze ballast en stikstofdepositie. Anderzijds bleken in meerdere projecten nieuwe vrij te geven materialen niet beschikbaar, waardoor projecten moesten worden aangepast en duurder zijn uitgevallen. Het afgelopen jaar is 95% van de projecten gerealiseerd.

9. Capaciteitsmanagement

De twee belangrijkste risico's zijn dat de systemen voor capaciteitsverdeling onvoldoende toegerust zijn voor de toenemende groei van vervoer en dat omleidingen gedurende de door Deutsche Bahn Netz geplande buitendienststelling van tachtig weken niet in het plansysteem kunnen worden verwerkt.

Toelichting beheersing

Er is opdracht gegeven om de door Deutsche Bahn Netz geplande 80-weekse buitendienststelling te verwerken in het capaciteitsverdelingsysteem Donna, en verder na te gaan hoe dit systeem toekomstbestendig kan worden aangepast.

Ontwikkeling risico

De positie van het risico is nagenoeg gelijk gebleven aan voorgaand jaar. Het risico blijft onder de aandacht, omdat de omleidingen door de Deutsche Bahn een langere periode in beslag nemen en goed georganiseerd moeten worden. Monitoring van de voortgang van ingezette acties is belangrijk voor de beheersing van dit risico.

10. Veiligheid

Het belangrijkste risico op dit gebied is dat wijzigingen (technisch, operationeel en organisatorisch) onvoldoende worden beoordeeld op veiligheidsrisico's omdat het proces voor risicobeheer bij wijzigingen niet consequent wordt toegepast.

Toelichting beheersing

De aanpak om risicobeheersing bij wijzigingen te borgen in de operatie wordt in het voorjaar van 2024 afgerond.

Ontwikkeling risico

Het risico is in 2023 gelijk gebleven aan 2022 en vraagt oplossingen op maat.

12. Procurement

Het belangrijkste risico hier is dat ingenieursbureaus en aannemers specifiek voor de domeinen Treinbeveiliging (TB), Energievoorziening (EV) en Bovenleiding (BVL) te weinig capaciteit hebben en daarom het werk niet kunnen uitvoeren. Oorzaken van dit risico zijn de grote concurrentie en het gebrek aan voldoende opgeleid personeel.

Toelichting beheersing

Dit risico is beheerst via de taskforce Realisatie met maatregelen om meer werk overdag weg te zetten en te investeren in technische opleidingen.

Ontwikkeling risico

Het risico is in 2023 afgenomen ten opzichte van 2022 in kans van optreden door betere marktomstandigheden.

13. ERTMS-IEP

Het belangrijkste risico is dat de kosten van ERTMS-implementatie hoger uitvallen dan het beschikbare budget. Oorzaak van dit risico zijn macro-economische ontwikkelingen in de bevoorradingsketen waardoor er minder baanvakken binnen de programmaperiode worden gerealiseerd.

Toelichting beheersing

Dit risico is beheerst door besparingsopties door te voeren. Begin 2024 vindt een herijking van de programmaplaning plaats.

Ontwikkeling risico

Dit risicogebied is toegevoegd in 2023. De scope en het budget van het programma behoeven aandacht.

16. Compliance

Ten opzichte van 2022 is de scope van dit risico uitgebreid van alleen het gebied Zee – Zevenaar naar alle regio's. Het belangrijkste risico is het niet voldoen aan wet- en regelgeving op gebied van milieu compliance. Hieronder valt de ruimtelijke omgeving waarin ProRail opereert, inclusief lucht, water, land, natuurlijke bronnen, flora, fauna, mensen en hun onderlinge relaties.

Toelichting beheersing

Er is recentelijk een rapportage Milieu compliance opgesteld die in 2024 verder moet worden geïmplementeerd.

Ontwikkeling risico

Dit risico is afgenomen ten opzichte van voorgaand jaar. ProRail is bezig om milieu compliance in te bedden in de processen.

Overige risicogebieden

Hieronder volgt de samenvatting van een aantal relevante risicogebieden.

1. Cultuur & organisatie

In 2022 was het belangrijkste risico dat de doelstellingen onduidelijk waren voor de medewerkers. Dit risico is beheerst doordat de doelstellingen zijn ingebed in 'Spoor naar morgen' en zijn vastgesteld in het jaarplan 2024. Per eind 2023 is het belangrijkste risico dat personeel en inhuur zich niet houdt aan gedragsregels en -procedures, bijvoorbeeld omdat regels en procedures niet

bekend zijn bij de medewerkers. Dit is geadresseerd via het onboarding programma voor nieuwe medewerkers en verschillende workshops en e-learnings.

2. Communicatie & Stakeholders

Het belangrijkste risico in 2022 was dat afspraken van de organisatie met de stakeholders niet worden nagekomen. Het belangrijkste risico per eind 2023 is dat het vertrouwen van stakeholders afneemt vanwege storingen, dat projecten niet tijdig afgerond worden of dat klachten niet correct of tijdig worden afgerond. Om dit risico te mitigeren is issue-communicatie geprofessionaliseerd en de afhandeling van klachten verbeterd.

3. Duurzaamheid

Het belangrijkste risico op dit gebied is dat we maatregelen rond duurzaam materiaalgebruik niet tijdig kunnen uitvoeren door tekorten aan financiële middelen. Als maatregel is een Bestedingsplan Klimaat Neutrale en Circulaire Infrastructuurprojecten opgesteld.

4. Innovatie

Het belangrijkste risico is dat er te weinig gedigitaliseerd wordt en dat systeemsprongen niet of niet tijdig gemaakt kunnen worden. De voornaamste oorzaak is dat er onvoldoende capaciteit beschikbaar is voor noodzakelijke ICT-ontwikkelingen.

Om dit risico te beheersen is een langetermijnvisie voor digitalisering opgesteld; aan de hand van deze digitaliseringsvisie is de prioritering van middelen en financiering voor 2024 bepaald.

6. Continuïteit van de treindienst

Het belangrijkste risico op dit gebied is de uitval van verouderde systemen waardoor (goederen)treinen niet kunnen rijden.

Om dit risico te beheersen wordt het uitwijkproces versneld en het crisismanagement verbeterd. Op lange termijn is ingezet op de ontwikkeling van nieuwe systemen om te zorgen voor een veilige en betrouwbare dienstverlening.

7. Betrouwbaarheid IT- & OT-systemen

Het belangrijkste risico op dit terrein is dat IT- en OT-systemen niet betrouwbaar of beschikbaar zijn. Om dit risico te mitigeren is de scope en kwaliteit van het Security Operations Center uitgebreid. Ook is er sinds 2023 geautomatiseerd inzicht in de kwetsbaarheden van de IT- en OT-systemen beschikbaar.

11. Human Resource management

Het belangrijkste risico op dit gebied is dat ProRail onvoldoende nieuwe medewerkers kan aantrekken door de krapte in de arbeidsmarkt. Om de juiste gekwalificeerde medewerkers aan te trekken zijn meerdere succesvolle maatregelen getroffen. ProRail heeft relatief weinig last van schaarste, behalve op bepaalde gebieden, zoals technisch personeel.

14. Financiële dekking

Het belangrijkste risico is onvoldoende financiële dekking voor het in stand houden van het bestaande areaal en het realiseren van de ambities voor de periode tot en met 2025. In 2022 en 2023 zijn de financiële reeksen voor Exploitatie, Onderhoud en Vernieuwing (EOV) over de periode 2024-2038 opnieuw opgebouwd. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft vervolgens een extern bureau een audit laten uitvoeren naar deze reeksen. De focus van deze reeksen ligt vooral op de benodigde financiering voor de periode 2026-2029. De projectportefeuille is dusdanig groot dat deze financieel niet haalbaar lijkt te zijn. Daarom moeten er intern keuzes worden gemaakt.

15. Betrouwbare rapportage van realisatiecijfers

Het belangrijkste risico heeft betrekking op de betrouwbaarheid van interne rapportages. De basisinrichting van de administratieve organisatie en interne beheersing is onderwerp van regelmatige evaluatie en controle.

Integriteit, compliance en privacy/ AVG

ProRail hecht aan een open organisatiecultuur. Dat komt de medewerkers die werken aan een veilig en duurzaam spoor ten goede. Goed samenwerken maakt goed presteren mogelijk. Dit is mogelijk als medewerkers elkaar kunnen vertrouwen, open kunnen zijn, mogen leren van fouten én elkaar constructief tegen kunnen spreken.

Update van de gedragscode

De gedragscode van ProRail geeft handvatten voor een goede samenwerking en deze wordt regelmatig onder de aandacht van onze medewerkers gebracht. De stafafdeling Integriteit, Risicomanagement en Compliance (IRC) is in 2023 gestart met een update van de gedragscode. Dat doen we met alle medewerkers door in sessies met elkaar in gesprek te gaan over vier thema's: omgaan met elkaar, omgaan met belangen, omgaan met informatie en omgaan met bedrijfsmiddelen. Door collega's te betrekken wordt het draagvlak voor de gedragscode vergroot en worden bewustwording en preventie versterkt. Dit jaar hebben de sessies in het kader van 'omgaan met elkaar' plaatsgevonden. Hieraan hebben ruim 900 medewerkers deelgenomen.

Programmatische activiteiten

IRC heeft in 2023 gezorgd voor nieuwsberichten, symposia, bijeenkomsten, presentaties, e-learning, spellen en workshops over integriteit en compliance, waaronder:

- Symposia risicomanagement, onder andere over innovatie met prof. dr. Leen Paape, en over de risicomatrix met de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT);
- Symposia "Levenslessen", achtereenvolgens met rabbijn Awraham Soetendorp over bezielend werken en met prof. dr. Muel Kaptein "Ben jij 100% integer?";
- Gedragscodequiz tijdens ProRail Summerschool;
- e-learning gedragscode met acteurs en cabaretiërs Jennifer Hoffman, Margôt Ros, Joep van Deudekom en Rob Urgert;
- IntegriTrein: theater in de trein, in samenwerking met 2Tact, Eurest en Stichting Historisch Dieselmaterieel. De trein reed gedurende drie weken door het land om op luchtige wijze te leren hoe om te gaan met diverse situaties rondom integriteit.

Daarnaast is aandacht besteed aan de Week van de Integriteit door publicaties over omgaan met ProRail eigendommen, een terugblik op de IntegriTrein en hoe je makkelijk een melding kunt doen.

Verder zijn door de hele organisatie workshops over sociale veiligheid gehouden als voortzetting van het programma dat loopt sinds 2019.

Integriteitscultuur en sturen op compliance

In het kader van sturen op compliance is in 2022 gestart met het opzetten van knooppuntenoverzicht van regelgeving en bijbehorende experts bij ProRail. Het doel van dit programma is het vergroten van de vindbaarheid van regelgeving, wie daarover advies kan geven,

en te zorgen voor een meer integrale benadering met de betrokken experts. In 2023 is dit project afgerond en is het knooppuntenoverzicht gedeeld met de organisatie.

De ombudsfunctie is in 2022 gestart als pilot. Deze functie – ingericht om (mogelijke) arbeidsconflicten te *voorkomen* – bleek aan de behoefte te voldoen. Dit blijkt uit de stijging in het aantal aanvragen: dit jaar zijn er in totaal 15 bij IRC binnengekomen. De pilot is in 2023 afgerond en de ombudsfunctie is nu officieel ondergebracht bij IRC.

Adviesvragen en meldingen

Het aantal meldingen in 2023 bedraagt in totaal 135, waarvan 61 meldingen, en 74 adviesvragen. De hoeveelheid meldingen is vergelijkbaar met het aantal van vorig jaar. De adviesvragen zijn sterk in aantal toegenomen. De stijging in het aantal adviesvragen laat zien dat situaties vroegtijdig kunnen worden geadresseerd, voordat deze uitmonden in een melding.

Meldingen werden het meest gedaan rondom de thema's *schending wet- en regelgeving* en *intimidatie*. Denk daarbij aan belangenverstrengeling tussen een inhuurmedewerker en opdrachtnemer van ProRail. Dit geldt eveneens voor de adviesvragen. ProRail kent naast deze procedures ook andere mogelijkheden om medewerkers te helpen, bijvoorbeeld bedrijfsmaatschappelijk werk. IRC heeft eveneens een verwijs- en adviesfunctie.

Privacy & AVG/Wpg (Algemene Verordening Gegevensbescherming, Wet politiegegevens)

In 2023 heeft IRC de e-learning '*Goed en veilig overweg met informatie 2023 - Help Anne op het goede spoor*' gemaakt en uitgerold om de bewustwording over het omgaan met informatie en privacy binnen ProRail te vergroten. Daarnaast hebben IRC en externe deskundigen workshops gegeven, onder andere over de regels die gelden voor het verwerken van persoons- en politiegegevens. Hierdoor is de kennis over privacy, AVG en Wpg binnen ProRail vergroot.

Er is gewerkt aan optimalisering van de samenwerking tussen ICT en IRC voor de afhandeling van lekken van persoonsgegevens en bedrijfsvertrouwelijke informatielekken. Doel daarbij is de informatielekken eenduidig en snel af te handelen.

Eveneens is de verplichte *interne* audit Wpg afgerond. Hierbij is de verwerking van politiegegevens door de buitengewoon opsporingsambtenaren getoetst. Het resultaat van deze audit was positief.





Maatschappelijke
verslaglegging

Maatschappelijk verslagleggingsbeleid

Reikwijdte

Onze MVO-verslaglegging (Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen) betreft ProRail én de keten waarin wij actief zijn. Wij concentreren ons op de informatie- en prestatie-indicatoren van ProRail zelf en de mate waarin onze prestaties van invloed zijn op de keten. Partnerschappen blijven buiten beschouwing.

Keuze van onderwerpen

ProRail maakt bij het opstellen van het jaarverslag bewuste keuzes voor thema's en onderwerpen met hoge relevantie en impact, mede gevoed door de inhoud van de materialiteitsmatrix. Het jaarverslag biedt een goed en evenwichtig beeld van onze strategie en activiteiten.

Informatie- en prestatie-indicatoren

De in dit verslag besproken indicatoren geven een goed beeld van onze maatschappelijke doelen en prestaties en spelen een belangrijke rol in de sturing van de organisatie.

Het beheerplan bevat informatie- en prestatie-indicatoren waarop we sturen om de ambities en doelen uit de Lange Termijn Spooragenda te realiseren. De basis is vastgelegd in de Beheerconcessie 2015-2025. Hierin staat voor elke prestatie-indicator een basiskwaliteit in de vorm van een bodemwaarde. We mogen niet onder deze waarde uitkomen. Elke prestatie-indicator heeft ook een streefwaarde. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat stelt de waarden vast. Met onze stakeholders maken wij eveneens prestatieafspraken.

Het meten van de indicatoren dient op betrouwbare wijze plaats te vinden. Mocht dat niet mogelijk zijn, dan melden we dat en geven we een schatting. De definities van de gerapporteerde prestatie-indicatoren zijn opgenomen in het desbetreffende onderdeel van dit jaarverslag.

De informatie- en prestatie-indicatoren in dit verslag hebben betrekking op het door ProRail beheerd gebied. Voor specifieke afspraken over de indicatoren verwijzen wij naar het Beheerplan 2022/2023.

Consistentie

Consistentie van dit verslag met voorgaande jaarverslagen is van groot belang en belangrijke veranderingen worden specifiek vermeld in het verslag. Waar meer toelichting nodig is die de transparantie en de kwaliteit van het jaarverslag ten goede komt, passen wij de inhoud aan.

Verslaggevingscriteria GRI

Dit jaarverslag is opgesteld volgens "GRI Universal Standards 2021" ten aanzien van verslaglegging over duurzaamheid en MVO. ProRail rapporteert op basis van 'With reference', wat inhoudt dat gerapporteerd wordt in lijn met geselecteerde onderdelen van de GRI standaarden. Er is een tabel (GRI Content Index) opgenomen waaruit de voor ons van toepassing zijnde standaarden blijken, gebaseerd op de materiële onderwerpen zoals deze naar voren komen uit de materialiteitsmatrix. De GRI Content Index is voorzien van verwijzingen naar de secties van het jaarverslag waar informatie te vinden is over de gevraagde informatie in de standaarden. Onze maatschappelijke verslaglegging over 2023 is beoordeeld door een onafhankelijke externe accountant, wiens assurance verklaring is opgenomen in dit jaarverslag.

GRI-verslaglegging

Deloitte Accountants heeft een assurance-opdracht uitgevoerd die gericht was op het verkrijgen van een beperkte mate van zekerheid dat de niet-financiële informatie in de hoofdstukken 'Kerncijfers', 'Het jaar 2023', 'Profiel', 'Onze prestaties', 'Medewerkers', 'Omgeving', 'Besturing' en 'Maatschappelijke verslaglegging' in het jaarverslag 2023 van ProRail in alle van materieel belang zijnde aspecten juist is weergegeven in overeenstemming met de GRI Standards (With reference option) van Global Reporting Initiative, de Handreiking maatschappelijke verslaggeving van de Raad voor de Jaarverslaggeving en de interne verslaggevingscriteria van ProRail. De assurance verklaring is enkel opgenomen in het jaarverslag van ProRail B.V. en niet in het jaarverslag van Railinfratrust B.V.

GRI Content Index

Statement of use ProRail B.V. heeft de informatie die in onderstaande GRI content Index is opgenomen over de periode 1 januari 2023 tot en met 31 december 2023 gerapporteerd 'with reference' aan de GRI Standards.
GRI 1 used GRI 1: Foundation 2021

GRI Standard	Omschrijving	Verwijzing	Omissie en/of verduidelijking
GRI 2: Algemene indicatoren 2021			
Organisatieprofiel en verslaglegging			
2-1-a	Naam van de organisatie	Profiel (Organisatie en activiteiten; Juridische structuur), Besturing (Corporate governance; Structuur van de onderneming)	
2-1-b	Eigendomsstructuur en rechtsvorm	Profiel (Organisatie en activiteiten; Juridische structuur), Besturing (Corporate governance; Structuur van de onderneming)	
2-1-c	Locatie van het hoofdkantoor van de organisatie	Profiel (Organisatie en activiteiten; Werkgebied)	
2-1-d	Landen waar de organisatie actief is	Profiel (Organisatie en activiteiten; Werkgebied)	
2-2	Overzicht van alle ondernemingen die in de duurzaamheidsverantwoording zijn opgenomen		Niet van toepassing: ProRail heeft per jaareinde geen deelnemingen en stelt dan ook geen geconsolideerde jaarrekening op.
2-3-a	Verslaggevingsperiode/ Verslaggevingscyclus duurzaamheidsverantwoording	Overige niet-financiële informatie	
2-3-b	Verslaggevingsperiode financiële verantwoording	Overige niet-financiële informatie	
2-3-c	Datum van het meest recente vorige verslag	Overige niet-financiële informatie	
2-3-d	Contactpersoon voor vragen over het verslag of de inhoud daarvan	Overige niet-financiële informatie	
2-4	Gevolgen van een eventuele herformulering van informatie die in een eerder verslag is verstrekt en de redenen voor deze herformulering	Maatschappelijk verslagleggingsbeleid (Consistentie), Overige niet-financiële informatie	
2-5	Beleid met betrekking tot het verkrijgen van externe assurance van het verslag en verwijzing naar het externe assurance-rapport	Maatschappelijk verslagleggingsbeleid (Verslaggevingscriteria GRI), GRI Verslaglegging, Assurance-rapport van de onafhankelijke accountant Overige niet-financiële informatie	

Statement of use ProRail B.V. heeft de informatie die in onderstaande GRI content Index is opgenomen over de periode 1 januari 2023 tot en met 31 december 2023 gerapporteerd 'with reference' aan de GRI Standards.

Activiteiten en medewerkers

2-6	Omschrijving van de toeleveringsketen van de organisatie	Profiel (Organisatie en activiteiten; Werkgebied), Profiel (Onze waardeketen), Financiën (Financiële prestaties), Financiën (Bestedingen 2023)	Er zijn in het rapportagejaar geen significante veranderingen geweest betreffende de omvang, structuur, eigendom of de waardeketen.
2-7	Samenstelling medewerkersbestand	Kerncijfers (Medewerkers), Medewerkers (Onze medewerkers), Medewerkers (Onze medewerkers; Man-vrouw verhouding) Medewerkers (Onze medewerkers; CAO), Overige niet-financiële informatie	ProRail is actief in Nederland, een weergave naar regio is niet van toepassing.
2-8	Werknemers zonder dienstverband		Wij beschikken niet over het aantal gewerkte uren van de door opdrachtnemers ingezette medewerkers. Hierdoor kunnen wij niet rapporteren op dit onderwerp.

Governance

2-9	De bestuursstructuur van de organisatie	Corporate Governance (Raad van commissarissen), Corporate Governance (Raad van bestuur), https://www.prorail.nl/over-ons/organisatie/raad-van-commissarissen , https://www.prorail.nl/over-ons/organisatie/raad-van-bestuur-en-exco	
2-10	Benoeming en selectie hoogste bestuursorgaan	Corporate Governance (Raad van commissarissen), Corporate Governance (Raad van bestuur), https://www.prorail.nl/over-ons/organisatie/raad-van-commissarissen , https://www.prorail.nl/over-ons/organisatie/raad-van-bestuur-en-exco	
2-11	Voorzitter hoogste bestuursorgaan	Corporate Governance (Raad van commissarissen), Corporate Governance (Raad van bestuur)	
2-12	Rol van het hoogste bestuurslichaam met betrekking tot het toezicht op het managen van impacts	Profiel (Maatschappelijk verantwoord ondernemen), Profiel (Materialiteitsanalyse)	
2-13	Delegeren van verantwoordelijkheid voor het managen van impacts	Profiel (Maatschappelijk verantwoord ondernemen), Overige niet-financiële informatie	
2-14	Rol van het hoogste bestuurslichaam bij duurzaamheidsverslaglegging	Profiel (Maatschappelijk verantwoord ondernemen), Profiel (Materialiteitsanalyse), Overige niet-financiële informatie	
2-15	Belangenverstrengeling	Besturing (Integriteit, compliance en privacy/AVG), Corporate Governance	
2-16	Communicatie over kritieke zorgen	Besturing (Integriteit, compliance en privacy/AVG), Corporate Governance	Wanneer sprake is van 'critical concerns' worden deze gedeeld met de raad van bestuur. De aantallen worden momenteel niet gemonitord of bijgehouden. Wij zijn voornemens deze registratie de komende jaren in te richten.
2-17	Collectieve kennis van het hoogste bestuursorgaan	Maatschappelijkverslagleggingsbeleid, Profiel (Maatschappelijk verantwoord ondernemen),	

Statement of use ProRail B.V. heeft de informatie die in onderstaande GRI content Index is opgenomen over de periode 1 januari 2023 tot en met 31 december 2023 gerapporteerd 'with reference' aan de GRI Standards.

		Profiel (Materialiteitsanalyse), Besturing (Risicomanagement)	
2-18	Evaluatie van de prestaties van het hoogste bestuursorgaan	Besturing (Bericht van de raad van commissarissen), Besturing (Terugblik en bijeenkomsten raad van commissarissen; Functioneren RvB(-leden))	
2-19	Bezoldigingsbeleid	Corporate Governance (Raad van commissarissen), Corporate Governance (Raad van bestuur), https://www.prorail.nl/over-ons/organisatie/raad-van-commissarissen , https://www.prorail.nl/over-ons/organisatie/raad-van-bestuur-en-exco	In 2023 was geen sprake van terugvordering van uitgekeerde beloning aan een bestuurslid. De bezoldiging van bestuursleden bestaat uit een vaste vergoeding. Er zijn geen variabele beloningen die gerelateerd worden aan gestelde doelen en behaalde resultaten.
2-20	Proces van vaststellen bezoldiging	Corporate Governance (Raad van commissarissen), Corporate Governance (Raad van bestuur), https://www.prorail.nl/over-ons/organisatie/raad-van-commissarissen , https://www.prorail.nl/over-ons/organisatie/raad-van-bestuur-en-exco	
2-21	Jaarlijkse totale vergoedingsratio	Corporate Governance (Raad van commissarissen), Corporate Governance (Raad van bestuur), Jaarrekening	Op dit moment voldoen wij niet aan de rapportagecriteria van deze disclosure. Wij zijn voornemens deze informatie de komende jaren op te nemen.

Strategie en beleid

2-22	Verklaring over duurzame ontwikkeling strategie	Profiel (Maatschappelijk verantwoord ondernemen), Besturing (Risicomanagement)	
2-23	Beleids toezeggingen	www.prorail.nl/corporate-governance/gedragscode	Op dit moment voldoen wij niet aan de rapportagecriteria van deze disclosure. Wij zijn voornemens deze informatie de komende jaren op te nemen.
2-24	Implementeren beleidstoezeggingen	www.prorail.nl/over-ons/organisatie/integriteit-compliance-risicomanagement	
2-25	Processen ten behoeve van het herstellen van negatieve impact	Besturing (Risicomanagement), Profiel (Maatschappelijk verantwoord ondernemen),	Op dit moment voldoen wij niet aan de rapportagecriteria van deze disclosure. Wij zijn voornemens deze informatie de komende jaren op te nemen.
2-26	Mechanismen voor het inwinnen van advies en het uiten van zorgen	Besturing (Integriteit, compliance en privacy/AVG)	
2-27	Naleving van wet- en regelgeving	Besturing (Integriteit, compliance en privacy/AVG)	Op dit moment voldoen wij niet aan de rapportagecriteria van deze disclosure. Wij zijn voornemens deze informatie de komende jaren op te nemen.
2-28	Lidmaatschap verenigingen	Overige niet-financiële informatie	

Betrokkenheid stakeholders

2-29	Wijze waarop belanghebbenden worden betrokken	Omgeving (Onze stakeholders), Omgeving (Betrokkenheid van onze stakeholders; In contact met onze stakeholders)	
2-30	collectieve arbeidsovereenkomst	Medewerkers (Onze medewerkers; CAO)	

GRI 3: Materiële thema's 2021

Statement of use ProRail B.V. heeft de informatie die in onderstaande GRI content Index is opgenomen over de periode 1 januari 2023 tot en met 31 december 2023 gerapporteerd 'with reference' aan de GRI Standards.

3-1	Proces van bepalen materiële thema's	Materialiteitsanalyse	
3-2	Lijst met materiële thema's	Materialiteitsanalyse (Ontwikkelingen wet- en regelgeving) Materialiteitsanalyse (Materialiteitsmatrix)	

Betaalbaar spoor (GRI 201: Economische prestatie 2016)

3-3	Managementbenadering	Maatschappelijk verslagleggingsbeleid, Omgeving (Betrokkenheid van onze stakeholders; In contact met onze stakeholders), Profiel (Materialiteitsanalyse), GRI-verslaglegging (Afbakening materiële thema's), Financiën	We hebben de eisen ten aanzien van de management approach op dit moment niet volledig geïmplementeerd. We streven ernaar dit binnen nu en twee jaar te doen.
201-1	Directe economische waarden die zijn gegenereerd en gedistribueerd	Jaarrekening	
201-3	Dekking van de sociale-, en pensioenverplichtingen van de organisatie	Jaarrekening	
201-4	Financiële steun van een overheid	Jaarrekening	

CO₂-voetafdruk (GRI 302: Energie 2016)

3-3	Managementbenadering	Maatschappelijk verslagleggingsbeleid, Omgeving (Betrokkenheid van onze stakeholders; In contact met onze stakeholders), Profiel (Materialiteitsanalyse), GRI-verslaglegging (Afbakening materiële thema's), Profiel (Maatschappelijk verantwoord ondernemen), Onze prestaties (Duurzaam spoor)	
302-1	Energieverbruik binnen de organisatie	Overige niet-financiële informatie	De volgende bronnen van brandstofverbruik en -verkoop zijn niet van toepassing op ProRail: cooling consumption, steam consumption, electricity sold, heating sold, cooling sold, steam sold.
302-2	Energieverbruik buiten de organisatie	Overige niet-financiële informatie	
302-3	Energie intensiteit	Overige niet-financiële informatie	
302-4	Reductie van het energieverbruik	Overige niet-financiële informatie	
302-5	Reductie van de energiebehoefte ten aanzien van producten en diensten	Overige niet-financiële informatie	

CO₂-voetafdruk (GRI 305: Emissies 2016)

3-3	Managementbenadering	Maatschappelijk verslagleggingsbeleid, Omgeving (Betrokkenheid van onze stakeholders; In contact met onze stakeholders), Profiel (Materialiteitsanalyse), GRI-verslaglegging (Afbakening materiële thema's), Profiel (Maatschappelijk verantwoord ondernemen), Onze prestaties (Duurzaam spoor)	We hebben de eisen ten aanzien van de management approach op dit moment niet volledig geïmplementeerd. We streven ernaar dit binnen nu en twee jaar te doen.
305-1	Directe emissies van broeikasgassen (scope 1)	Overige niet-financiële informatie	
305-2	Indirecte emissies van broeikasgassen (scope 2)	Overige niet-financiële informatie	

Statement of use ProRail B.V. heeft de informatie die in onderstaande GRI content Index is opgenomen over de periode 1 januari 2023 tot en met 31 december 2023 gerapporteerd 'with reference' aan de GRI Standards.

305-3	Andere indirecte emissies van broeikasgassen (scope 3)	Overige niet-financiële informatie	Momenteel hebben wij geen inzicht in de scope 3 inzet van Biobrandstoffen. Wij zullen in 2024 onderzoeken of dit een materiële emissie is.
305-4	Broeikasgassen emissie-intensiteit		Momenteel beschikken wij voor Scope 3 niet over de onderverdeling naar soorten gas. Wij streven ernaar om in de komende twee jaar te onderzoeken of we deze onderverdeling beschikbaar kunnen krijgen.
305-5	Vermindering van de uitstoot van broeikasgassen		Wij hebben deze informatie momenteel niet beschikbaar. We streven ernaar hier binnen de komende twee jaar over te kunnen rapporteren.
305-6	Emissies van ozonafbrekende stoffen (ODS)		Wij hebben deze informatie momenteel niet beschikbaar. We streven ernaar hier binnen de komende twee jaar over te kunnen rapporteren.
305-7	Stikstofoxiden (NOx), zwaveloxiden (SOx) en andere significante luchtmissies		Deze indicator valt buiten scope.

CO₂-voetafdruk (GRI 308: Beoordeling milieucriteria leveranciers 2016)

3-3	Managementbenadering	Maatschappelijk verslagleggingsbeleid, Omgeving (Betrokkenheid van onze stakeholders; In contact met onze stakeholders), Profiel (Materialiteitsanalyse), GRI-verslaglegging (Afbakening materiële thema's), Profiel (Maatschappelijk verantwoord ondernemen), Onze prestaties (Duurzaam spoor; Materialen)	We hebben de eisen ten aanzien van de management approach op dit moment niet volledig geïmplementeerd. We streven ernaar dit binnen nu en twee jaar te doen.
308-1	Nieuwe leveranciers die zijn gescreend op basis van milieucriteria	Overige niet-financiële informatie	
308-2	Negatieve milieueffecten in de toeleveringsketen en ondernomen acties		Wij hebben deze informatie momenteel niet beschikbaar. We streven ernaar hier binnen de komende twee jaar over te kunnen rapporteren.

PRORAIL: Punctueel en betrouwbaar spoor

3-3	Managementbenadering	Maatschappelijk verslagleggingsbeleid, Omgeving (Betrokkenheid van onze stakeholders; In contact met onze stakeholders), Profiel (Materialiteitsanalyse), GRI-verslaglegging (Afbakening materiële thema's), Onze prestaties (Punctueel spoor), Onze prestaties (Betrouwbaar spoor)	We hebben de eisen ten aanzien van de management approach op dit moment niet volledig geïmplementeerd. We streven ernaar dit binnen nu en twee jaar te doen.
ProRail indicator	Reizigerspunctualiteit 5 minuten HRN	Onze prestaties (Punctueel spoor)	
ProRail indicator	Reizigerspunctualiteit 15 minuten HRN	Onze prestaties (Punctueel spoor)	

Statement of use ProRail B.V. heeft de informatie die in onderstaande GRI content Index is opgenomen over de periode 1 januari 2023 tot en met 31 december 2023 gerapporteerd 'with reference' aan de GRI Standards.

ProRail indicator	Reizigerspunctualiteit 5 minuten HSL	Onze prestaties (Punctueel spoor)
ProRail indicator	Betrouwbaarheid Regionale Series	Onze prestaties (Punctueel spoor)
ProRail indicator	Impactvolle verstoringen infra (Klanthinder)	Onze prestaties (Betrouwbaar spoor)

PRORAIL: Veiligheid (GRI 403: Gezond en veilig werken 2018)

3-3	Managementbenadering	Maatschappelijk verslagleggingsbeleid, Omgeving (Betrokkenheid van onze stakeholders; In contact met onze stakeholders), Profiel (Materialiteitsanalyse), GRI-verslaglegging (Afbakening materiële thema's), Onze prestaties (Veiligheid)	We hebben de eisen ten aanzien van de management approach op dit moment niet volledig geïmplementeerd. We streven ernaar dit binnen nu en twee jaar te doen.
403-9	Werkgerelateerde verwondingen	Overige niet-financiële informatie	Wij hebben verantwoord over de indicatoren die het meest relevant zijn voor ProRail. Vanwege een systeemwisseling is het gewerkt aantal uren van medewerkers voor deze indicator niet betrouwbaar te rapporteren. Wij streven ernaar dit in de komende jaren toe te voegen. Daarnaast is het volume van werk van spoooraannemers een concurrentiegevoelig gegeven, waardoor wij niet beschikken over het aantal gewerkte uren van de door opdrachtnemers ingezette medewerkers. Hierdoor kunnen wij niet rapporteren over de verhouding van de arbeidsongevallen ten opzichte van het gewerkte aantal uren.
ProRail indicator	Aantal aanrijdingen overweggebruikers	Onze prestaties (Veiligheid; Veilig leven)	
ProRail indicator	Aantal botsingen trein-trein	Onze prestaties (Veiligheid; Veilig reizen)	
ProRail indicator	Aantal ontsporingen	Onze prestaties (Veiligheid; Veilig reizen)	
ProRail indicator	Aantal STS-passages (roodseinpassages)	Onze prestaties (Veiligheid; Veilig reizen)	
ProRail indicator	Aantal STS-passages gevaarpunt bereikt (roodseinpassages)	Onze prestaties (Veiligheid; Veilig reizen)	
ProRail indicator	Aantal arbeidsveiligheidsincidenten	Onze prestaties (Veiligheid; Veilig werken)	

PRORAIL: Capaciteit

3-3	Managementbenadering	Maatschappelijk verslagleggingsbeleid, Omgeving (Betrokkenheid van onze stakeholders; In contact met onze stakeholders), Profiel (Materialiteitsanalyse), GRI-verslaglegging (Afbakening materiële thema's), Onze prestaties (Capaciteit), Onze prestaties (Stations- en spoorvernieuwingen)	We hebben de eisen ten aanzien van de management approach op dit moment niet volledig geïmplementeerd. We streven ernaar dit binnen nu en twee jaar te doen.
-----	----------------------	--	--

PRORAIL: Innovatieve oplossingen en ontwikkelingen

Statement of use ProRail B.V. heeft de informatie die in onderstaande GRI content Index is opgenomen over de periode 1 januari 2023 tot en met 31 december 2023 gerapporteerd 'with reference' aan de GRI Standards.

3-3	Managementbenadering	Maatschappelijk verslagleggingsbeleid, Omgeving (Betrokkenheid van onze stakeholders; In contact met onze stakeholders), Profiel (Materialiteitsanalyse), GRI-verslaglegging (Afbakening materiële thema's), Onze prestaties (Innovatieve oplossingen en ontwikkelingen)	We hebben de eisen ten aanzien van de management approach op dit moment niet volledig geïmplementeerd. We streven ernaar dit binnen nu en twee jaar te doen.
-----	----------------------	--	--

PRORAIL: Klanttevredenheid en reputatie

3-3	Managementbenadering	Maatschappelijk verslagleggingsbeleid, Omgeving (Betrokkenheid van onze stakeholders; In contact met onze stakeholders), Profiel (Materialiteitsanalyse), GRI-verslaglegging (Afbakening materiële thema's), Omgeving (Betrokkenheid van onze stakeholders)	We hebben de eisen ten aanzien van de management approach op dit moment niet volledig geïmplementeerd. We streven ernaar dit binnen nu en twee jaar te doen.
ProRail indicator	Klantoordeel reizigersvervoerders	Omgeving (Betrokkenheid van onze stakeholders)	
ProRail indicator	Klantoordeel goederenvervoerders	Omgeving (Betrokkenheid van onze stakeholders)	

Afbakening materiële thema's

Materiële thema's	Bijbehorende GRI standard	Afbakening				
		Toeleverende industrie (materialen)	ProRail leveranciers	ProRail medewerkers	VervoerdersReizigers Samenleving / omgeving	
Betaalbaar spoor	GRI 201: Economische prestatie		✓	✓	✓	✓
CO ₂ -voetafdruk	GRI 302: Energie	✓	✓	✓	✓	
	GRI 305: Emissies	✓	✓	✓	✓	
	GRI 308: Beoordeling milieucriteria leveranciers		✓			
Punctueel en betrouwbaar spoor					✓	✓
Spoorveiligheid	GRI 403: Gezond en veilig werken		✓		✓	✓
Capaciteit					✓	✓
Innovatieve oplossingen en ontwikkelingen		✓	✓		✓	
Klanttevredenheid en reputatie					✓	

Overige niet-financiële gegevens

Aanvullende algemene informatie

Aanvullende informatie medewerkers

Samenstelling medewerkersbestand	<p>De samenstelling van het medewerkersbestand is berekend op basis van het aantal medewerkers met een dienstverband in het boekjaar. Er is geen sprake van significante fluctuaties in het aantal medewerkers gedurende het boekjaar of ten opzichte van voorgaande jaren.</p> <p>Ultimo 2023 waren er 5.277 medewerkers indienst. Dit waren 3.771 mannen en 1.506 vrouwen.</p>
Aantal medewerkers naar dienstverband (vast/bepaalde tijd)	<p>In 2023 heeft 96,5% van de medewerkers van ProRail een vast dienstverband. De overige 3,5% van de medewerkers heeft een dienstverband voor bepaalde tijd.</p> <p>Verhouding van vrouwelijke medewerkers naar type dienstverband: 97,5 % vast, 2,5% bepaalde tijd.</p> <p>Verhouding van mannelijke medewerkers naar type dienstverband: 96,1% vast, 3,9% bepaalde tijd.</p>
Aantal medewerkers naar dienstverband (full-time/part-time)	<p>In 2023 heeft 87,2% van de medewerkers van ProRail een full-time dienstverband. De overige 12,8% van de medewerkers heeft een part-time dienstverband.</p> <p>Verhouding van vrouwelijke medewerkers naar full-time/part-time dienstverband: 70,3% full-time, 29,7% part-time.</p> <p>Verhouding van mannelijke medewerkers naar full-time/part-time dienstverband: 94,0% full-time, 6,0% part-time.</p>
Inhuur medewerkers	<p>ProRail maakt gebruik van aannemers met eigen personeel of inhuur. ProRail gunt opdrachten via aanbestedingstrajecten. Hierbij worden aan de aannemer geen eisen gesteld over de samenstelling van het medewerkersbestand of aan het aantal uur dat hij medewerkers daadwerkelijk inzet op de opdracht. Hierdoor is voor ProRail niet betrouwbaar vast te stellen wat de omvang hiervan is.</p>

Aanvullende informatie veiligheid: Werkgerelateerde verwondingen

De rapportage over deze GRI-standaard omvat alle medewerkers van ProRail en van de aannemers, voor zover de gevraagde informatie beschikbaar is voor ProRail.

De werkgerelateerde gevaren die een risico op ernstig letsel met zich meebrengen, zijn in samenwerking met de spooraanbesteders in railAlertverband bepaald en vastgelegd in een Arbocatalogus: <https://arbo.railalert.nl/>. Daarnaast beschikt ProRail voor het eigen personeel over een Risico Inventarisatie & Evaluatie (RI&E) en over preventiemedewerkers. Maatregelen en acties die zijn genomen of worden uitgevoerd om werkgerelateerde gevaren te elimineren en risico's te minimaliseren zijn vastgelegd in het 'Meerjarenplan BVR Arbeidsongeval 2021-2024'. Verbetermaatregelen in relatie tot spoorwerk worden samen met aannemers in railAlertverband genomen.

Aantal doden als gevolg van werkgerelateerd letsel	<p>In 2023 was sprake van één fataal werkgerelateerd ongeval onder de medewerkers van ProRail en de medewerkers van aannemers, het betreft de aanrijding nabij Voorschoten waarbij een bestuurder van een kraan om het leven is gekomen. Als gevolg van de aanrijding is een reizigerstrein van NS Reizigers ontspoord. Daarnaast is in 2023 een machinist van NS Reizigers om het leven gekomen na een aanrijding met een trein. Na onderzoek is bepaald dat het een ongeval betreft.</p>
Aantal ernstig gewonden als gevolg van werkgerelateerde ongevallen	<p>In 2023 waren er vier ernstig gewonden als gevolg van werkgerelateerde ongevallen bij opdrachtnemers. Dit betrof tweemaal het vallen van hoogte, éénmaal een zaagincident en één persoon die is getroffen door een wegschietend voorwerp.</p> <p>Er waren er in 2023 geen ernstig gewonden als gevolg van een ongeval onder ProRail medewerkers.</p>
Aantal bekende werkgerelateerde ongevallen, waarbij sprake was van letsel en verzuim	<p>In 2023 was in totaal sprake van 21 werkgerelateerde ongevallen, waarbij sprake was van letsel en verzuim. Hieronder waren geen ProRail medewerkers.</p>
De belangrijkste oorzaken van werkgerelateerde ongevallen	<p>Vallen, snijden, beknellen, verdraaien, struikelen en verzwikken.</p>

Overige aanvullende informatie

Verslaggevingsperiode	1 januari 2023 t/m 31 december 2023
Datum van het meest recente vorige verslag	7 april 2023
Verslaggevingscyclus	Jaarlijks
Betrokkenheid hoogste bestuursorgaan en hoogste leidinggevendend bij proces externe assurance	De raad van commissarissen en de raad van bestuur zijn betrokken bij het jaarlijkse proces van de accountantscontrole, waaronder afstemming controleplan, tussentijdse afstemmingen over de voortgang met de accountant en ze worden geïnformeerd over de uitkomst van de werkzaamheden door de accountant.
Rol van hoogste bestuurslichaam bij duurzaamheidsverslaglegging	De raad van commissarissen en de raad van bestuur zijn betrokken bij het proces van totstandkoming van de duurzaamheidsinformatie in het jaarverslag. Op beide niveaus vinden meerdere sessies plaats waarin het jaarverslag wordt behandeld, waaronder de bestuursvergaderingen van de rvb en rvc, afstemming met de accountant inzake het controleplan, tussentijdse afstemmingen over de voortgang met de accountant en ze worden geïnformeerd over de uitkomst van de werkzaamheden door de accountant.
Delegatie van verantwoordelijkheid voor het beheersen van impacts	De raad van bestuur heeft de verantwoordelijkheid voor het beheer van de verschillende impacts gedelegeerd aan de hoogste afdelingsmanagers, welke hierover rapporteren aan de raad van bestuur via de reguliere planning-, control- en rapportagecyclus.
Gevolgen van een eventuele herformulering van informatie die in een eerder verslag is verstrekt en de redenen voor deze herformulering	In het jaarverslag 2023 is geen sprake van herformulering van informatie die in een eerder verslag is verstrekt.
Contactpersoon voor vragen over het verslag of de inhoud daarvan	Zie: http://www.prorail.nl/contact
ProRail heeft de volgende externe charters onderschreven	<ul style="list-style-type: none">- UN Global Compact principles (middels lidmaatschap UIC)- Meerjarenafspraken energie (MJA3)- Green Deal Duurzaam GWW- De Nederlandse Corporate Governance Code- CO₂-prestatieladder- Global Reporting Initiative
ProRail is aangesloten bij de volgende associaties	European Rail Infrastructure Managers (EIM), Union Internationale des Chemins de Fer (UIC), Rail Net Europe (RNE), Platform of Rail Infrastructure Managers in Europe (PRIME), Rail Cargo Information Netherlands, Railforum, NextGeneration Infrastructure, railAlert, Stichting bewuste bouwers, Raad voor Vastgoed Rijksoverheid, Rijksprojectenacademie, Stichting Klimaatvriendelijke Aanbesteden en Ondernemen, Kennis in het Groot (KING), Stichting Ondergronds Bouwen, Raad van Advies Instituut voor Bouwrecht, Adviesraad van de Raad van Arbitrage voor de bouw, Stichting Bouwpluim, Bouwreflectie, Innovatietafel, Stichting Vernieuwing Bouw, Dutch Innovation Centre for Electric Road Transport, VNO-NCW, De Slinger Utrecht, Gezondheidsfondsen voor rookvrij.

Aanvullende informatie CO₂-voetafdruk

Vanwege het ontbreken van definitieve cijfers inzake het energieverbruik en de uitstoot over 2023 rapporteren we met terugwerkende kracht over de realisatie 2022.

Aanvullende informatie energieverbruik

Het verbruik vanuit alle verschillende energiebronnen wordt omgerekend naar MJ primair energiegebruik, zoals voorgeschreven in de MJA3 systematiek, waarbij gebruik wordt gemaakt van de hierin opgenomen conversiefactoren, welke zijn vastgelegd in: <https://www.co2emissiefactoren.nl/lijst-emissiefactoren/>

Het energieverbruik bestaat uit ingekochte elektriciteit en gas. Er wordt geen energie doorverkocht.

Energieverbruik binnen de organisatie uit duurzame bronnen (renewable)	Totaal energieverbruik binnen de organisatie uit duurzame bronnen in 2022 was 1.260 TJ exclusief auto's en 1.309 TJ inclusief auto's. Dit is opgebouwd uit 1.163 TJ groene elektriciteit (inclusief 15 TJ zelf opgewekte elektriciteit) en 82 TJ groen gas.
Energieverbruik binnen de organisatie uit grijze bronnen (non-renewable)	Totaal energieverbruik uit grijze bronnen in 2022 was 91 TJ. Dit is opgebouwd uit 27 TJ stadsverwarming, 22 TJ voor brandstof en elektriciteitsgebruik van de lease en bedrijfswagens, 63 TJ aan grijze stroom voor en 1,5 TJ aan diesel ten behoeve van noodstroomaggregaten.

Totaal elektriciteitsgebruik	Het totale elektriciteitsgebruik van ProRail bedroeg in 2022 130 GWh.
Totaal gasgebruik	Het totale gasverbruik van ProRail bedroeg in 2022: 2,7 mln. m ³ gas.
Energieverbruik buiten de organisatie	Totaal energiegebruik buiten de organisatie in 2022 bedroeg: 13.342 TJ (2021: 12.410 TJ). Dit is inclusief energieverbruik van dieseltreinen.
Energie-intensiteit	De energie intensiteit van ProRail is onderverdeeld naar drie categorieën: <ul style="list-style-type: none"> - Stations (gerapporteerd per m2): 0,189 GJ/m2 - Infra (per km spoor): 113,5 GJ/km - Kantoren (per m2): 1,24GJ/m2 <p>De energie intensiteit van de stations bevat elektriciteit, aardgas (incl. groen gas) en stadsverwarming. De energie intensiteit van infra en kantoren bevat elektriciteit, aardgas (incl. groen gas) en stadsverwarming en dieselverbruik noodstroomaggregaten.</p>
Reductie van het energieverbruik	ProRail heeft in 2022 voor 2,5 mln. kWh aan procesmaatregelen getroffen, ruim de helft is door stations gerealiseerd (1,7mln kWh). Het betreft besparing van gas, elektriciteit en stadsverwarming. <p>Het basisjaar voor het bepalen van de procesmaatregelen is 2015. Dit is gelijk aan het basisjaar van de energiedoelstellingen die zijn opgenomen in het Meerjarenplan Duurzaamheid 2016-2030.</p>
Reductie van de energiebehoefte ten aanzien van producten en diensten	Door het verminderen van wissels is minder energie nodig voor het laten rijden van treinen. Ook de implementatie van Routelint zorgt voor een energiebesparing bij de treinen. De totale ketenbesparing is ongeveer 0,2TJ. <p>Het basisjaar voor het bepalen van de reductie in energiebehoefte van geleverde producten en diensten is 2015, gelijk aan het basisjaar voor de energiedoelstellingen die zijn opgenomen in het Meerjarenplan Duurzaamheid 2016-2030.</p>

Aanvullende informatie emissies

Om de ontwikkeling van de CO₂ emissie en het effect van CO₂ reducerende maatregelen te monitoren berekent ProRail sinds 2008 de CO₂ voetafdruk. De CO₂ voetafdruk voor 2022 is vastgelegd in de Emissie inventaris 2022 (<https://www.prorail.nl/siteassets/homepage/toekomst/duurzaamheid/documenten/co2-emissie-inventaris-2022--05-03-2024.pdf>). Hierin zijn onder andere de grondslagen en de emissiefactoren vastgelegd die zijn gehanteerd bij de bepaling van de emissies in scope 1, 2 en 3.

Directe emissies van broeikasgassen (scope 1)	Directe emissies van broeikasgassen (CO ₂ en CH ₄) naar gewicht waren in 2022 5,8 kiloton.
Indirecte emissies van broeikasgassen (scope 2)	Indirecte emissie van broeikasgassen (CO ₂) in Nederland in 2022 bedroeg naar gewicht 4,4 kiloton (2021: 0,8 kiloton). De toename wordt grotendeels verklaard doordat in 2021 vergroening van het gehele elektriciteitsverbruik heeft plaatsgevonden door middel van certificaten Garanties van Oorsprong (GvO's). In 2022 is dit vanwege een hoger uitvallend energieverbruik dan de prognose niet voor het gehele verbruik gedaan, waardoor ruim 5% van het elektriciteitsverbruik niet is vergroend. Op het moment van signalering was bijkopen van GvO's niet meer mogelijk. Ter voorkoming hiervan in de toekomst is de monitoring hierop verscherpt, zodat tijdig aanvullend ingekocht kan worden indien nodig. Daarnaast is een deel van de stijging te verklaren door hoger verbruik van stadsverwarming door de hoofdkantoren.
Andere indirecte emissies van broeikasgassen (scope 3)	De scope 3 emissies (CO ₂) in 2022 bedroegen in totaal 0,342 kiloton. Dit wordt veroorzaakt door zakelijk personenvervoer, zoals zakelijke kilometers met vliegtuigen, privéauto's en openbaar vervoer.

Aanvullende informatie milieuscreening leveranciers

Nieuwe leveranciers die zijn gescreend op basis van milieucriteria

ProRail is een opdrachtgeverorganisatie. Daardoor is de mate waarin opdrachtnemers/leveranciers rekening houden met milieucriteria van grote invloed op het resultaat van ProRail. 45% á 60% van de inkoopomzet betreft werkzaamheden die de veiligheid en beschikbaarheid van de spoorinfrastructuur beïnvloeden. Deze omzet loopt via de erkenningsregeling van ProRail. Binnen deze regeling wordt 100% gescreend op de aanwezigheid van een milieumanagementsysteem conform ISO 14001, of delen daarvan voor zover nodig, om te kunnen blijven voldoen aan de regelgeving die voor het bedrijf relevant is. Naast het screenen van zijn belangrijkste opdrachtnemers (die werkzaamheden aan het spoor verrichten,) stelt ProRail inkoopvoorwaarden, contractbepalingen en duurzame inkoopbeisen ten aanzien van milieus aspecten.





Jaarrekening 2023

Inhoudsopgave

Geconsolideerde balans per 31 december 2023	129
Geconsolideerde winst- en verliesrekening over 2023	130
Geconsolideerd overzicht van het totaalresultaat 2023	131
Geconsolideerd kasstroomoverzicht 2023	132
Toelichting op de geconsolideerde balans, de geconsolideerde winst- en verliesrekening en het geconsolideerde kasstroomoverzicht	133
Enkelvoudige balans per 31 december 2023	175
Enkelvoudige winst- en verliesrekening per 31 december 2023	176
Toelichting op de enkelvoudige balans en de enkelvoudige winst- en verliesrekening	177

Geconsolideerde balans per 31 december 2023

(Vóór verwerking van het resultaat)

Bedragen in miljoenen euro's

Activa		31 december 2023	31 december 2022
Vaste activa			
Immateriële vaste activa	1	286	266
Materiële vaste activa	2	20.332	19.775
Financiële vaste activa	3	5	-
		<u>20.623</u>	<u>20.041</u>
Vlottende activa			
Vorraden	4	18	19
Onderhanden projecten in opdracht derden	5	4	10
Vorderingen en overlopende activa	6	418	194
Liquide middelen	7	290	539
		<u>730</u>	<u>762</u>
Totaal Activa		21.353	20.803
Passiva			
Eigen vermogen	8		
Gestort kapitaal		0,02	0,02
Wettelijke reserve		25	29
Agio		1.599	1.599
Overige reserve		-20	-24
Onverdeeld resultaat		-	-
		<u>1.604</u>	<u>1.604</u>
Vorzieningen	9	51	74
Langlopende schulden	10	18.732	18.184
Kortlopende schulden en overlopende passiva	11	966	942
		<u>21.353</u>	<u>20.803</u>
Totaal Passiva		21.353	20.803

Geconsolideerde winst- en verliesrekening over 2023

Bedragen in miljoenen euro's

	2023	2022
Netto omzet		
Exploitatiebijdragen Rijksoverheid	1.083	1.021
Gebruiksvergoeding	376	355
Overige	<u>47</u>	<u>45</u>
	1.506	1.422
Geactiveerde productie eigen bedrijf	137	110
Overige bedrijfsopbrengsten	<u>6</u>	<u>5</u>
Som der bedrijfsopbrengsten	14	1.538
Bedrijfslasten	15	
Kosten van uitbesteed werk en andere externe kosten	-1.062	-916
Lonen en salarissen	-460	-402
Sociale lasten	-111	-95
Afschrijvingskosten (im)materiële vaste activa	-85	-87
Overige waardeveranderingen (im)materiële vaste activa	-5	-3
Bijzondere waardevermindering van vlottende activa	-	0
Overige bedrijfslasten	<u>-23</u>	<u>-33</u>
Som der bedrijfslasten	-1.746	-1.535
Financiële baten en lasten	16	
Rentebaten en soortgelijke opbrengsten	23	2
Rentelasten en soortgelijke kosten	<u>-9</u>	<u>-11</u>
	14	-9
Resultaat voor belastingen	<u>-84</u>	<u>-6</u>
Belastingen	17	<u>3,0</u>
Resultaat voor mutatie egalisatierekening	18	<u>-7</u>
Mutatie egalisatierekening	19	<u>7</u>
Resultaat na belastingen	-	-

Geconsolideerd overzicht van het totaalresultaat 2023

Bedragen in miljoenen euro's

	2023	2022
Geconsolideerd resultaat na belastingen	-	-
Rechtstreekse mutaties in het eigen vermogen	-	-
Totaalresultaat	-	-

Geconsolideerd kasstroomoverzicht 2023

Bedragen in miljoenen euro's

	2023	2022
Ontvangsten vanuit Mobiliteitsfonds	1.078	1.239
Ontvangsten van vervoerders	372	361
Ontvangsten van derden	129	114
Ontvangsten beheer, onderhoud en derden projecten (OHP)	1.578	1.714
Betalingen aan leveranciers ¹	-1.453	-1.113
Betalingen aan werknemers	-406	-363
Betalingen leveranciers en werknemers beheer, onderhoud en derden projecten (OHP)	-1.858	-1.476
Afdrachten/Ontvangsten omzetbelasting	-123	-108
Betaalde winstbelasting	-1	-1
Kasstroom uit bedrijfsoperaties	-403	130
Ontvangen interest	19	-
Betaalde interest	-5	-5
Kasstroom uit operationele activiteiten	-389	125
Ontvangsten vanuit Mobiliteitsfonds	1.459	1.364
Ontvangsten van derden	194	145
Betalingen aan leveranciers	-1.387	-1.263
Betalingen aan werknemers	-126	-107
Kasstroom uit investeringsactiviteiten	140	138
Aflossing leningen	-	-
Kasstroom uit financieringsactiviteiten	-	-
Totale kasstroom	-249	263
Liquide middelen einde boekjaar	290	539
Liquide middelen begin boekjaar	539	276
Mutatie liquide middelen	-249	263

1) Voor nadere toelichting op deze kasstroom verwijzen wij naar onderdeel 7. Liquide middelen van de toelichting jaarrekening

Toelichting op de geconsolideerde balans, de geconsolideerde winst- en verliesrekening en het geconsolideerde kasstroomoverzicht

Algemeen

In de geconsolideerde jaarrekening zijn de financiële gegevens opgenomen van Railinfratrust B.V. en zijn groepsmaatschappij ProRail B.V. (ProRail). Bij de consolidatie zijn de onderlinge transacties, vorderingen en schulden geëlimineerd. Ingevolge artikel 402 Titel 9 Boek 2 BW is de vennootschappelijke winst- en verliesrekening op vereenvoudigde wijze opgesteld.

Aandeelhouder

De Nederlandse Staat is de enige aandeelhouder van Railinfratrust B.V. Het aandeelhouderschap is ondergebracht bij het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

Structuur van de onderneming

Railinfratrust B.V. is een niet-beursgenoteerde vennootschap, gevestigd te Utrecht, Moreelsepark en geregistreerd bij de Kamer van Koophandel te Utrecht onder nummer 30127443. In de statuten is opgenomen dat het bestuur van de vennootschap wordt gevormd door drie statutaire bestuurders. De raad van commissarissen houdt toezicht.

Verslaggevingsperiode

Deze jaarrekening heeft betrekking op het boekjaar 2023, dat is geëindigd op balansdatum 31 december 2023.

Toegepaste standaarden

De jaarrekening is opgesteld in overeenstemming met de wettelijke bepalingen van Titel 9 Boek 2 van het Burgerlijk Wetboek en de uitspraken van de Richtlijnen voor de Jaarverslaggeving, uitgegeven door de Raad voor de Jaarverslaggeving. Waar afgeweken wordt van de wettelijke bepalingen en/of de Richtlijnen voor de Jaarverslaggeving lichten wij dit toe in het onderdeel 'Presentatie' in de grondslagen. De hierna uiteengezette grondslagen voor de financiële verslaggeving zijn consistent toegepast voor de gepresenteerde perioden in deze jaarrekening.

Continuïteit

Deze jaarrekening is opgesteld uitgaande van de continuïteitsveronderstelling. Dit houdt in dat wij uit gaan van de continuïteit van de activiteiten van de onderneming en de realisatie en afwikkeling van de hiermee gemoeide vorderingen en verplichtingen. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) is voornemens ProRail om te vormen tot een zelfstandig bestuursorgaan. Voor het voorstel om ProRail om te vormen tot een publiekrechtelijke zbo ontbrak het draagvlak in de sector en in de Tweede Kamer. De staatssecretaris heeft daarom in 2023 een alternatief voorgesteld in de vorm van een privaatrechtelijke zbo. Hiertoe is op 16 januari 2024 een derde Nota van Wijziging op het wetsvoorstel publiekrechtelijke omvorming ProRail ingediend bij de Tweede Kamer. Het wetsvoorstel en de nota van wijziging is op 24 januari 2024 controversieel verklaard. Dit betekent dat het aan een volgend kabinet is hoe het wetsvoorstel verder behandeld zal worden.

De ingangsdatum van de voorgenomen omvorming is mede afhankelijk van de verdere parlementaire behandeling van het wetsvoorstel en benodigde tijd na goedkeuring van de wet voor een zorgvuldige inwerkingtreding. Deze omvorming heeft geen gevolgen voor de continuïteitsveronderstelling waarop deze jaarrekening is opgesteld.

De beheerconcessie 2015-2025 vervalt met ingang van 1 januari 2025. Indien de omvorming van ProRail niet vóór 2025 heeft plaatsgevonden heeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat toegezegd te zorgen voor een tijdsige oplossing. Hiertoe is een werkproces gestart om de beheerconcessie te verlengen, om daarmee formeel te waarborgen dat ProRail de beheerder van de Nederlandse hoofdspoorweginfrastructuur blijft.

Grondslagen voor de waardering van activa en passiva en de resultaatbepaling

Activa en passiva worden tegen kostprijs opgenomen, tenzij anders vermeld in de verdere grondslagen.

Een actief wordt in de balans opgenomen wanneer het waarschijnlijk is dat de toekomstige economische voordelen naar de onderneming zullen toevloeien en de waarde daarvan betrouwbaar kan worden vastgesteld. Een verplichting wordt in de balans opgenomen wanneer het waarschijnlijk is dat de afwikkeling daarvan gepaard zal gaan met een uitstroom van middelen die economische voordelen in zich bergen en de omvang van het bedrag daarvan betrouwbaar kan worden vastgesteld.

Een in de balans opgenomen actief of verplichting blijft op de balans als een transactie (met betrekking tot het actief of de verplichting) niet leidt tot een belangrijke verandering in de economische realiteit met betrekking tot het actief of de verplichting.

Een actief of verplichting wordt niet langer in de balans opgenomen indien een transactie ertoe leidt dat alle of nagenoeg alle rechten op economische voordelen en alle of nagenoeg alle risico's met betrekking tot het actief of de verplichting aan een derde zijn overgedragen. Verder wordt een actief of een verplichting niet meer in de balans opgenomen vanaf het tijdstip dat niet meer wordt voldaan aan de voorwaarden van waarschijnlijkheid van de toekomstige economische voordelen en/of betrouwbaarheid van de bepaling van de waarde.

Baten worden in de winst-en-verliesrekening opgenomen wanneer een vermeerdering van het economisch potentieel, samenhangend met een vermeerdering van een actief of een vermindering van een verplichting, heeft plaatsgevonden, waarvan de omvang betrouwbaar kan worden vastgesteld. Lasten worden verwerkt wanneer een vermindering van het economisch potentieel, samenhangend met een vermindering van een actief of een vermeerdering van een verplichting, heeft plaatsgevonden, waarvan de omvang betrouwbaar kan worden vastgesteld.

De opbrengsten en kosten worden toegerekend aan de periode waarop zij betrekking hebben. Opbrengsten worden verantwoord indien alle belangrijke risico's zijn overgedragen aan de koper.

De jaarrekening wordt gepresenteerd in euro's, wat tevens de functionele valuta is van de onderneming. Alle financiële informatie in euro's is afgerond op het dichtstbijzijnde miljoen.

Presentatie

ProRail is de enige spoorweginfrabeheerder in Nederland en voert deze taken uit op basis van een beheerconcessie verleend door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. De gehanteerde benamingen in de verloopstaten immateriële en materiële vaste activa wijken af van de

standaardindeling (artikel 366 lid 1 Titel 9 BW 2) teneinde een beter inzicht te geven en beter aan te sluiten bij de aard van het bedrijf conform artikel 362 lid 4 Titel 9 BW 2. Hiertoe is de onderverdeling van de verloopstaten immateriële en materiële vaste activa uitgebreid. Daarnaast sluit de indeling beter aan bij de gehanteerde benamingen in de communicatie tussen ProRail en de Rijksoverheid.

De indeling van de winst- en verliesrekening sluit niet geheel aan op Besluit modellen jaarrekening. De afwijking houdt verband met de gemaakte afspraken met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat ten aanzien van de resultaatbestemming. Het resultaat van het boekjaar wordt toegevoegd cq onttrokken aan de egalisatierekening.

Verbonden partijen

Van transacties met verbonden partijen is sprake wanneer een relatie bestaat tussen de onderneming en een natuurlijk persoon of entiteit die verbonden is met de onderneming. Dit betreffen onder meer de relaties tussen ProRail en zijn aandeelhouders, bestuurders en functionarissen op sleutelposities en hun nauwe verwanten. Onder transacties wordt verstaan een overdracht van middelen, diensten of verplichtingen, ongeacht of er een bedrag in rekening is gebracht.

Transacties van betekenis met verbonden partijen worden toegelicht voor zover deze niet onder normale marktvoorwaarden zijn aangegaan. Hiervan wordt toegelicht de aard en de omvang van de transactie en andere informatie die nodig is voor het verschaffen van het inzicht.

In 2023 hebben zich geen transacties met verbonden partijen voorgedaan op niet-zakelijke grondslag.

Schattingen en onzekerheden

De opstelling van de jaarrekening vereist dat het management oordelen vormt en schattingen en veronderstellingen maakt die van invloed zijn op de toepassing van grondslagen en de gerapporteerde waarde van activa en verplichtingen, en van baten en lasten. De daadwerkelijke uitkomsten kunnen afwijken van deze schattingen. De schattingen en onderliggende veronderstellingen worden voortdurend beoordeeld. Herzieningen van schattingen worden opgenomen in de periode waarin de schatting wordt herzien en in toekomstige perioden waarvoor de herziening gevolgen heeft.

De volgende waarderingsgrondslagen zijn naar de mening van het management het meest kritisch voor het weergeven van de financiële positie en vereisen schattingen en veronderstellingen:

- Gebruiksduren van materiële vaste activa

Schattingswijziging materiële vaste activa

Tot 1 januari 2023 werden een tweetal activasoorten in de categorie 'Transfer', te weten perronmeubilair en liften, afgeschreven in een termijn van respectievelijk 25 en 15 jaar. Nieuwe inzichten hebben geleid tot het hanteren van een verlengde afschrijvingstermijn voor deze twee activasoorten van respectievelijk 30 en 20 jaar. Daarnaast is voor een derde activasoort in de categorie 'Transfer', de rijwielstalling rekken, de levensduur verkort van een gemiddelde levensduur van 25 jaar naar een gemiddelde levensduur van 20 jaar, dit naar aanleiding van de beoordeling van de staat van de activa gedurende de jaren.

Het effect met betrekking tot de huidige periode is verwerkt in de winst- en verliesrekening; het effect op toekomstige perioden wordt verwerkt in de winst- en verliesrekening van die toekomstige periode.

Het effect van de schattingswijziging in de categorie 'Transfer' in de winst- en verliesrekening over boekjaar 2023 bedraagt per saldo € 1,7 miljoen negatief.

Afrondingsverschillen

De bedragen in deze jaarrekening luiden in miljoenen euro's, tenzij anders is aangegeven. De in de tabellen opgenomen getallen zijn afgeronde bedragen. Hierdoor kunnen zich afrondingsverschillen voordoen.

Financiële instrumenten

Financiële instrumenten omvatten investeringen in aandelen, handels- en overige vorderingen, geldmiddelen, leningen en overige financieringsverplichtingen, handelsschulden en overige te betalen posten. In de jaarrekening zijn de volgende categorieën financiële instrumenten opgenomen: handels- en overige vorderingen, geldmiddelen, leningen en overige financieringsverplichtingen, handelsschulden en overige te betalen posten. De primaire financiële instrumenten dienen ter financiering van de operationele activiteiten of vloeien direct uit deze activiteiten voort. Het beleid van ProRail is om niet te handelen in financiële instrumenten. ProRail maakt geen gebruik van afgeleide financiële instrumenten (derivaten).

Financiële instrumenten worden bij de eerste opname verwerkt tegen reële waarde waarbij de direct toerekenbare transactiekosten in de eerste opname worden meegenomen. Na de eerste opname worden financiële instrumenten op de hierna beschreven manier gewaardeerd.

Handels- en overige vorderingen

Handels- en overige vorderingen worden na eerste opname gewaardeerd tegen geamortiseerde kostprijs, verminderd met bijzondere waardeverminderingverliezen.

Lang- en kortlopende schulden en overige financiële verplichtingen

Lang- en kortlopende schulden en overige financiële verplichtingen worden na eerste opname gewaardeerd tegen geamortiseerde kostprijs op basis van de effectieve-rentemethode. De aflossingsverplichtingen voor het komend jaar van de langlopende schulden wordt toegelicht onder de langlopende schulden in de jaarrekening.

Bijzondere waardeverminderingen financiële activa

Een financieel actief wordt geacht onderhevig te zijn aan een bijzondere waardevermindering, indien er objectieve aanwijzingen zijn dat na de eerste opname van het actief zich een gebeurtenis heeft voorgedaan, die een negatief effect heeft gehad op de verwachte toekomstige kasstromen van dat actief en waarvan een betrouwbare schatting kan worden gemaakt.

Objectieve aanwijzingen dat financiële activa onderhevig zijn aan een bijzondere waardevermindering, omvatten het niet nakomen van betalingsverplichtingen en achterstallige betaling door een debiteur, herstructurering van een aan ProRail toekomend bedrag onder voorwaarden die de onderneming anders niet zou hebben overwogen, of aanwijzingen dat een debiteur of emittent failliet zal gaan.

Een bijzonder waardeverminderingverlies met betrekking tot een tegen geamortiseerde kostprijs gewaardeerd financieel actief wordt berekend als het verschil tussen de boekwaarde en de contante waarde van de verwachte toekomstige kasstromen, gediscoteerd tegen de oorspronkelijke effectieve rente van het actief. Verliezen worden opgenomen in de winst- en verliesrekening. Rente op het aan een bijzondere waardevermindering onderhevige actief blijft verantwoord worden via oprenting van het actief met de oorspronkelijke effectieve rente van het actief.

Als in een latere periode de waarde van het actief, onderhevig aan een bijzondere waardevermindering, stijgt en het herstel objectief in verband kan worden gebracht met een gebeurtenis die plaatsvond na de opname van het bijzondere waardeverminderverslies, wordt het bedrag uit hoofde van het herstel (tot maximaal de oorspronkelijke kostprijs) opgenomen in de winst- en verliesrekening.

Activa

Financiering vaste activa

De gemaakte kosten en uitgaven voor het overgrote deel van de vaste activa worden gefinancierd door Rijksoverheid en/of derden (lagere overheden). Tegenover deze geactiveerde kosten worden de ontvangen gelden ter financiering van de kosten verantwoord onder het vreemd vermogen (overlopend passief). Deze ontvangen financiering valt door middel van amortisaties vrij ter dekking van de afschrijvingen.

Immateriële vaste activa

Kosten van verwerving van intellectueel eigendom

Kosten van immateriële vaste activa anders dan intern gegenereerde activa, betreft voornamelijk aangekochte software waarbij de kosten voor het aanschaf van de software de dominante factor zijn (kosten van verwerving van intellectueel eigendom). Deze worden gewaardeerd tegen de verkrijgingsprijs onder aftrek van cumulatieve afschrijvingen en indien van toepassing van bijzondere waardeverminderingen. De afschrijvingen worden lineair bepaald over de verwachte toekomstige gebruiksduur met een maximum van 20 jaar.

Ontwikkelingskosten

Onder de immateriële vaste activa zijn begrepen uitgaven voor interne ontwikkelingsprojecten. Interne ontwikkelingsprojecten betreffen zowel ontwikkelingskosten voor software als de kosten gemaakt voor aangekochte software waarbij de implementatiekosten een substantieel onderdeel vormen van de totale kosten.

Ontwikkelingskosten worden geactiveerd voor zover deze betrekking hebben op commercieel haalbaar geachte projecten. De ontwikkeling van een immaterieel vast actief wordt commercieel haalbaar geacht als het technisch uitvoerbaar is om het actief te voltooien, ProRail de intentie heeft om het actief te voltooien en het vervolgens te gebruiken, het waarschijnlijk toekomstige economische voordelen zal genereren en de uitgaven gedurende de ontwikkeling betrouwbaar zijn vast te stellen.

De immateriële vaste activa worden gewaardeerd tegen aanschaffingsprijs met vermindering van lineaire afschrijving. Onder aanschaffingsprijs wordt verstaan de verkrijgingsprijs, hetzij de vervaardigingsprijs. De afschrijvingen worden lineair bepaald over de verwachte toekomstige gebruiksduur met een maximum van 20 jaar.

Voor het nog niet afgeschreven deel van de geactiveerde ontwikkelingskosten waar geen investeringsbijdrage tegenover staat wordt een wettelijke reserve aangehouden.

Materiële vaste activa

Waardering

Materiële vaste activa worden gewaardeerd tegen aanschafwaarde, verminderd met de cumulatieve afschrijvingen en bijzondere waardeverminderingen. Terreinen in de categorie 'dragen, geleiden en doorsnijden' en activa in de categorie 'werken in constructie' worden gewaardeerd tegen aanschafwaarde onder aftrek van bijzondere waardeverminderingen.

De aanschafwaarde bestaat uit de investeringsuitgaven die verband houden met het verkrijgen of vervaardigen van het activum, inclusief de kosten van de door eigen personeel verrichte

werkzaamheden (geactiveerde productie eigen bedrijf). In de aanschafwaarde wordt geen rente over investeringen tijdens de bouw begrepen.

ProRail maakt onderscheid in diverse vormen van onderhoud (groot onderhoud (A), grootschalig onderhoud (B) en kleinschalig onderhoud). ProRail hanteert hiervoor, conform het Business Information Document, de TESI (Technische Economische Stuur Informatie) lijst, de volgende definities:

Groot(schalig) onderhoud (GO) bevat die activiteiten die nodig zijn om de kwaliteit van de infrastructuur te handhaven en de levensduur op de lange en middellange termijn te realiseren. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen:

- Groot onderhoud (A), betreft die activiteiten waarvan de waarde activeerbaar is, zoals het onderhouden en vervangen van grotere componenten maar ook het aanpassen/ wijzigen van constructies.
- Grootschalig onderhoud (B), betreft die activiteiten waarvan de waarde niet activeerbaar is. Deze kosten voor groot onderhoud betreffen de jaarlijks en regelmatig terugkerende onderhoudskosten bij ProRail. Deze regelmatig terugkerende onderhoudskosten van een materieel vast actief worden in de winst-en-verliesrekening verantwoord in het jaar dat zij zich voor doen.

Kosten van kleinschalig onderhoud worden verantwoord in de winst- en verliesrekening in het jaar dat zij zich voordoen.

Ontvangen bijdragen van de Rijksoverheid en derden ten behoeve van de financiering van materiële vaste activa worden als overlopend passief verantwoord onder de investeringsbijdragen. Financiering vindt plaats tegen aanschafwaarde.

De materiële vaste activa waarvan ProRail op grond van een leaseovereenkomst het gebruiksrecht heeft, worden eveneens in de balans opgenomen.

Afschrijvingen

De afschrijvingen worden lineair berekend en zijn gebaseerd op de verwachte gebruiksduur per onderscheidend component, rekening houdend met een eventuele restwaarde. Op terreinen in de categorie 'dragen, geleiden en doorsnijden' en 'werken in constructie' wordt niet afgeschreven. Indien de verwachting omtrent de afschrijvingsmethode, gebruiksduur en/of restwaarde wijzigen, worden deze als een schattingswijziging verantwoord. Afschrijving start op het moment dat een actief beschikbaar is voor het beoogde gebruik en wordt beëindigd bij buitengebruikstelling of bij desinvestering.

De ontvangen investeringsvergoeding van de Rijksoverheid is gebaseerd op de aanschafwaarde en wordt als jaarmortisatie in mindering gebracht op de afschrijvingskosten naar voortgang van de afschrijving van de activa waarop de vergoeding betrekking heeft.

De afschrijvingstermijnen in jaren voor de overige categorieën activa zijn als volgt:

	Ondergrens	Bovengrens	Gemiddelde afschrijvingstermijn
Dragen, geleiden en doorsnijden	5	120	60
Energie	15	80	44
Transfer	10	100	42
Beheersen en communicatie	4	30	24
Beveiligen	5	75	33

De schattingsonzekerheid ten aanzien van de gebruiksduur van bovengenoemde categorieën is relatief hoog. Dit heeft zijn achtergrond in de aard van de spoorse infrastructuur waarbij de gebruiksduur mede wordt bepaald door de intensiteit van het gebruik, de technische staat zoals door deskundigen vastgesteld en de afspraken die met financiers, waaronder het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, worden gemaakt ten aanzien van de vervanging van de infrastructuur. ProRail evalueert doorlopend de juistheid van economische gebruiksduur en bijbehorende afschrijvingstermijnen. In voorkomende gevallen vindt aanpassing van de gebruiksduur en afschrijving prospectief plaats.

Buiten gebruik gestelde activa worden gewaardeerd tegen boekwaarde of lagere opbrengstwaarde.

Bijzondere waardevermindering

Jaarlijks wordt onderzocht of er sprake is van een bijzondere waardevermindering van de immateriële en materiële vaste activa. Indien deze indicatie aanwezig is, dan wordt de verwachte realiseerbare waarde van het actief bepaald. Indien deze waarde lager is dan de huidige boekwaarde, dan wordt het verschil ten laste van de winst- en verliesrekening gebracht. De aard van de activa leidt ertoe dat de realiseerbare waarde veelal niet per actief kan worden bepaald. In deze gevallen wordt de realiseerbare waarde afgeleid van de kasstroom genererende eenheid waartoe het actief behoort, in casu op ProRail totaalniveau.

Indien een bijzondere waardevermindering heeft plaatsgevonden, wordt jaarlijks nagegaan of er aanwijzingen bestaan of deze waardevermindering ten aanzien van de immateriële en materiële vaste activa niet meer bestaat of is verminderd en derhalve moet worden teruggenomen. De verhoging mag niet verder gaan dan tot het bedrag van de boekwaarde van het actief dat op dat moment zou hebben gegolden, indien het verlies als gevolg van bijzondere waardevermindering niet zou zijn verantwoord. De verhoging van de boekwaarde (een terugneming van een bijzonder waardevermindering verlies) wordt onmiddellijk verantwoord als bate in de winst- en verliesrekening tot de oorspronkelijke aanschafwaarde, rekening houdende met afschrijvingen die zouden zijn verantwoord indien in voorgaande jaren geen bijzondere waardevermindering was verwerkt.

Financiële vaste activa

Latente belastingvorderingen

Latente belastingvorderingen en -verplichtingen worden opgenomen voor belastbare tijdelijke verschillen tussen de waarde van de activa en passiva volgens fiscale voorschriften enerzijds en de boekwaarden die in deze jaarrekening gevolgd worden anderzijds. De berekening van de latente belastingvorderingen en -verplichtingen geschiedt tegen de belastingtarieven die op het einde van het boekjaar gelden, of tegen de tarieven die in de komende jaren gelden, voor zover deze zijn doorgevoerd in de Wet op de vennootschapsbelasting.

Latente belastingvorderingen worden gewaardeerd indien het waarschijnlijk is dat voldoende fiscale winst beschikbaar zal zijn waarmee verliezen kunnen worden gecompenseerd of verrekeningsmogelijkheden kunnen worden benut.

Belastinglatenties worden gewaardeerd tegen nominale waarde.

De latente belastingvorderingen en -verplichtingen worden gesaldeerd voor zover de vorderingen en verplichtingen onderdeel uitmaken van dezelfde fiscale eenheid en voor zover deze eenzelfde looptijd hebben

Voorraden

Voorraden worden gewaardeerd tegen kostprijs of lagere opbrengstwaarde. De kostprijs bestaat uit de verkrijgingsprijs, vermeerderd met overige kosten om de voorraden op hun huidige plaats en in hun huidige staat te brengen. Voor de voorraad onderdelen wordt hierbij gebruik gemaakt

van de gewogen gemiddelde kostprijs. De opbrengstwaarde is gebaseerd op de meest betrouwbare schatting van het bedrag dat de voorraden naar verwachting zullen opbrengen.

Bij de waardering van de voorraden wordt rekening gehouden met de eventueel op balansdatum opgetreden waardeverminderingen.

Onderhanden projecten in opdracht van derden

De onderhanden projecten in opdracht van derden bestaan uit het saldo van gerealiseerde projectkosten en reeds gedeclareerde termijnen. De gerealiseerde projectkosten omvatten de direct op het project betrekking hebbende kosten, de kosten die toerekenbaar zijn aan projectactiviteiten in het algemeen en toewijsbaar zijn aan het project. Onderhanden projecten worden afzonderlijk in de balans onder vlottende activa gepresenteerd. Indien per saldo sprake is van een negatief saldo, dan wordt dit saldo gepresenteerd onder de kortlopende schulden.

Overige financiële activa

De grondslagen voor de waardering van de overige financiële activa zijn beschreven onder 'Financiële instrumenten'.

Liquide middelen

Liquide middelen worden gewaardeerd tegen nominale waarde. Indien liquide middelen niet ter vrije beschikking staan, wordt hiermee rekening gehouden in de verantwoording.

Passiva

Eigen vermogen

Een financieel instrument wordt geclassificeerd als eigen vermogen of vreemd vermogen overeenkomstig de juridische realiteit.

Voorzieningen

Voorzieningen worden opgenomen voor een in rechte afdwingbare of feitelijke verplichting die het gevolg is van een gebeurtenis in het verleden waarvan een betrouwbare schatting kan worden gemaakt en het waarschijnlijk is dat voor de afwikkeling van die verplichting een uitstroom van middelen nodig is.

Indien (een deel van) de uitgaven die noodzakelijk zijn om een voorziening af te wikkelen waarschijnlijk geheel of gedeeltelijk door een derde worden vergoed bij afwikkeling van de voorziening, wordt de vergoeding als afzonderlijk actief gepresenteerd.

De voorziening jubileumuitkering wordt opgenomen tegen de contante waarde. De overige voorzieningen worden, indien het effect van de tijdswaarde van geld materieel is, opgenomen tegen contante waarde van de uitgaven die naar verwachting noodzakelijk zijn om de verplichtingen en verliezen af te wikkelen.

Jubileumvoorziening

De jubileumvoorziening betreft een voorziening voor toekomstige jubileumuitkeringen. De voorziening betreft de contante waarde van de in de toekomst uit te keren jubileumuitkeringen. In de jaarlijkse berekening van de contante waarde is rekening gehouden met de loon- en prijsontwikkelingen, recente sterftetafels en inschatting van het dienstverband. Eventuele actuariële winsten of verliezen worden in de winst-en-verliesrekening opgenomen in de periode waarin deze zich voordoen.

Reorganisatievoorziening

Een reorganisatievoorziening wordt getroffen als op balansdatum een gedetailleerd reorganisatieplan is geformaliseerd en uiterlijk op opmaakdatum van de jaarrekening de gerechtvaardigde verwachting van uitvoering van het plan is gewekt bij hen voor wie de reorganisatie gevolgen zal hebben. Van een gerechtvaardigde verwachting is sprake als is gestart met de uitvoering van de reorganisatie, of als de hoofdlijnen bekend zijn gemaakt aan hen voor wie de reorganisatie gevolgen zal hebben.

In de reorganisatievoorziening worden de als gevolg van de reorganisatie noodzakelijke kosten opgenomen die niet in verband staan met de doorlopende activiteiten van de onderneming.

Voorziening voor verlieslatende contracten

De voorziening voor verlieslatende contracten betreft de beste schatting van het negatieve verschil tussen de verwachte voordelen uit de door de onderneming na de balansdatum te ontvangen prestaties en de onvermijdbare kosten om aan de verplichtingen te voldoen. De onvermijdbare kosten zijn de kosten die tenminste moeten worden gemaakt om van de overeenkomst af te komen, zijnde de laagste van enerzijds de kosten bij het voldoen aan de verplichtingen en anderzijds de verschuldigde vergoedingen of boetes bij het niet voldoen aan de verplichtingen.

Voorziening AK

Dit betreft een reservering voor verwachte tekorten op de dekking van de kosten voor Projectmanagement, Engineering, Administratie en Toezicht (PEAT) die gemaakt worden in de planuitwerkingsfase en de realisatiefase van een project. De voorziening wordt bij oplevering van het betreffende project overgeboekt naar de investeringsbijdragen en valt jaarlijks vrij naar rato van de afschrijvingen.

Voorziening uit hoofde van claims, geschillen en rechtsgedingen

Een voorziening uit hoofde van claims, geschillen en rechtsgedingen wordt gevormd indien het waarschijnlijk is dat het voor ProRail zal leiden tot een uitstroom van middelen en deze uitstroom voldoende betrouwbaar kan worden bepaald. De voorziening betreft de beste schatting van het bedrag waarvoor de verplichting kan worden afgewikkeld.

Overige voorzieningen

In de overige voorzieningen zijn onder andere reserveringen opgenomen in het kader van overeenkomsten met derden waarin afspraken zijn gemaakt inzake bonus/malus regelingen. Deze voorziening dient ter dekking van de uitkomsten van deze regelingen.

Lang- en kortlopende schulden

De waardering van lang- en kortlopende schulden is toegelicht onder 'Financiële instrumenten'.

Lease activa en leaseverplichting

De leaseportefeuille bestaat uit vastgoed en overige leaseovereenkomsten. In de categorie vastgoed valt het gebruiksrecht van de kantoorpanden en omliggende terreinen (Verkeersleiding Transportbesturingscentrum, hierna: 'VLTC' / Driehoek) en overige huurovereenkomsten (zie de Niet In de Balans Opgenomen verplichtingen en Regelingen). De categorie overige leaseovereenkomsten bevat lease van auto's.

Bij het aangaan van een nieuwe overeenkomst beoordeelt ProRail of het contract aan de definitie van een lease voldoet op basis van de economische voordelen die voortvloeien uit het gebruik van het actief en de zeggenschap over het gebruik.

Financiële leasing

Wanneer de voor- en nadelen verbonden aan de eigendom van het lease-object geheel of nagenoeg geheel door ProRail (de lessee) worden gedragen wordt het lease-object bij het aangaan van de overeenkomst in de balans (financiële leasing) verwerkt tegen de reële waarde van het lease-object of, indien dit lager is, tegen de contante waarde van de minimale leasetermijnen.

De leaseverplichting wordt exclusief rentecomponent opgenomen onder de langlopende schulden. De leasebetalingen worden op annuïtaire wijze gesplitst in een aflossings- en een rentecomponent, waarmee een constante rentevoet wordt bereikt over de netto-verplichting. De rentecomponent wordt in de betreffende periode ten laste van het resultaat gebracht, de aflossing wordt in mindering gebracht op de leaseschuld. Het geactiveerde lease-object wordt afgeschreven over de economische levensduur van het object.

ProRail heeft door middel van een erfpachtovereenkomst het recht van gebruik van de VLTC, Driehoek en omliggende percelen voor onbepaalde tijd. In de erfpachtovereenkomst is voor ProRail een aanbiedingsverplichting opgenomen bij einde gebruik van de lease objecten (Onroerende Zaak), waarbij ProRail de erfpachtovereenkomst als eerst te koop aanbiedt aan de lessor (NS Vastgoed) tegen een waarde welke afhankelijk is van de verstreken duur van de erfpachtovereenkomst. Wanneer de lessor niet overgaat tot koop van de erfpachtovereenkomst, heeft ProRail het recht om de erfpachtovereenkomst aan derden aan te bieden.

Deze overeenkomst voldoet aan de definitie van lease en de voor- en nadelen aan de eigendom van het lease-object worden geheel of nagenoeg geheel door ProRail gedragen. Het lease-object is als financiële leasing verwerkt onder de Materiele vaste activa.

De verplichting als gevolg van de erfpachtovereenkomst is bij het aangaan van de overeenkomst volledig voldaan, door de jaarlijkse te betalen canon bedragen af te kopen tegen een overeengekomen vergoeding.

Deze activa (of objecten) worden ingezet voor eigen gebruik, met de mogelijkheid om de objecten te sub-leasen. Per balansdatum is er geen sprake van niet tussentijds opzegbare sub-leases.

Operationele leasing

Wanneer de voor- en nadelen verbonden aan de eigendom van het leaseobject niet nagenoeg geheel door ProRail (de lessee) worden gedragen worden de leasebetalingen lineair over de looptijd van het contract in de winst-en-verliesrekening (operational leasing) verwerkt.

Investeringsbijdrage

Ontvangen investeringsbijdragen van de Rijksoverheid en derden ten behoeve van de financiering van (im)materiële vaste activa worden onder de lang- en kortlopende schulden verantwoord. Financiering vindt plaats tegen aanschafwaarde.

Pensioenen

De aan de pensioenuitvoerder te betalen premie wordt als last in de winst- en verliesrekening verantwoord. Te betalen premie dan wel de vooruitbetaalde premie per jaareinde wordt als kortlopend passief respectievelijk overlopend actief verantwoord.

Voor verplichtingen naast de aan de pensioenuitvoerder te betalen premie wordt een voorziening opgenomen, indien per balansdatum sprake is van een in rechte afdwingbare of feitelijke verplichting aan de pensioenuitvoerder en/of werknemer, het waarschijnlijk is dat voor de afwikkeling van die verplichting een uitstroom van middelen noodzakelijk is, en er een betrouwbare schatting kan worden gemaakt van de omvang van de verplichting. De voorziening voor additionele verplichtingen aan de pensioenuitvoerder en/of werknemer, wordt gewaardeerd

tegen de beste schatting van de contante waarde van de bedragen die noodzakelijk zijn om de desbetreffende verplichtingen per balansdatum af te wikkelen.

Voor een op balansdatum bestaand overschot bij het pensioenfonds wordt een vordering opgenomen als ProRail de beschikkingsmacht heeft over dit overschot, het waarschijnlijk is dat het overschot naar de onderneming zal toevloeien en de vordering betrouwbaar kan worden vastgesteld.

Egalisatierekening

De door ProRail te vormen egalisatiereserve, als bedoeld in artikel 4:72, van de Algemene wet bestuursrecht, wordt als een egalisatierekening verantwoord in de jaarrekening. Op de egalisatierekening is het saldo verantwoord van de historische resultaten. Het verschil tussen de vastgestelde subsidie en de werkelijke kosten waarvoor subsidie wordt verleend, komt ten gunste onderscheidenlijk ten laste van de egalisatierekening. De egalisatierekening kent een bandbreedte van + en -/ 5% van de gemiddelde Exploitatie, Onderhoud en Vervanging (EOV) subsidie van de afgelopen 5 jaar.

Resultaatbepaling

Opbrengstverantwoording

Netto-omzet

Onder netto-omzet wordt verstaan de opbrengst van de in het verslagjaar verleende diensten onder aftrek van kortingen en de over de omzet geheven belastingen en overige opbrengsten.

Exploitatiesubsidies hebben betrekking op gesubsidieerde uitgaven en worden ten gunste van de winst- en verliesrekening gebracht in het jaar ten laste waarvan de gesubsidieerde uitgaven komen. Onder de Exploitatiebijdragen Rijksoverheid worden de van de Rijksoverheid verkregen middelen voor capaciteitsmanagement, verkeersleiding, onderhoud en kapitaallasten van het landelijke railnet verantwoord.

De van de Rijksoverheid ontvangen vergoedingen voor aanleg van vaste activa en vervanging van de bovenbouw worden op de Exploitatiebijdragen in mindering gebracht en gepresenteerd als Investeringsbijdragen onder de lang- en kortlopende schulden.

De van spoorwegondernemingen geïnde vergoedingen voor gebruik van het landelijk railnet worden onder 'Gebruiksvergoeding' verantwoord.

Onder 'Overige' zijn opgenomen de opbrengsten van de voor derden uitgevoerde werkzaamheden uit hoofde van door ProRail verrichte diensten. Deze opbrengsten worden opgenomen naar rato van de mate waarin de diensten zijn verricht, gebaseerd op de tot balansdatum in het kader van de dienstverlening gemaakte kosten in verhouding tot de geschatte kosten van de totaal te verrichten dienstverlening. De kostprijs van deze diensten wordt aan dezelfde periode toegerekend.

Geactiveerde productie eigen bedrijf

Onder 'Geactiveerde productie eigen bedrijf' zijn opgenomen de door het eigen personeel verrichte werkzaamheden, welke betrekking hebben op de vervaardiging van (im)materiële vaste activa (investering), zoals voorbereiding en toezicht.

Overige bedrijfsopbrengsten

Onder de 'Overige bedrijfsopbrengsten' worden resultaten verantwoord die niet rechtstreeks samenhangen met de levering van goederen en diensten in het kader van de gewone bedrijfsuitoefening van ProRail B.V., zoals huuropbrengsten en overige dienstverlening/detachering. Huuropbrengsten worden verantwoord in de winst- en verliesrekening in de periode waarop de huur betrekking heeft. De overige opbrengsten dienstverlening worden opgenomen

naar rato van de mate waarin de diensten zijn verricht, gebaseerd op de tot balansdatum in het kader van de dienstverlening gemaakte kosten in verhouding tot de geschatte kosten van de totaal te verrichten dienstverlening. De kostprijs van deze diensten wordt aan dezelfde periode toegerekend.

Kosten

De kosten worden bepaald met inachtneming van de hiervoor reeds vermelde grondslagen voor waardering en worden toegerekend aan het verslagjaar waarop zij betrekking hebben. (Voorzienbare) verplichtingen en mogelijke verliezen die hun oorsprong vinden voor het einde van het boekjaar worden in acht genomen indien zij voor het opmaken van de jaarrekening bekend zijn geworden en wordt voldaan aan de voorwaarden voor het opnemen van voorzieningen.

Rentebaten en rentelasten

Rentebaten worden verantwoord in de periode waartoe zij behoren, rekening houdend met de effectieve rentevoet van de desbetreffende actiefpost. Rentelasten en soortgelijke lasten worden verantwoord in de periode waartoe zij behoren.

Belastingen

ProRail B.V. maakt samen met Railinfratrust B.V. deel uit van een fiscale eenheid voor de heffing van vennootschapsbelasting en tevens van een fiscale eenheid voor de heffing van omzetbelasting. Beide vennootschappen zijn volgens de standaardvoorwaarden hoofdelijk aansprakelijk voor de te betalen belasting van alle bij de fiscale eenheid betrokken vennootschappen. De verrekening van de belastingen binnen deze eenheid vindt plaats alsof elke maatschappij zelfstandig belastingplichtig is.

Vennootschapsbelasting

De vennootschapsbelasting wordt berekend over het resultaat voor belastingen in de winst-en-verliesrekening, rekening houdend met beschikbare, fiscaal compensabele verliezen uit voorgaande boekjaren en vrijgestelde winstbestanddelen en na bijtelling van niet-aftrekbare kosten.

De belastingen worden in de winst-en-verliesrekening opgenomen.

De over het boekjaar verschuldigde en verrekenbare belasting is de naar verwachting te betalen belasting over de belastbare winst over het boekjaar, berekend aan de hand van belastingtarieven die zijn vastgesteld op verslagdatum, dan wel waartoe materieel al op verslagdatum is besloten, en eventuele correcties op de over voorgaande jaren verschuldigde belasting.

Acute belastingen

De belasting over het resultaat wordt berekend over het resultaat voor belastingen in de winst- en verliesrekening uitgaande van het geldende belastingtarief, rekening houdend met beschikbare, fiscale compensabele verliezen uit voorgaande boekjaren (voor zover niet opgenomen in de latente belastingvorderingen) en vrijgestelde winstbestanddelen en na bijtelling van niet-aftrekbare kosten. Tevens wordt rekening gehouden met wijzigingen die optreden in de latente belastingvorderingen en latente belastingschulden uit hoofde van wijzigingen in het te hanteren belastingtarief. De belastingvorderingen en -verplichtingen worden gesaldeerd indien is voldaan aan de algemene voorwaarden voor saldering.

Latente belastingen

Voor alle belastbare tijdelijke verschillen tussen de commerciële en fiscale balanswaardering, wordt een latente belastingverplichting opgenomen. Voor alle verrekenbare tijdelijke verschillen tussen de commerciële en fiscale balanswaardering en voor beschikbare voorwaartse verliescompensatie wordt een latente belastingvordering opgenomen voor zover het waarschijnlijk is dat er toekomstige fiscale winst beschikbaar zal zijn voor verrekening. De langlopende en kortlopende latente belastingvorderingen worden opgenomen onder de

financiële vaste activa respectievelijk onder de vlottende activa. Latente belastingverplichtingen worden opgenomen onder de voorzieningen.

De waardering van latente belastingverplichtingen en -vorderingen wordt gebaseerd op de fiscale gevolgen van de door de groep, per balansdatum, voorgenomen wijze van realisatie of afwikkeling van activa, voorzieningen, schulden of overlopende passiva. Het belastingtarief en de fiscale wetgeving gehanteerd om het bedrag te bepalen, zijn vastgesteld dan wel er is materieel toe besloten op balansdatum. Hierbij wordt uitgegaan van het geldende belastingtarief. De latente belastingverplichtingen en vorderingen worden gewaardeerd tegen nominale waarde.

De latente belastingvorderingen en -verplichtingen worden gesaldeerd voor zover de vorderingen en verplichtingen onderdeel uitmaken van dezelfde fiscale eenheid en voor zover deze eenzelfde looptijd hebben

Grondslagen voor het kasstroomoverzicht

Het kasstroomoverzicht is opgesteld volgens de directe methode, waarbij onderscheid is gemaakt tussen de kasstromen uit operationele, investerings- en financieringsactiviteiten.

In het kasstroomoverzicht zijn de stromen voor ontvangen bijdragen en daaraan gerelateerde uitgaven ten aanzien van omgevingswerken in opdracht van derden als bruto stromen verantwoord.

Bepaling reële waarde

De reële waarde van een financieel instrument is het bedrag waarvoor een actief kan worden verhandeld of een passief kan worden afgewikkeld tussen ter zake goed geïnformeerde partijen, die tot een transactie bereid en van elkaar onafhankelijk zijn.

De boekwaarde van de liquide middelen benadert de reële waarde vanwege de korte doorlooptijd van de gehouden instrumenten. De kortlopende schulden bestaan hoofdzakelijk uit schulden aan leveranciers en de Rijksoverheid. De reële waarde van de kortlopende schulden is nagenoeg gelijk aan de marktwaarde als gevolg van de korte looptijden van de betreffende instrumenten.

1. Immateriële vaste activa

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	<i>Ontwikkelingskosten</i>	<i>Totaal</i>
Stand per 31 december 2022		
Aanschafwaarde	464	464
Cumulatieve afschrijvingen	-198	-198
Boekwaarde	266	266
Mutaties in de boekwaarde		
Investeringen	44	44
Desinvesteringen	-1	-1
Afschrijvingen	-31	-31
Overige mutaties	9	9
Saldo	20	20
Stand per 31 december 2023		
Aanschafwaarde	515	515
Cumulatieve afschrijvingen	-229	-229
Boekwaarde	286	286

In de ontwikkelingskosten zijn onder andere kosten geactiveerd inzake ERTMS (€ 104 miljoen), Strategische alliantie 2019-2023 (€ 11 miljoen), Spoorweb, het informatie-, communicatie- en samenwerkingsplatform van ProRail (€ 9 miljoen), TSI Ordermanagement (€ 8 miljoen), het ERP pakket SAP 4 Hana (€ 9 miljoen) en Informatiesysteem Naiade (bron voor functionele configuratiegegevens van ProRail) (€ 9 miljoen).

De investeringen worden gefinancierd door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en derden.

Overige mutaties

Onder overige mutaties zijn overboekingen opgenomen tussen immateriële vaste activa en materiële vaste activa.

2. Materiële vaste activa

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	Dragen, geleiden en doorsnijden	Energie	Beheersen en communicatie	Beveiligen	Transfer	Gebruiksrecht activa	Werken in constructie	Totaal
Stand per 31 december 2022								
Aanschafwaarde	19.746	2.616	1.502	2.431	3.208	32	1.412	30.948
Cumulatieve afschrijvingen	-6.467	-1.123	-1.048	-1.511	-1.023	-1	-	-11.172
Boekwaarde	13.279	1.493	453	920	2.185	31	1.412	19.775
Mutaties in de boekwaarde								
Investerings	-	-	-	-	-	-	1.208	1.208
Ingebruikname	648	59	55	54	114	0	-931	0
Desinvesteringen	-27	0	0	0	-1	0	0	-28
Afschrijvingen	-335	-61	-64	-76	-79	-1	0	-616
Bijzondere waardeverminderingen	0	0	0	0	0	0	0	0
Overige mutaties	-2	4	-7	2	3	0	-8	-8
Saldo	284	2	-15	-21	37	-1	269	556
Stand per 31 december 2023								
Aanschafwaarde	20.252	2.678	1.549	2.485	3.320	32	1.682	31.999
Cumulatieve afschrijvingen	-6.688	-1.183	-1.111	-1.586	-1.098	-1	-	-11.667
Boekwaarde	13.564	1.495	438	900	2.222	31	1.682	20.332

De investeringen worden gefinancierd door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en derden.

Het juridische eigendom van de spoorinfra ligt bij Railinfratrust B.V. (100% aandeelhouder van ProRail B.V.).

Categorieën materiële vaste activa

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	Dragen, geleiden en doorsnijden	Energie	Beheersen en communicatie	Beveiligen	Transfer	Gebruiksrecht activa
Terreinen	856	-	-	-	-	-
Aardebaan (incl. voorzieningen)	1.172	-	-	-	-	-
Gebouwen	252	-	-	-	-	31
Bovenbouw (incl. ballast)	3.658	-	-	-	-	-
Bruggen	3.992	-	-	-	-	-
Tunnels	2.027	-	-	-	-	-
Geluidschermen	461	-	-	-	-	-
Overwegen	193	-	-	-	-	-
Overige	954	-	-	-	-	-
Bovenleiding en draagconstructies	-	885	-	-	-	-
Onderstations/voedingsinstallaties	-	610	-	-	-	-
Hard- en software van de systemen voor de aansturing van de treindienst	-	-	133	-	-	-
Reizigersinformatiesystemen	-	-	47	-	-	-
Telecommunicatienetwerken	-	-	214	-	-	-
Overige communicatieapparatuur en hardware en software	-	-	44	-	-	-
Baanvak- en emplacementsbeveiliging (zoals: detectiesystemen, seinen en treinbeïnvloedingssystemen)	-	-	-	900	-	-
Perrons inclusief overkappingen	-	-	-	-	1.077	-
Toegang tot perrons (zoals: roltrappen, liften, bruggen en tunnels)	-	-	-	-	486	-
Publieke aandeel in stationsgebouwen	-	-	-	-	405	-
Fietsenstallingen	-	-	-	-	255	-
Boekwaarde	13.564	1.495	438	900	2.222	31

Investeringsen

De bruto investeringen in materiële vaste activa bedroegen in 2023 € 1.266 miljoen en zijn 17% hoger dan in 2022 (€ 1.082 miljoen). In de verloopstaat materiële vaste activa zijn de project gerelateerde kosten die niet voor activering in aanmerking komen van € 59 miljoen in mindering gebracht op de investeringen. Van het totaal aan bruto investeringen in 2023 is € 1.063 miljoen gefinancierd door ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (2022: € 859 miljoen) en € 203 miljoen door derden (2022: € 223 miljoen).

Ingebruikname

De in gebruik genomen vaste activa bedragen in 2023 € 931 miljoen en hebben onder andere betrekking op het aanleggen en vernieuwen van emplacements, bovenbouwvernieuwingprojecten, onderdoorgangen en bruggen.

Gebruiksrecht activa

Onder de materiële vaste activa is ultimo 2023 begrepen een bedrag van € 30,8 miljoen (ultimo 2022: € 31,4 miljoen) inzake gebruiksrecht activa. ProRail heeft het economische, maar niet het juridische eigendom van deze gebruiksrecht activa. De canonbetalingen zijn bij het aangaan van

de overeenkomst afgekocht, waardoor er geen sprake is van een leaseverplichting, zie ook Lease activa en leaseverplichtingen (Grondslagen).

Overige mutaties

Onder overige mutaties zijn overboekingen opgenomen tussen materiële vaste activa en immateriële vaste activa. Daarnaast zijn overboekingen opgenomen van categorieën activa naar aanleiding van recente inzichten in de verschillende typen objecten, waaronder met name herrubriceringen in verband met herbeoordeling van het economisch eigendom van de onderliggende activa.

3. Financiële vaste activa

Bedragen in miljoenen euro's	2023	2022
Latente belastingvorderingen	3	-
Overige vorderingen	2	-
Stand per 31 december 2023	5	-

Latente belastingvorderingen

Bedragen in miljoenen euro's	'Nieuwe lijnen'	Afschrijvingen gebouwen	Jubileumvoorziening	Totaal
Stand per 31 december 2022	-	-	-	-
Verwerkt in winst en verliesrekening	1	2	1	3
Stand per 31 december 2023	1	2	1	3

Per ultimo 2023 heeft ProRail vastgesteld dat voldaan is aan de verslaggevingsvereisten met betrekking tot het opnemen van een latente belastingvordering. Hiertoe is een bedrag van EUR 3 miljoen verantwoord. Het deel van de opgenomen latente belastingvorderingen dat naar verwachting binnen 12 maanden na balansdatum verrekenbaar zal zijn bedraagt € 0,3 miljoen.

De tijdelijke verschillen betreffen de fiscale verwerking van de door de overheid ontvangen financiering, in 1970, voor de realisatie van een drietal nieuwe lijnen. Deze financiering was als agio verantwoord. Het verschil is ontstaan nadat de ontvangen financiering commercieel werd omgezet onder de Investeringsbijdrage. Fiscaal is dit niet gevolgd waardoor er commercieel een hogere verplichting aanwezig is.

Daarnaast geldt er voor gebouwen fiscaal een afschrijvingsbeperking. Fiscaal wordt afgeschreven tot bodemwaarde (WOZ), commercieel geldt deze afschrijvingsbeperking niet. Hierdoor is de boekwaarde van de betreffende materiële vaste activa commercieel lager dan de fiscale boekwaarde.

Bij de jubileumvoorziening worden de verschillen voornamelijk veroorzaakt door de verschillende aannames die voor de waardering worden toegepast, wat resulteert in een hogere commerciële boekwaarde van de voorziening.

Overige vorderingen

Bedragen in miljoenen euro's	Overige vorderingen	Totaal
Stand per 31 december 2022	-	-
<i>Mutaties</i>		
Toevoegingen	2	2
Gefactureerde termijnen	-	-
Stand per 31 december 2023	2	2

ProRail B.V. heeft ultimo 2023 een vordering op Hof van Twente verantwoord van € 2 miljoen. De vordering heeft betrekking op de overeengekomen bijdragen van Hof van Twente in het kader van de "Realisatieovereenkomst acht openbare NABO's te Hof van Twente", waarbij de vordering in tien jaarlijkse termijnen betaald zal gaan worden. Het kortlopende deel van deze vordering is € 0,2 miljoen.

4. Voorraden

Bedragen in miljoenen euro's	2023	2022
Aanschafwaarde voorraad onderdelen	19	21
Voorziening incurant	-1	-1
Stand per 31 december 2023	18	19

De boekwaarde van de voorraden die op balansdatum zijn gewaardeerd tegen lagere opbrengstwaarde, bedraagt € 1 miljoen (2022: € 1 miljoen). De mutatie in voorziening incurant is ten laste van de winst en verliesrekening gekomen. De voorraadwaardering op basis van de actuele waarde wijkt niet materieel af van bovenstaande waardering.

5. Onderhanden projecten in opdracht van derden

ProRail voert werken in de omgeving van de spoorinfrastructuur uit in opdracht en voor rekening en risico van derden, voornamelijk gemeenten en provincies. De kosten voor de betreffende objecten komen niet voor activering door ProRail in aanmerking en laten samen met de gedeclareerde bedragen het onderstaande verloop zien.

Bedragen in miljoenen euro's	2023	2022
Stand vordering omgevingswerken per 1 januari	7	4
Kosten in het boekjaar	81	75
Gedeclareerde bedragen in het boekjaar	-90	-72
Stand vordering omgevingswerken per 31 december	-2	7
Onderhanden projecten in opdracht van derden	4	10
Vooruitgefactureerde bedragen aan derden	7	3
Stand vordering omgevingswerken per 31 december	-2	7

6. Vorderingen en overlopende activa

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2023	2022
Vorderingen op derden	76	42
Overige kortlopende vorderingen	299	119
Overlopende activa	43	33
Stand per 31 december 2023	418	194

Bij de waardering van de vorderingen is bij de vorderingen op derden en vorderingen uit hoofde van door derden veroorzaakte schades rekening gehouden met mogelijke oninbaarheid van € 0,1 miljoen (2022: € 0,2 miljoen). Alle posten hebben een resterende looptijd korter dan een jaar.

Vorderingen op derden

Het saldo vorderingen op derden bestaat uitsluitend uit vorderingen op debiteuren, voornamelijk in het kader van gefactureerde projectkosten en gebruiksvergoedingen aan derden.

Overige kortlopende vorderingen

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2023	2022
Vorderingen belastingen	57	6
Vorderingen op Rijksoverheid	174	29
Overige vorderingen	68	84
Stand per 31 december 2023	299	119

De vorderingen op Rijksoverheid hebben grotendeels betrekking op de EOV afrekening 2023 van € 64 miljoen (2022: € 4 miljoen) en voor een bedrag van € 76 miljoen (2022: € 3 miljoen) op de uitkomst van de berekening van de bandbreedte van de Egalisatierekening. Voor een nadere toelichting op de mutaties in de Egalisatierekening wordt verwezen naar noot 11 Kortlopende schulden en overlopende passiva.

In de overige vorderingen ultimo 2023 is onder andere een bedrag inzake nog te factureren gebruiksvergoeding van € 34 miljoen opgenomen (2022: € 33 miljoen). Voor nog te factureren bedragen in het kader van investeringswerken in (im)materiele vaste activa aan derden is een bedrag van € 15 miljoen (2022: € 45 miljoen) opgenomen. Daarnaast is er voor € 6 miljoen (2022: € - miljoen) aan nog te ontvangen rente en voor € 5 miljoen (2022: € - miljoen) aan nog terug te ontvangen energiebelastingen opgenomen.

Overlopende activa

De overlopende activa bestaan uit vooruitbetalingen en voorschotten. De vooruitbetalingen hebben voornamelijk betrekking op ICT gerelateerde zaken (software en licenties) en bedroegen ultimo 2023 € 20 miljoen (2022: € 14 miljoen). Het totaalbedrag bedrag dat langlopend is bedraagt per ultimo 2023 € 4 miljoen.

7. Liquide middelen

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2023	2022
Totaal banktegoeden	290	539

ProRail houdt zijn banktegoeden aan op een speciale rekening bij het ministerie van Financiën conform de Comptabiliteitswet.

Het saldo liquide middelen wordt grotendeels gevormd door van derden vooruitontvangen bedragen voor onderhoud en vernieuwing van omgevingswerken, voorfinanciering van geormerkte programma's en verplichtingen aan leveranciers.

In de liquide middelen is een bedrag van € 0,3 miljoen (2022: € 0,7 miljoen) aan afgegeven garanties voor met name huurovereenkomsten begrepen. Over dit bedrag kan ProRail niet vrij beschikken.

Daarnaast is een bedrag van € 41 miljoen opgenomen onder de liquide middelen voor het uitvoeren van contractmanagement taken ten behoeven van HSL-Zuid. Deze taken worden onder verantwoordelijkheid uitgevoerd van de concessiehouder HSL-Zuid (Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat). ProRail kan daarom niet vrij beschikken over dit bedrag. Onder de Overige kortlopende schulden / Schulden aan Rijksoverheid is de verplichting verantwoord. De kasstromen voor het uitvoeren van de betreffende contractmanagement taken worden gesaldeerd opgenomen in het kasstroomoverzicht. Het saldo van de ontvangsten en betalingen bedroeg in 2023 € 17 miljoen en is onder de kasstroom uit operationele activiteiten bij de Betalingen aan leveranciers verantwoord.

8. Eigen vermogen

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	Gestort kapitaal	Wettelijke reserve	Agio	Overige reserves	Onverdeeld resultaat	Totaal
Stand per 31 december 2022	0,02	29	1.599	-24	-	1.604
Mutaties						
Mutatie reserve	-	-4	-	4	-	0
Resultaat lopend boekjaar	-	-	-	-	-	-
Stand per 31 december 2023	0,02	25	1.599	-20	-	1.604

Aandelenkapitaal

Het maatschappelijke aandelenkapitaal bedraagt € 90.000 en is verdeeld in 200 aandelen van elk € 450,-. Het geplaatste en gestorte aandelenkapitaal bestaat uit 44 aandelen (2022: 44 aandelen) en bedraagt € 19.800 (2022: € 19.800). Alle geplaatste en volgestorte aandelen zijn via Railinfratrust B.V. (statutair gevestigd te Utrecht) in handen van de Nederlandse Staat, waarvoor het aandeelhouderschap is ondergebracht bij het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, gevestigd te 's-Gravenhage.

Wettelijke reserve

De post wettelijke reserve bestaat uit een wettelijke reserve voor geactiveerde ontwikkelingskosten.

Agio

Agio is ontstaan door kapitaalstortingen op de uitgifte van aandelen boven de nominale waarde.

Overige reserves

De overige reserves bevatten de vrij uitkeerbare reserves.

Onverdeeld resultaat

Onder het onverdeeld resultaat zijn de jaarlijkse exploitatieresultaten verantwoord. In 2023 is een nettoresultaat van € – miljoen (2022: € – miljoen) behaald.

Voorstel tot resultaatsbestemming

Conform de subsidiebeschikking vanuit het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat voegen wij het resultaat over het boekjaar toe aan de egalisatierekening. Hiermee is het uiteindelijk resultaat van het boekjaar altijd nihil en is verdere bestemming hiervan niet van toepassing.

9. Voorzieningen

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	Stand per 31 december			Stand per 31 december	
	2022	Toevoegingen	Onttrekkingen	Vrijval	2023
Jubileumuitkeringen	9	2	-1	-	10
Reorganisatiekosten	0	-	0	0	0
Voorziening AK	1	-	-1	-	0
Voorziening uit hoofde van claims, geschillen en rechtsgedingen	17	21	-12	-1	25
Overige	47	16	-37	-10	16
Totaal	74	38	-51	-11	51

Jubileumuitkeringen

Medewerkers van ProRail ontvangen een jubileumgratificatie bij een dienstverband van 12,5 jaar, 25 jaar en 40 jaar. De vergoeding bij het 12,5 jaar dienstverband bedraagt 25% van het cao maandloon. Bij een dienstverband van 25 en 40 jaar ontvangt een medewerker een gratificatie van eenmaal het cao-maandloon. De voorziening bevat de voorwaardelijk opgebouwde rechten van medewerkers per 31 december 2023.

De gehanteerde veronderstellingen zijn als volgt:

	2023	2022
Disconteringsvoet	3,10%	3,10%
Arbeidsongeschiktheidsrisico (leeftijdsafhankelijk)	0%-1,71%	0,13%-1,71%
Kans uitdiensttreding (leeftijdsafhankelijk)	0%-5%	1%-5%
Algemene loonronde	2%	2%
Individuele verhogingen (leeftijdsafhankelijk)	0%-4%	0%-4%

Het kortlopend gedeelte van de jubileumvoorziening bedraagt € 1 miljoen.

Reorganisatiekosten

In de reorganisatievoorziening zijn de kosten als gevolg van lopende herstructurering opgenomen die niet in verband staan met de doorlopende activiteiten van de onderneming. Ultimo 2023 zijn er geen verplichting meer aanwezig als gevolg van de reorganisatie waarvoor de voorziening gevormd was.

Voorziening AK

Dit betreft een reservering voor verwachte tekorten op de dekking van de kosten voor Projectmanagement, Engineering, Administratie en Toezicht (PEAT) die gemaakt worden in de planuitwerkingsfase en de realisatiefase van een project. Ultimo 2023 zijn er geen verplichting meer aanwezig in het kader van projecten waarvoor de betreffende voorziening gevormd was.

Voorziening uit hoofde van claims, geschillen en rechtsgedingen

De voorziening is bestemd ter dekking van de mogelijke uitkomsten inzake lopende claims en procedures. Het langlopend gedeelte van deze voorziening bedraagt € 3 miljoen.

Voorzieningen overig

In de overige voorzieningen zijn onder andere reserveringen opgenomen in het kader van overeenkomsten met derden waarin afspraken zijn gemaakt inzake bonus/malus regelingen. Deze voorziening dient ter dekking van de uitkomsten van deze regelingen en zijn naar verwachting kortlopend.

10. Langlopende schulden

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2023	2022
Onderhandse leningen	73	73
Verplichting Regeling 'Eerder stoppen met werken'	2	3
Overlopende passiva	18.657	18.108
Stand per 31 december 2023	18.732	18.184

Onderhandse leningen

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	Institutionele beleggers	Totaal
Stand per 31 december 2022	73	73
<i>Mutaties</i>		
Toevoegingen	-	-
Aflossingen	-	-
Stand per 31 december 2023	73	73

ProRail heeft een zestal staatsgegarandeerde leningen, met een looptijd van 30 jaar, bij institutionele beleggers. De rentevergoeding over de schulden aan institutionele beleggers is vast en bedraagt 6,4% over de hoofdsom.

Specificatie onderhandse leningen:

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	< 1 jaar	1 - 5 jaar	> 5 jaar	Totaal
2% tot 4%	-	-	-	-
4% tot 6%	-	-	-	-
6% tot 8%	-	73	-	73
	-	73	-	73

Reële waarde

De reële waarde van de onderhandse leningen bedraagt € 85 miljoen (2022: € 86 miljoen) en is bepaald met behulp van beschikbare marktinformatie en schattingsmethoden. De marktwaarde van de onderhandse leningen is geschat aan de hand van de contante waarde van de toekomstige kasstromen tegen de geldende marktrente. Als grondslag voor de marktrente is hierbij gebruik gemaakt van rentevoeten op Europese staatsleningen met vergelijkbare looptijd.

Verplichting Regeling 'Eerder stoppen met werken'

In de CAO 2021-2023 is de Regeling 'Eerder stoppen met werken' opgenomen, in het pensioenakkoord staat deze regeling bekend als de Regeling voor Vervroegd Uittreden (RVU). Met deze regeling kunnen medewerkers die behoren tot vastgestelde doelgroepen, maximaal 36 maanden eerder dan de AOW-datum, uit dienst gaan met een uitkering van ProRail. De uitkering is gelijk aan de RVU-drempelvrijstelling ter hoogte van € 2.182 bruto per maand. De looptijd van de regeling is 1 januari 2022 tot en met 31 december 2025.

Onder de verplichting regeling 'Eerder stoppen met werken' is het deel van de verplichting opgenomen jegens personeelsleden die ultimo 2023 reeds geopteerd hebben voor gebruikmaking van de regeling. De toevoeging aan de verplichting gedurende een boekjaar vindt plaats ten laste van het resultaat.

Ten aanzien van personeelsleden die ultimo 2023 kunnen opteren voor deze regeling maar dat nog niet hebben gedaan en voor de personeelsleden die gedurende de looptijd van de regeling gebruik kunnen gaan maken, verwijzen we naar onderdeel 13. Niet in de balans opgenomen verplichtingen en regelingen.

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	Totaal
Verplichting Regeling 'Eerder stoppen met werken' - kortlopend	1
Verplichting Regeling 'Eerder stoppen met werken' - langlopend	3
Stand per 31 december 2022	4
<i>Mutaties</i>	
Toevoeging	2
Onttrekking	-1
Vrijval	-
Stand per 31 december 2023	5
Verplichting Regeling 'Eerder stoppen met werken' - kortlopend	2
Verplichting Regeling 'Eerder stoppen met werken' - langlopend	2
Stand per 31 december 2023	5

Overlopende passiva

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2023	2022
Vooruitontvangen omgevingswerken	201	190
Investeringsbijdragen	18.456	17.918
Stand per 31 december 2023	18.657	18.108

Vooruitontvangen omgevingswerken

ProRail voert in opdracht van derden, voornamelijk gemeenten en provincies, werken uit zoals onderdoorgangen, spoorwegovergangen en geluidswallen. Deze partijen hebben aan ProRail een vergoeding betaald bij oplevering van het werk of betalen jaarlijkse vergoedingen. Deze vergoedingen worden door ProRail onder de overlopende passiva verantwoord als bijdrage voor periodiek onderhoud aan en toekomstige vernieuwing van deze objecten. Hiernaast is er sprake van oprenting tegen 2,3% (2022: 2,8%). Ten aanzien van de aanwending bij onderhoud wordt verondersteld dat deze gelijk is aan de jaarlijkse bijdragen en oprenting over de gestorte afkoopsommen (€ 10 miljoen). Eventuele afwijkingen van deze aannames worden direct in de winst- en verliesrekening verantwoord. Indien geen sprake meer is van vernieuwing, leidt dit tot een vrijval. In 2023 was de vrijval € 1 miljoen. De verantwoorde bijdrage inzake omgevingswerken heeft overwegend een langlopend karakter.

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	Onderhoud	Vernieuwing	Totaal
Omgevingswerken – kortlopend	9	1	10
Omgevingswerken – langlopend	46	144	190
Stand per 31 december 2022	56	145	200
<i>Mutaties</i>			
Bijdragen	16	5	21
Oprenting	1	3	5
Aanwending	-10	-1	-11
Vrijval	0	-3	-3
Stand per 31 december 2023	62	150	212
Omgevingswerken – kortlopend	10	1	11
Omgevingswerken – langlopend	52	149	201
Stand per 31 december 2023	62	150	212

Investeringsbijdragen

De investeringsbijdragen betreffen de bijdragen van de Rijksoverheid en van derden voor de financiering van investeringen in (im)materiële vaste activa. Deze gelden worden op de balans verantwoord.

De vrijval vindt plaats in de vorm van amortisaties naar rato van de afschrijvingskosten op de desbetreffende (im)materiële vaste activa. Het aandeel waarover niet wordt afgeschreven heeft betrekking op terreinen en bedraagt € 686 miljoen (2022: € 681 miljoen).

Onder de investeringsbijdragen is een bedrag van € 54 miljoen (2022: € 51 miljoen) opgenomen voor verwachte tekorten op de dekking van de kosten voor Projectmanagement, Engineering, Administratie en Toezicht (PEAT) die gemaakt worden in de planuitwerkingsfase en de realisatiefase van een project (AK schommelfonds).

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	Rijksoverheid	Derden	Totaal
Investeringsbijdrage - kortlopend	476	92	568
Investeringsbijdrage - langlopend	14.959	2.959	17.918
Stand per 31 december 2022	15.435	3.051	18.486
<i>Mutaties</i>			
Ontvangen bijdragen	1.014	201	1.215
Desinvesteringen	-66	-17	-83
Afschrijvingen	-487	-75	-562
Overige mutaties	-18	1	-17
Stand per 31 december 2023	15.878	3.162	19.041
Investeringsbijdrage - kortlopend	487	98	585
Investeringsbijdrage - langlopend	15.391	3.064	18.456
Stand per 31 december 2023	15.878	3.162	19.041

Ontvangen bijdragen

De toevoegingen van de investeringsbijdragen betreffen de ontvangen bijdragen van de Rijksoverheid voor 2023 van € 1.014 miljoen (2022: € 898 miljoen) en van derden, met name gemeenten en provincies van € 201 miljoen (2022: € 146 miljoen).

Desinvesteringen

De amortisatie als gevolg van desinvesteringen hebben grotendeels betrekking op projecten binnen de categorie Werken in constructie en op boekwaardeverliezen.

Afschrijvingen

De amortisatie als gevolg van afschrijvingen betreffen de vrijval van investeringsbijdragen ten gunste van de winst- en verliesrekening. Deze staan tegenover de betreffende afschrijvingskosten van de materiële vaste activa.

Overige mutaties

De overige mutaties op de investeringsbijdragen hebben met name betrekking op de herrubricering in verband met een herbeoordeling van het economisch eigendom van de onderliggende activa.

11. Kortlopende schulden en overlopende passiva

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2023	2022
Leveranciers en handelscrediteuren	28	46
Belastingen en sociale lasten	27	24
Overige kortlopende schulden	383	355
Overlopende passiva	529	517
Stand per 31 december 2023	966	942

De kortlopende schulden hebben een looptijd korter dan 1 jaar.

Leveranciers en handelscrediteuren

Onder de leveranciers en handelscrediteuren zijn opgenomen de ontvangen en nog niet betaalde facturen met name van aannemers voor lopende projecten en onderhoud aan de spoorinfrastructuur.

Belastingen en sociale lasten

De kortlopende schulden inzake belastingen en sociale lasten bestaan uit de te betalen loonheffing over december 2023 van € 27 miljoen (2022: € 24 miljoen).

Overige kortlopende schulden

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2023	2022
Schulden aan Rijksoverheid	180	169
Vooruitontvangen subsidiebedragen	85	59
Personeelsaanspraken (vakantiegeld en vrijetijdsaanspraken)	30	26
Nog te ontvangen facturen	73	89
Overige kortlopende schulden	16	12
Stand per 31 december 2023	383	355

Schulden aan Rijksoverheid

De kortlopende schulden Rijksoverheid hebben met name betrekking op terug te betalen beschikte middelen. Daarnaast zijn onder de schulden aan Rijksoverheid de ontvangen gelden van het ministerie voor het uitvoeren van de contractmanagement taken ten behoeve van HSL Zuid. Deze verplichting bedraagt ultimo 2023 € 41 miljoen (2022: € 23 miljoen).

Vooruitontvangen subsidiebedragen

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2023	2022
Voorfinanciering van geormerkte programma's	2	3
Vooruit ontvangen subsidiegelden aanleg (MIRT)	1	1
Vooruit ontvangen subsidie kapitaallasten en onderhoud (EOV)	-	-
Vooruit ontvangen gelden van de Europese Unie	32	4
Vooruit ontvangen gelden van lagere overheden en derden	50	50
FENS projecten	0	-
Stand per 31 december 2023	85	59

Overige kortlopende schulden

In de overige kortlopende schulden is per ultimo 2023 een bedrag van € 7 miljoen verantwoord inzake vooruitontvangen bedragen betreffende onderhanden projecten derden.

Overlopende passiva

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2023	2022
Investeringsbijdragen	585	568
Vooruitontvangen omgevingswerken	11	10
Egalisatierekening	-67	-62
Stand per 31 december 2023	529	517

Investeringsbijdragen

De investeringsbijdragen betreft de door de Rijksoverheid of derden betaalde vergoedingen voor investeringsprojecten. De aanwending vindt plaats naar rato van afschrijvingen en desinvesteringen op de door genoemde partijen gefinancierde (im)materiële vaste activa.

Vooruitontvangen omgevingswerken

De verantwoorde bijdrage inzake omgevingswerken heeft overwegend een langlopend karakter. Het kortlopende deel van de bijdrage heeft betrekking op de jaarlijkse aanwending voor de uitvoering van de onderhoudswerkzaamheden.

Egalisatierekening

Voor een nadere toelichting inzake de egalisatierekening verwijzen wij naar de grondslagen van de jaarrekening. Het verloop van de egalisatierekening in 2023 is als volgt:

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2023	2022
Stand per 1 januari	-62	-58
<i>Mutaties</i>		
Resultaat	-81	-7
Overige	76	3
Stand per 31 december 2023	-67	-62

Mutatie resultaat

Het resultaat 2023 van € 81 miljoen negatief (2022: € 7 miljoen negatief) betreft het verschil tussen de verleende subsidie in 2023 en de werkelijke kosten van de door subsidieverlener opgedragen taken.

Mutatie overige

De mutatie op de regel 'Overige' is in 2023 € 76 miljoen (2022: € 3 miljoen), dit volgt uit de afspraken inzake de bandbreedte van het saldo van de egalisatierekening van + en +/- 5% van de gemiddelde EOVS subsidie van de afgelopen 5 jaar. Ultimo 2023 valt de stand van de egalisatierekening binnen de gestelde bandbreedte.

12. Financiële instrumenten

Algemeen

De in deze toelichting opgenomen gegevens verschaffen informatie die behulpzaam is bij het schatten van de omvang van risico's die verbonden zijn aan zowel de in de balans opgenomen als de niet in de balans opgenomen financiële instrumenten. Het betreft hier elke overeenkomst die leidt tot een financieel actief bij één partij en een financiële verplichting of eigenvermogensinstrument bij een andere partij. Hieronder vallen traditionele financiële instrumenten, zoals vorderingen, schulden en effecten.

ProRail maakt in de normale bedrijfsuitoefening gebruik van financiële instrumenten die de onderneming blootstelt aan rente- en kredietrisico. Om deze risico's te beheersen heeft ProRail een beleid inclusief een stelsel van limieten en procedures opgesteld om de risico's van onvoorspelbare ongunstige ontwikkelingen op de financiële markten en daarmee de financiële prestaties van de onderneming te beperken.

Kredietrisico

ProRail handelt enkel met kredietwaardige partijen en heeft procedures opgesteld om de kredietwaardigheid te bepalen. Er zijn richtlijnen opgesteld om de omvang van het kredietrisico bij elke partij te beperken. Bovendien bewaakt ProRail voortdurend zijn vorderingen en hanteert ProRail een strikte aanmaningsprocedure. Door de bovenstaande maatregelen is het kredietrisico voor ProRail minimaal. Verder zijn er geen belangrijke concentraties van kredietrisico binnen ProRail.

Renterisico

De langlopende leningen van ProRail hebben een vast rentepercentage waardoor ProRail een aanvaardbaar risico loopt dat de waarde van de leningen zal dalen respectievelijk stijgen als gevolg van veranderingen in de marktrente. Het aflossingsschema en de opbouw van de van toepassing zijnde rentepercentages zijn opgenomen bij de toelichting op de langlopende schulden.

13. Niet in de balans opgenomen verplichtingen en regelingen

Concessie

Aan ProRail is door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een concessie verleend voor het beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur voor de periode 2015-2025. Het beheer heeft betrekking op het onderhoud van de hoofdspoorweginfrastructuur, de voorbereiding en uitvoering van de uitbreiding van de hoofdspoorweginfrastructuur, de eerlijke, niet-discriminerende en transparante verdeling van de capaciteit van de hoofdspoorweginfrastructuur en het leiden van het verkeer over de hoofdspoorweginfrastructuur.

ProRail stelt tweejaarlijks een beheerplan op met concrete doelstellingen voor de betreffende jaren. ProRail meet zijn prestaties aan de hand van afgesproken kernprestatie-indicatoren en rapporteert twee keer per jaar aan het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

Investeringsverplichtingen

De aangegane financiële verplichtingen inzake investeringen en onderhanden projecten bedroegen per ultimo 2023 circa € 1,8 miljard (2022: € 1,4 miljard). De stijging is te verklaren door de verwachte stijging van de productie in de toekomst.

Meerjarencontracten

ProRail heeft overeenkomsten afgesloten voor schoonmaak en onderhoud transferruimten van stations met een waarde van circa € 104 miljoen per jaar. Deze beheerovereenkomsten zijn afgesloten met een onbepaalde looptijd.

Daarnaast heeft ProRail zich contractueel vastgelegd voor de hieronder opgesomde zaken:

<i>Aangegane verplichtingen naar vervaltermijnen in miljoenen euro's</i>	<i>< 1 jaar</i>	<i>1-5 jaar</i>	<i>> 5 jaar</i>	<i>Totaal</i>
Prestatie Gericht Onderhoud contracten (PGO) voor onderhoud aan de spoorinfra	222	258	8	488
Huisvesting (huur en servicekosten)	7	19	1	26
Lease (auto's)	7	-	-	7
ICT-Beheer	73	136	39	248
Onderhoud beveiligingssystemen, liften en roltrappen	21	104	81	205
Diverse overeenkomsten	73	104	13	190
	401	621	142	1.164

De leasekosten voor auto's bedroegen over 2023 € 2,9 miljoen (2022 € 2,9 miljoen). In de leaseovereenkomsten zijn opties tot verlenging opgenomen. De huurkosten inzake huisvesting waren in 2023 € 8,3 miljoen (2022 € 7,7 miljoen). In een aantal huurovereenkomsten zijn (stilzwijgende) opties tot verlenging opgenomen.

Omgevingsvergunningen milieu

Milieuwetgeving verplicht ProRail om omgevingsvergunningen milieu te verkrijgen voor de emplacementen in zijn beheer. In deze omgevingsvergunningen is de toegestane milieu ruimte geregeld die gepaard gaat met de activiteiten van vervoerders op die emplacementen, dat wil zeggen de hoeveelheid geluid dat mag worden gemaakt en welk risico vanwege het rangeren

met gevaarlijke stoffen toelaatbaar is. De verplichtingen die hieruit voortvloeien hebben geleid tot (geluids-)bron bestrijdende maatregelen aan het rijdend materieel en emplacements.

Het Uitvoeringsprogramma Geluid Emplacements (UPGE) is erop gericht dat na afronding van het programma alle emplacements voldoen aan de geluidsnormen uit de Handreiking Industrielawaai en vergunningverlening 1998 (beoordeeld volgens de Circulaire piekgeluiden spoorwegemplacements d.d. 19 december 2003) dan wel aan de eisen uit de omgevingsvergunning als die hogere waarden dan de Handreiking toelaten.

Het programma bestaat enerzijds uit de deelprogramma's 'terugdringen booggeluid' en 'terugdringen voeggeluid' en anderzijds uit een aantal deelprojecten op emplacements waar extra maatregelen (geluidsschermen en/of gevelmaatregelen) nodig zijn om aan de normen te kunnen voldoen. De deelprogramma's 'terugdringen booggeluid' en 'terugdringen voeggeluid' zijn in 2013 afgerond. De deelprojecten op emplacements waar extra maatregelen nodig zijn, zijn op drie locaties na afgerond. De realisatie van deze locaties heeft vertraging opgelopen als gevolg van stagnatie in het aanvragen of een hoger beroep tegen de omgevingsvergunning milieu of omgevingsvergunning bouwen. Op basis van de huidige inzichten zal op zijn vroegst in 2024 de laatste locatie zijn opgeleverd. Dit is sterk afhankelijk van eventuele (hogere) beroepen. Bij twee van de drie resterende locaties is er nog geen uitspraak van de Raad van State inzake de hoger beroepzaken. Bij de derde locatie is er nog geen overeenstemming bereikt met het bevoegd gezag over de omgevingsvergunning milieu.

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft voor het UPGE een totaalbudget van € 105 miljoen ter beschikking gesteld.

Pensioenverplichtingen

ProRail is aangesloten bij de pensioenregeling voor de bedrijfstak Spoorwegen die is ondergebracht bij het Pensioenfonds Rail & OV. Deze pensioenregeling geldt voor alle medewerkers in loondienst van ProRail en verplicht ProRail tot het betalen van een vooraf vastgesteld jaarlijks premiepercentage. De pensioenpremie kent een jaarlijks stijgend percentage. Het percentage is in 2023 gestegen naar 25,5% (2022: 24%).

Met het huidige CAO akkoord dat 19 december 2022 is gesloten, is de pensioenpremie vanaf 2023 verhoogd (25,5%). De verhoging van pensioenpremie betekent dat de opbouw van het pensioen wordt verhoogd. Afgesproken is dat de komende jaren de pensioenpremie stapsgewijs als volgt wordt verhoogd:

- 1 januari 2024: 27,0%
- 1 januari 2025: 28,9%

ProRail heeft na betaling van de overeengekomen premie geen verplichting tot het betalen van aanvullende bedragen ingeval sprake zou zijn van een tekort bij het pensioenfonds. De actuariële risico's en de beleggingsrisico's liggen bij het pensioenfonds en zijn deelnemers.

Van de pensioenpremie die aan het pensioenfonds wordt afgedragen komt 2/3 deel voor rekening van ProRail en 1/3 deel voor rekening van de medewerkers. De dekkingsgraad is een indicator voor de vermogenspositie van het pensioenfonds en geeft de verhouding weer tussen de bezittingen en de verplichtingen van het pensioenfonds. Het Pensioenfonds Rail & OV had een dekkingsgraad van 127,6% per 31 december 2023 (per 31 december 2022 was de dekkingsgraad van het Spoorwegpensioenfonds 126,9%).

De wet- en regelgeving stelt eisen aan de berekening van de dekkingsgraad en het minimum niveau van de dekkingsgraad (105%).

Regeling 'Eerder stoppen met werken'

In de CAO 2021-2023 is de Regeling 'Eerder stoppen met werken' opgenomen, in het pensioenakkoord staat deze regeling bekend als de Regeling voor Vervroegd Uittreden (RVU). De looptijd van de regeling is 1 januari 2022 tot en met 31 december 2025.

Met deze regeling kunnen medewerkers die behoren tot vastgestelde doelgroepen, maximaal 36 maanden eerder dan de AOW-datum, uit dienst gaan met een uitkering van ProRail. De uitkering is gelijk aan de RVU-drempelvrijstelling ter hoogte van € 2.037,- bruto per maand.

Onder de langlopende schulden is een verplichting inzake de regeling 'Eerder stoppen met werken' verantwoord. Dit betreft de verplichting jegens personeelsleden die ultimo 2023 reeds geopteerd hebben voor gebruikmaking van de regeling.

Ten aanzien van personeelsleden die ultimo 2023 kunnen opteren voor deze regeling maar dat nog niet hebben gedaan en voor de personeelsleden die gedurende de looptijd van de regeling gebruik kunnen gaan maken, kan gezien het nieuwe karakter van de regeling geen betrouwbare schatting gemaakt worden van de verwachte deelnamekansen en daarmee van een mogelijke verplichting. Op grond van het voorgaande heeft ProRail B.V. per ultimo 2023 derhalve geen voorziening getroffen.

Claims

ProRail B.V. is gegeven de aard van het bedrijf van tijd tot tijd betrokken in rechtsgeschillen naar aanleiding van ingediende, doch betwiste claims. Mede gebaseerd op juridisch advies, is een voorziening opgenomen inzake een beperkt aantal lopende zaken en is ProRail voorts van mening dat de uitkomst van de overige lopende zaken geen invloed van materiële betekenis zal hebben op de financiële positie van ProRail B.V. ofwel per ultimo boekjaar geen betrouwbare schatting te bepalen is van de uitkomst van deze zaken. Daarnaast is het mogelijk dat voor een deel van een verantwoorde claim op basis van verhaalsrecht een vordering verantwoord kan worden. Dergelijke vorderingen worden enkel verantwoord wanneer hier voldoende zekerheid over is.

Overig

In de overeenkomsten PGO zijn tussen de partijen afspraken gemaakt inzake zogeheten bonus/malus regelingen. Waar per ultimo van het kalenderjaar duidelijk is welke vordering/verplichting hieruit voortvloeit voor ProRail zijn deze verantwoord onder respectievelijk de overige vorderingen/overige schulden. Indien sprake is van een schattingselement bij de bonus, het waarschijnlijk is dat voor de afwikkeling van die verplichting een uitstroom van middelen noodzakelijk is en een betrouwbare schatting van de omvang van de verplichting kan worden gemaakt, dan wordt deze verantwoord onder de overige voorzieningen. Indien geen betrouwbare schatting van de omvang van de verplichting gemaakt kan worden is sprake van een niet uit de balans blijkende verplichting.

Meldingen

Per jaareinde lopen onderzoeken die voortvloeien uit interne of externe meldingen in het kader van meldingen vermoede misstanden. De afwikkeling van dergelijke onderzoeken na balansdatum kan potentieel invloed hebben op cijfers in deze jaarrekening. ProRail verwacht dat hier geen sprake is van een materiële invloed.

14. Bedrijfsopbrengsten

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2023	2022
Exploitatiebijdragen Rijksoverheid	1.083	1.021
Gebruiksvergoeding	376	355
Overige netto omzet	47	45
Geactiveerde productie eigen bedrijf	137	110
Overige bedrijfsopbrengsten	6	5
Totaal	1.648	1.538

Exploitatiebijdragen Rijksoverheid

De verantwoorde bijdragen betreffen de van de Rijksoverheid verkregen middelen voor capaciteitsmanagement, verkeersleiding, onderhoud en kapitaallasten van het landelijke railnet. De verantwoorde bijdragen bestaan uit de onderstaande componenten:

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2023	2022
Initiële beschikking op (subsidie-)aanvraag	1.525	1.379
Aanvullende subsidiebeschikking	86	119
Vaststelling subsidie	-	-
	1.611	1.498
Overige (project-)beschikkingen	117	106
Overloop vanuit beschikkingen voorgaand jaar	-	-
	117	106
	1.728	1.604
Financiering investeringswerken	-711	-581
Verschuiving in tijd	64	-4
Overheveling projecten naar volgend jaar	1	-1
Overheveling projecten van volgend jaar	-	3
	-646	-583
Totaal exploitatiebijdragen	1.083	1.021

Gebruiksvergoeding

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2023	2022
Opbrengsten gebruiksvergoeding	376	355
Prestatieregelingen	0	0
Totaal gebruiksvergoeding	376	355

De in rekening gebrachte gebruiksvergoeding over 2023 bedraagt € 376 miljoen (2022: € 355 miljoen), waarvan het merendeel betrekking heeft op personenvervoerders. Deze bedragen hebben betrekking op de aan spoorwegondernemingen in rekening gebrachte vergoedingen voor het gebruik van het gemengde net inclusief HSL-Zuid en Betuweroute.

Overige netto omzet

De overige netto-omzet bestaat uit onder andere uit periodieke ontvangsten lagere overheden, opbrengsten inzake de levering van reisinformatie aan vervoerders en opbrengsten voor projectstudies en bedraagt € 47 miljoen over 2023 (€ 2022: 45 miljoen).

Geactiveerde productie eigen bedrijf

Geactiveerde productie eigen bedrijf is het toerekenen aan c.q. het doorbelasten van de uren van projectmedewerkers tegen een kostendekkend tarief aan investeringswerken. Hierdoor worden alle investeringsuitgaven geactiveerd, naast engineering- en bouwkosten ook de kosten van projectmanagement. Algemene overheadkosten worden niet geactiveerd.

Overige bedrijfsopbrengsten

Overige opbrengsten bedragen ultimo 2023 € 6 miljoen (2022: € 5 miljoen) en bestaan uit opbrengsten die niet tot de netto-omzet van ProRail behoren, zoals huuropbrengsten en vergoedingen voor detachering van medewerkers.

15. Bedrijfslasten

Kosten uitbesteed werk en overige externe kosten

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2023	2022
Kosten van uitbesteed werk	-897	-775
Overige externe kosten	-165	-141
Totaal kosten van uitbesteed werk en overige externe kosten	-1.062	-916

Onder de categorie kosten uitbesteed werk en andere externe kosten worden alle diensten verantwoord die ProRail inkoopt. Daarnaast alle externe kosten die we maken, zoals NUTS- en huisvestingskosten. De inkopen en externe kosten hebben betrekking op alle activiteiten van ProRail en worden verantwoord voor de activeerbare en onderhanden projecten in de balans en voor de operationele activiteiten in de winst en verliesrekening.

De kosten van uitbesteed werk en de overige externe kosten zijn over de volgende activiteiten verdeeld:

<i>Procentuele verdeling naar activiteiten</i>	2023	2022
Grootschalig onderhoud	16%	16%
Kleinschalig onderhoud	36%	30%
Transfer	11%	12%
Beheer	25%	25%
Overige vervangingen	1%	0%
Aanleg realisatie	2%	2%
Onderzoeken	2%	1%
Apparaat	8%	13%
	100%	100%

Kosten van uitbesteed werk

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2023	2022
Infrastructurele kosten	-602	-500
Inspecties en onderzoek	-38	-28
ICT-diensten	-155	-148
Onroerende zaken	0	-3
Advies	-48	-40
Inhuur	-55	-58
Totaal kosten van uitbesteed werk	-897	-775

Infrastructureel

Onder infrastructureel staan de geleverde prestaties van aannemers- en ingenieursdiensten verantwoord voornamelijk voor de activiteiten groot- en kleinschalig onderhoud en onderhoud transfer.

Inspecties en onderzoek

Inspecties en onderzoek betreffen ingekochte diensten voor het verrichten van inspecties aan de infrastructuur, voornamelijk in het kader van grootschalig onderhoudsactiviteiten.

ICT-diensten

ICT – diensten omvat de ingekochte diensten voor het leveren en onderhouden van zowel informatie- en besturingssystemen en de kantoorautomatisering.

Advies

Advies omvat alle ingekochte diensten voor adviezen. Hieronder vallen technische adviezen t.b.v. beheeractiviteiten, financieel adviezen (w.o. accountants) en juridische adviezen.

Inhuur

Hieronder vallen ingehuurd externe medewerkers door ProRail B.V. bij externe organisaties.

Honoraria van de accountant

Onderstaande honoraria zijn in 2023 ten laste van het resultaat (Advies) van ProRail gebracht inzake accountantskosten en adviesdiensten door de externe accountant van ProRail zijnde Deloitte Accountants B.V.

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2023	2022
Onderzoek van de jaarrekening	0,5	0,6
Andere controleopdrachten	0,6	0,5
Adviesdiensten op fiscaal terrein	-	-
Andere niet controlediensten	0,0	0,0
Totaal honoraria	1,1	1,1

In het honorarium voor de controle van de jaarrekening van ProRail B.V. zijn de werkzaamheden voor de jaarrekening en daarmee verband houdende verantwoordingen van ProRail opgenomen. De overige controle-opdrachten betreffen de controlewerkzaamheden voor projectverantwoordingen en het jaarverslag. Andere niet controlediensten betreffen algemene adviesdiensten. Er zijn in het boekjaar geen adviesdiensten op fiscaal terrein door de accountant uitgevoerd.

Overige externe kosten

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2023	2022
NUTS-kosten	-65	-51
Huisvesting	-51	-41
Materialen	-22	-17
Overige externe kosten	-28	-32
Totaal overige externe kosten	-165	-141

NUTS-kosten

Onder NUTS-kosten zijn de kosten m.b.t. het inkopen van energie verantwoord. Deze kosten hebben voornamelijk betrekking op de beheeractiviteiten van ProRail B.V.

Huisvesting

Onder huisvesting worden de huisvestingskosten verantwoord m.b.t. de activiteiten voor beheer (o.a. verkeersleiding posten e.d.) en ProRail kantoren.

Materialen

Onder materialen worden de kosten verantwoord voor o.a. gebruikte materialen t.b.v. onderhoud van liften en roltrappen en materialen voor overige aanleg activiteiten.

Overige externe kosten

Onder de overige externe kosten zijn o.a. de kosten verantwoord voor communicatie, verzekeringen en voertuigen.

Lonen en salarissen

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2023	2022
Lonen en salarissen	-412	-373
Overige personeelskosten	-47	-29
Totaal	-460	-402

Alle medewerkers zijn werkzaam in Nederland.

Verdeling van fte (gemiddeld aantal fte)

	2023	2022
Rvb en overige ExCo	8	8
Capaciteitsmanagement	270	256
Operatie	3.259	3.151
Projecten	727	694
Staven	807	772
	5.071	4.881

Sociale lasten

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2023	2022
Totaal	-111	-95

Het werkgeversaandeel van de pensioenpremies bedraagt € 55,0 miljoen (2022: € 46,6 miljoen).

Bezoldiging commissarissen

De ten laste van ProRail komende beloning van de commissarissen over 2023 bedraagt in totaal € 218.410 (2022: € 229.135). De beloning bestaat uit een vast honorarium, een vergoeding voor deelname aan een of meer commissies en een onkostenvergoeding. In 2023 heeft indexering van de bezoldiging plaatsgevonden. De bezoldiging van de raad van commissarissen over 2023 is als volgt:

2023	Vaste jaarlijkse vergoeding	Vergoeding Audit Commissie	Vergoeding remuneratie, selectie en benoemingscommissievergoedingen	Overige	Totaal
J.G.M. Alders	40.432	-	9.922	1.587	51.941
A.C.W. Sneller	25.707	9.922	-	1.587	37.216
M. Hoekstra-van der Deen	13.925	-	5.374	860	20.159
J.G.H. Helthuis	7.910	3.053	3.053	487	14.503
I.S. Damen	13.925	5.374	-	860	20.159
T.R. Bercx	25.707	-	9.922	1.587	37.216
C.J.A.M. Romme	25.707	9.922	-	1.587	37.216
					218.410

2022	Vaste jaarlijkse vergoeding	Vergoeding Audit Commissie	Vergoeding remuneratie, selectie en benoemingscommissievergoedingen	Overige	Totaal
J.G.M. Alders	38.143	-	9.360	1.497	49.000
J.G.H. Helthuis	24.252	9.360	9.360	1.497	44.469
A.C.W. Sneller	24.252	9.360	-	1.497	35.109
L.M. Sondag	20.957	-	8.088	1.294	30.339
T.R. Bercx	24.252	-	9.360	1.497	35.109
C.J.A.M. Romme	24.252	9.360	-	1.497	35.109
					229.135

Er zijn geen leningen, voorschotten en garanties ten behoeve van commissarissen verstrekt door de onderneming.

Bezoldiging bestuurders

De ten laste van ProRail komende beloning van de statutair bestuurders en de overige bestuursleden over 2023 bedraagt in totaal € 750.941 (2022: € 710.304). In deze beloning is voor de statutaire bestuurders een totaalbedrag van € 1.903 (2022: € 5.610) opgenomen inzake het gebruik van OV kaarten die beschikbaar zijn gesteld voor gezinsleden in lijn met de CAO bepalingen.

De samenstelling van het bestuur is gedurende 2023 gewijzigd. In januari 2023 is Birgit Otto aangesteld als interim COO. Zij is in deze functie niet benoemd als statutair bestuurder. De totale beloning die zij hiervoor heeft ontvangen in 2023 bedraagt € 221.699 en is opgenomen in het totaalbedrag van de beloning 2023. Per 1 oktober 2023 is Marieke Schöningh benoemd als COO en statutair bestuurder.

De beloning van de bestuurders bestaat uit een vast inkomen met secundaire arbeidsvoorwaarden (onkostenvergoeding, leaseauto en werkgeversbijdrage pensioen). Er zijn geen leningen, voorschotten en garanties ten behoeve van bestuurders verstrekt door de onderneming. De bezoldiging voor de statutair bestuurders is als volgt:

Naam	Functie	Periodiek betaalde beloningen				Bijstelling auto	Beloningen betaalbaar op termijn ^[1]	Totaal
		Brutoloon	Werkgeversdeel sociale premies	Onkosten vergoeding				
2023								
John Voppen	CEO	190.577	11.516	900	13.300	19.123	235.416	
Marieke Schöningh	COO	49.878	2.837	180	1.087	4.781	58.763	
Mirjam van Velthuisen-Lormans	CFO	191.649	11.348	720	12.223	19.123	235.063	
							529.242	
2022								
John Voppen	CEO	195.595	10.354	900	4.136	16.010	226.995	
Ans Rietstra	COO	214.551	9.751	867	10.419	15.193	250.781	
Mirjam van Velthuisen-Lormans	CFO	196.200	10.205	720	3.782	16.010	226.917	
							704.694	

1 Werkgeversdeel pensioenpremie

In het brutoloon 2022 van Ans Rietstra is een bedrag van € 25.000,- opgenomen inzake vergoeding bij vertrek.

Arbeidsvoorwaarden

Vervoersfaciliteiten

ProRail opereert binnen het domein van het Openbaar Vervoer. Om in de mobiliteitsbehoefte van zijn medewerkers te voorzien stelt ProRail hen en hun gezinsleden vervoersfaciliteiten ter beschikking (gebonden aan de fiscale regels ter zake).

Pensioen

De pensioenregeling van de bedrijfstak Spoorwegen is een collectieve toegezegde-bijdrageregeling, die de werkgever verplicht tot het betalen van een vooraf vastgestelde jaarlijkse premie. De opbouw van het pensioen is afhankelijk van de leeftijd van de medewerker. Medewerkers geboren in of na 1950 hebben in beginsel aanspraak op een pensioen gebaseerd op een middelloonregeling met een pensioenleeftijd van 68 jaar. De werkgever is niet aansprakelijk voor het aanvullen van premie- of dekkingstekorten bij het pensioenfonds. Eind 2023 is geen sprake van een recht op overschot.

Afschrijvingskosten immateriële vaste activa

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2023	2022
Afschrijvingen imva, gefinancierd door eigen financiering	-4	-5
Afschrijvingen imva, gefinancierd door de Rijksoverheid en derden	-27	-22
<i>Totaal afschrijvingen</i>	-31	-26
Amortisatie imva, gefinancierd door de Rijksoverheid en derden	27	22
Totaal afschrijvingskosten imva	-4	-5

Amortisatie

De amortisaties betreffen de vrijval van bedragen ten gunste van de winst- en verliesrekening. Deze amortisaties staan tegenover de betreffende afschrijvingskosten van de immateriële vaste activa die zijn gefinancierd door de Rijksoverheid en derden.

Afschrijvingskosten materiële vaste activa

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2023	2022
Afschrijvingen, gefinancierd door eigen financiering	-80	-83
Afschrijvingen, gefinancierd door de Rijksoverheid en derden	-535	-519
<i>Totaal afschrijvingen</i>	-616	-601
Amortisatie materiële vaste activa, gefinancierd door de Rijksoverheid en derden	535	519
Totaal afschrijvingskosten materiële vaste activa	-80	-83

Amortisatie

De amortisaties betreffen de vrijval van bedragen ten gunste van de winst- en verliesrekening. Deze amortisaties staan tegenover de betreffende afschrijvingskosten van de materiële vaste activa die zijn gefinancierd door de Rijksoverheid en derden.

Overige waardeveranderingen immateriële vaste activa

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2023	2022
Overige waardeveranderingen imva, gefinancierd door eigen financiering	-	0
Overige waardeveranderingen imva, gefinancierd door de Rijksoverheid en derden	-1	0
<i>Totaal overige waardeveranderingen</i>	-1	0
Amortisatie, gefinancierd door de Rijksoverheid en derden	1	0
Totaal overige waardeveranderingen imva	-	0

Onder de overige waardeveranderingen vaste activa zijn begrepen de niet-activeerbare-investeringen.

Overige waardeveranderingen materiële vaste activa

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2023	2022
Overige waardeveranderingen mva, gefinancierd door eigen financiering	-5	-3
Overige waardeveranderingen mva, gefinancierd door de Rijksoverheid en derden	-80	-44
<i>Totaal overige waardeveranderingen</i>	-85	-46
Amortisatie, gefinancierd door de Rijksoverheid en derden	80	44
Totaal overige waardeveranderingen mva	-5	-3

Onder de overige waardeveranderingen vaste activa zijn begrepen de niet-activeerbare-investeringen.

Overige bedrijfslasten

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2023	2022
Mutatie voorzieningen	-26	-37
Waardevermindering vlottende activa	0	0
Verplichting vooruitontvangen gelden omgevingswerken	3	5
Overige	0	0
Totaal overige bedrijfslasten	-23	-33

Onder de overige bedrijfslasten zijn de kosten verantwoord die niet tot de voorgaande categorieën binnen de bedrijfslasten behoren.

16. Financiële baten en lasten

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2023	2022
Rentelasten en soortgelijke kosten	-9	-11
Rentebaten en soortgelijke opbrengsten	23	2
Totaal financiële baten en lasten	14	-9

De rentelasten bestaan uit onder andere de rentekosten voor de onderhandse leningen en de oprenting bij de Vooruitontvangen omgevingswerken.

17. Belastingen

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2023	2022
Totaal	3,0	-0,8

De belastingen in de winst-en-verlies rekening over 2023 (€ 3,0 miljoen euro) bestaan uit latente belastingen (€ 3,4 miljoen euro) en acute belastingen (€ -0,4 miljoen euro). De latente belastingen betreft de in 2023 opgenomen latente belastingvordering voor de tijdelijke verschillen als gevolg van het verschil in commerciële en fiscale waardering.

De acute belastingen hebben betrekking op verschuldigde vennootschapsbelastingen (€ -0,8 miljoen) over het boekjaar 2023. Omdat voor het jaar 2022 reeds meer betaald is dan het voor betreffende verslagjaar verschuldigde bedrag, is het meerdere (€ 0,3 miljoen) als vordering verantwoord. Voor de acute belastinglast over 2023 is een vennootschapsbelastingtarief van 25,8% toegepast.

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2023
Latente belastingen	
Tijdelijke verschillen afschrijvingen gebouwen EF 23	1,6
Tijdelijke verschillen jubileumvoorziening 23	0,6
Tijdelijke verschillen 'Nieuwe Lijnen' 23	1,2
	<u>3,4</u>
Acute belastingen	
Voorlopige aanslag VPB 2023	-0,5
Aanvulling VPB 2023	-0,3
Acute vennootschapsbelasting 2022	0,3
	<u>-0,4</u>
Totaal	3,0

De acute belastinglast van 2023 is als volgt opgebouwd:

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2023
Grondslag acute belasting	-3,0
Vennootschapsbelasting	25,8%
Subtotaal	<u>-0,8</u>
Tarief correctie	0,0
Totaal	-0,7

De effectieve belastingdruk betreft de belastingen (acute en latente belastingen) gedeeld door het resultaat voor belastingen van de fiscale eenheid vennootschapsbelasting. Dit resulteert in een effectieve belastingdruk van -4% (2022: 12,9%). Het verschil in effectieve belastingdruk ten opzichte van voorgaand jaar wordt veroorzaakt door waardering van de latente belastingvordering voor tijdelijke verschillen ultimo 2023.

Bedragen in miljoenen euro's

2023

Resultaat van de fiscale eenheid VPB voor belastingen	-84
Belastingen	3,0
Effectieve belastingdruk	-4%

Het resultaat van het boekjaar wordt toegevoegd cq onttrokken aan de egalisatierekening onder de Overlopende passiva (Overige kortlopende schulden). De verwachten belastingen op basis van het commerciële resultaat, zijn als gevolg van deze verwerking nihil. De aansluiting naar de effectieve belastingdruk wordt als volgt toegelicht:

Bedragen in miljoenen euro's

2023

%

Resultaat voor belastingen	-84	
Te verwachten belastingen o.b.v. commercieel resultaat	0,0	0%
Mutaties		
Permanente verschillen: niet aftrekbare kosten	2,6	-3%
Overige verschillen	0,4	0%
Totaal	3,0	-4%

18. Resultaat voor mutatie egalisatierekening

Bedragen in miljoenen euro's

2023

2022

Totaal	-81	-7
--------	-----	----

Het resultaat voor mutatie egalisatierekening betreft het verschil tussen de verleende subsidie Exploitatie, Onderhoud en Vervanging en de werkelijke kosten waarvoor subsidie is verleend en wordt in zijn geheel ten laste onderscheidenlijk ten gunste van de egalisatierekening gebracht.

In verband met de onzekerheden ten aanzien van de prijsontwikkelingen gedurende 2023 heeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, in tegenstelling tot voorgaande jaren, niet vooraf het volledige bedrag voor prijsindexatie toegekend in de (wijzigings-)beschikking. Als gevolg hiervan is niet het volledige indexatiebedrag verantwoord in de opbrengsten, wat het uiteindelijke resultaat negatief beïnvloedt. Het additionele prijseffect 2023, becijferd op € 51,3 miljoen, zal na vaststelling van de jaarrekening via de egalisatiereserve worden verrekend. Dit geldt ook voor het prijseffect gerelateerd aan de noodzakelijke verlengingen van de PGO-contracten, becijferd op € 25,7 miljoen. De beide bedragen (in totaal € 77 miljoen) zullen naar verwachting na vaststelling van de jaarrekening worden verrekend middels de subsidievaststelling 2023. Gecorrigeerd voor deze bedragen komt het resultaat uit op € 3 miljoen negatief.

19. Mutatie egalisatierekening

Bedragen in miljoenen euro's

2023

2022

Totaal	81	7
--------	----	---

De mutatie egalisatierekening betreft de onttrekking onderscheidenlijk toevoeging van het resultaat uit gewone bedrijfsuitoefening aan de egalisatierekening als onderdeel van de overlopende passiva.

20. Gebeurtenissen na balansdatum

Geen bijzonderheden inzake gebeurtenissen na balansdatum te vermelden.

Enkelvoudige balans per 31 december 2023

(vóór verwerking van het resultaat)

Bedragen in miljoenen euro's

Activa		31 december 2023	31 december 2022
Vaste activa			
Materiële vaste activa	20	-	-
Financiële vaste activa	21	1.604	1.604
		1.604	1.604
Vlottende activa			
Vorderingen		-	-
Liquide middelen		-	-
		-	-
Totaal Activa		1.604	1.604
Passiva			
Eigen vermogen	22	1.604	1.604
Schulden		-	-
Totaal Passiva		1.604	1.604

Enkelvoudige winst- en verliesrekening per 31 december 2023

Bedragen in miljoenen euro's

	2023	2022
Resultaat deelnemingen (na belastingen)	-	-
Overig resultaat (na belastingen)	-	-
Resultaat na belastingen	-	-

Toelichting op de enkelvoudige balans en de enkelvoudige winst- en verliesrekening

Algemeen

De enkelvoudige jaarrekening maakt deel uit van de geconsolideerde jaarrekening 2023 van de onderneming. Ten aanzien van de enkelvoudige winst-en-verliesrekening van de onderneming is gebruikgemaakt van de vrijstelling ingevolge artikel 2:402 BW.

Voor zover posten uit de balans en de winst- en verliesrekening hierna niet nader zijn toegelicht, wordt verwezen naar de toelichting op de geconsolideerde jaarrekening.

Grondslagen voor de waardering van activa en passiva en voor de resultaatbepaling

De grondslagen voor de waardering van activa en passiva en voor de resultaatbepaling zijn gelijk aan die voor de geconsolideerde jaarrekening.

21. Materiële vaste activa

Bij de vorming van de verschillende juridisch zelfstandige werkmaatschappijen van N.V. Nederlandse Spoorwegen per 1 januari 1995 is overeengekomen dat het juridisch eigendom van de railinfrastructuur is overgedragen door de N.V. Nederlandse Spoorwegen aan de vennootschap.

Het economisch eigendom is ingebracht bij ProRail B.V. Omdat dit economische eigendom de totale waarde van het onroerend goed vertegenwoordigt, is de waarde op de balans van de Railinfratrust B.V. op nul gesteld. Alle lasten die verbonden zijn aan de railinfrastructuur komen voor rekening van de economisch eigenaar. Hierdoor brengt het houden van het juridisch eigendom geen lasten met zich mee en zijn er geen lasten in de gepresenteerde winst- en verliesrekening verantwoord.

De omvang van de terreinen waarvan het juridische eigendom bij de vennootschap berust heeft ultimo 2023 een omvang van ca. 9.893 ha. (2022: 9.893 ha.).

22. Financiële vaste activa

De financiële vaste activa worden gewaardeerd tegen netto vermogenswaarde. De deelneming, zoals bedoeld in artikel 379 Titel 9 BW 2, is ProRail B.V. Het resultaat van deze deelneming bedraagt EUR – miljoen over 2023 (2022: EUR – miljoen).

23. Eigen Vermogen

Het maatschappelijke aandelenkapitaal bedraagt € 90.000 en is verdeeld in 200 aandelen van elk € 450. Het geplaatste en gestorte aandelenkapitaal bestaat uit 44 aandelen (2020: 44 aandelen) en bedraagt € 19.800 (2020: € 19.800). Alle geplaatste en volgestorte aandelen zijn in handen van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, gevestigd te 's-Gravenhage.

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	Gestort kapitaal	Wettelijke reserve	Agio	Overige reserves	Onverdeeld resultaat	Totaal
Stand per 31 december 2022	0,02	29	1.599	-24	-	1.604
Mutaties						
Mutatie reserve	-	-4	-	4	-	0
Resultaat lopend boekjaar	-	-	-	-	-	-
Stand per 31 december 2023	0,02	25	1.599	-20	-	1.604

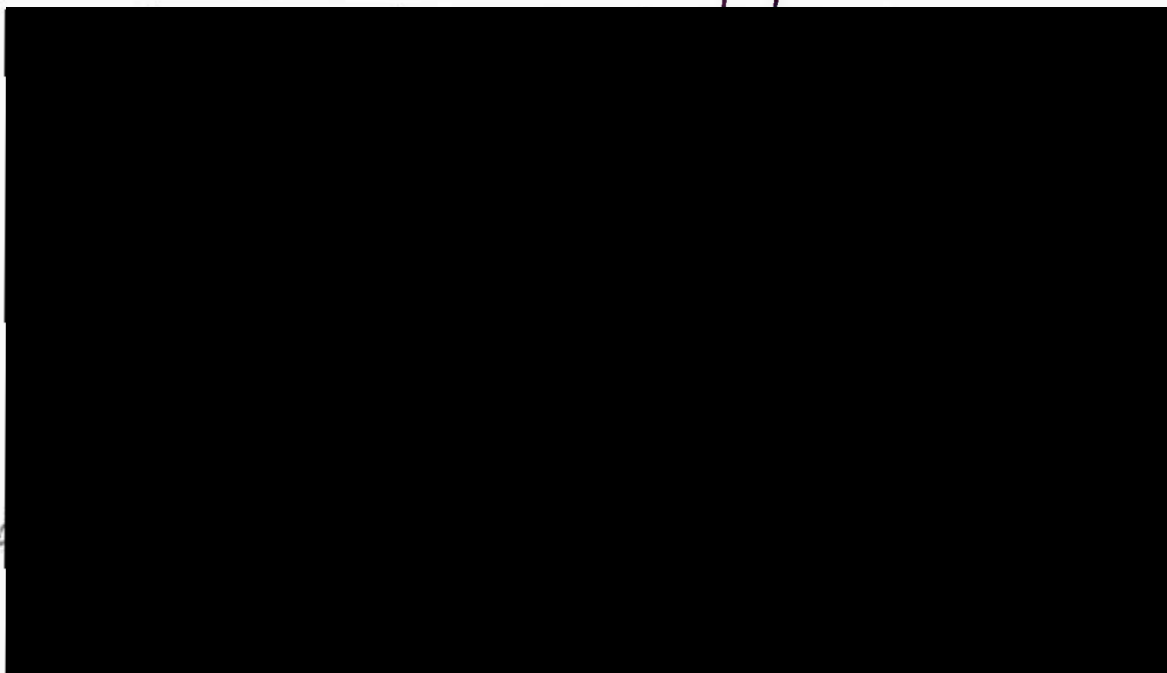
24. Personeelsgegevens

Er zijn geen medewerkers in loondienst van Railinfratrust B.V.

Utrecht, 4 april 2024

Raad van Bestuur Railinfratrust B.V.

Raad van Commissarissen Railinfratrust B.V.



Overige gegevens

Resultaatbestemming

De resultaatverdeling vindt plaats overeenkomstig artikel 26 van de statuten. De tekst hiervan luidt:

1. Uitkering van winst ingevolge het in dit artikel bepaalde geschiedt na vaststelling van de jaarrekening waaruit blijkt dat zij geoorloofd is.
2. De winst staat ter vrije beschikking van de algemene vergadering.
3. De vennootschap kan aan de aandeelhouders en andere gerechtigden tot de voor uitkering vatbare winst slechts uitkeringen doen voor zover zijn eigen vermogen groter is dan het bedrag van het geplaatste kapitaal vermeerderd met de reserves die krachtens de wet moeten worden aangehouden.
4. Ten laste van de door de wet voorgeschreven reserves mag een tekort slechts worden gedelgd voor zover de wet dat toestaat.
5. Bij de berekening van de verdeling van een voor uitkering op aandelen bestemd bedrag tellen de aandelen die de vennootschap houdt in zijn eigen kapitaal niet mee.

Ingevolge artikel 26.2 staat het resultaat na belastingen ter vrije beschikking van de Algemene Vergadering van Aandeelhouders.

Controleverklaring van de onafhankelijke accountant

De controleverklaring van de onafhankelijke accountant is opgenomen op de volgende pagina.

Controleverklaring van de onafhankelijke accountant

Aan: de aandeelhouder en de raad van commissarissen van Railinfratrust B.V.

Verklaring over de in het jaarverslag opgenomen jaarrekening 2023

Ons oordeel

Wij hebben de jaarrekening 2023 van Railinfratrust B.V. te Utrecht gecontroleerd.

Naar ons oordeel geeft de in dit jaarverslag opgenomen jaarrekening een getrouw beeld van de grootte en de samenstelling van het vermogen van Railinfratrust B.V. op 31 december 2023 en van het resultaat over 2023 in overeenstemming met Titel 9 Boek 2 BW.

De jaarrekening bestaat uit:

- De geconsolideerde en enkelvoudige balans per 31 december 2023;
- De geconsolideerde en enkelvoudige winst-en-verliesrekening over 2023;
- De toelichting met een overzicht van de gehanteerde grondslagen voor financiële verslaggeving en andere toelichtingen.

De basis voor ons oordeel

Wij hebben onze controle uitgevoerd volgens het Nederlands recht, waaronder ook de Nederlandse controlestandaarden vallen. Onze verantwoordelijkheden op grond hiervan zijn beschreven in de sectie 'Onze verantwoordelijkheden voor de controle van de jaarrekening'.

Wij zijn onafhankelijk van Railinfratrust B.V. zoals vereist in de Wet toezicht accountantsorganisaties (Wta), de Verordening inzake de onafhankelijkheid van accountants bij assurance-opdrachten (ViO) en andere voor de opdracht relevante onafhankelijkheidsregels in Nederland. Verder hebben wij voldaan aan de Verordening gedrags- en beroepsregels accountants (VGBA).

Wij vinden dat de door ons verkregen controle-informatie voldoende en geschikt is als basis voor ons oordeel.

Informatie ter ondersteuning van ons oordeel

Wij hebben onze controlewerkzaamheden bepaald in het kader van de controle van de jaarrekening als geheel en bij het vormen van ons oordeel hierover. Onderstaande informatie ter ondersteuning van ons oordeel en onze bevindingen moeten in dat kader worden gezien en niet als afzonderlijke oordelen of conclusies.

Materialiteit

Op basis van onze professionele oordeelsvorming hebben wij de materialiteit voor de jaarrekening als geheel bepaald op € 101.000.000. De materialiteit is gebaseerd op 0,5% van de materiele vaste activa. Voor de direct aan kasstroomgerelateerde posten hebben wij op basis van onze stakeholdersanalyse een materialiteit gehanteerd van € 16.000.000. Wij houden ook rekening met afwijkingen en/of mogelijke afwijkingen die naar onze mening voor de gebruikers van de jaarrekening om kwalitatieve redenen materieel zijn.

Wij zijn met de raad van commissarissen overeengekomen dat wij aan de raad tijdens onze controle geconstateerde afwijkingen boven € 5.050.000 voor waarderingsposten en boven €

800.000 voor kasstroom gerelateerde posten rapporteren, alsmede kleinere afwijkingen die naar onze mening om kwalitatieve redenen relevant zijn.

Reikwijdte van de groepscontrole

Railinfratrust B.V. staat aan het hoofd van een groep van entiteiten. De financiële informatie van deze groep is opgenomen in de geconsolideerde jaarrekening van Railinfratrust B.V.

De groepscontrole heeft zich met name gericht op ProRail B.V. Dit onderdeel is het enige significante onderdeel van de groep. Wij hebben geen gebruik gemaakt van andere accountants bij de controle.

Door bovengenoemde werkzaamheden bij (groeps)onderdelen, gecombineerd met aanvullende werkzaamheden op groepsniveau, hebben wij voldoende en geschikte controle-informatie met betrekking tot de financiële informatie van de groep verkregen om een oordeel te geven over de geconsolideerde jaarrekening.

Controle-aanpak frauderisico's

Wij hebben risico's geïdentificeerd en ingeschat op een afwijking van materieel belang in de jaarrekening die het gevolg is van fraude. Wij hebben tijdens onze controle inzicht verkregen in Railinfratrust B.V. en haar omgeving, de componenten van het interne beheersingssysteem, waaronder het risico-inschattingsproces en de wijze waarop het bestuur inspeelt op frauderisico's en het interne beheersingssysteem monitort en de wijze waarop de raad van commissarissen toezicht uitoefent, alsmede de uitkomsten daarvan.

Wij hebben de opzet en de relevante aspecten van het interne beheersingssysteem en in het bijzonder de frauderisicoanalyse geëvalueerd alsook bijvoorbeeld de gedragscode, klokkenluidersregeling en de incidentenregistratie. Wij hebben de opzet en het bestaan geëvalueerd, en voor zover wij noodzakelijk achten, de werking getoetst van interne beheersmaatregelen gericht op het mitigeren van frauderisico's.

Als onderdeel van ons proces voor het identificeren van risico's op een afwijking van materieel belang in de jaarrekening die het gevolg is van fraude, hebben wij frauderisicofactoren overwogen met betrekking tot frauduleuze financiële verslaggeving, oneigenlijke toe-eigening van activa en omkoping en corruptie in nauwe samenwerking met onze forensische specialisten. Wij hebben geëvalueerd of deze factoren een indicatie vormden voor de aanwezigheid van het risico op afwijkingen van materieel belang als gevolg van fraude.

De door ons geïdentificeerde frauderisico's en uitgevoerde specifieke werkzaamheden zijn als volgt:

- Wij hebben het in de controlestandaarden veronderstelde frauderisico onderkend met betrekking tot het doorbreken van interne beheersingsmaatregelen door het management, inclusief of er indicaties zijn voor tendentie bij het management van Railinfratrust B.V. die mogelijk een risico vormt op een afwijking van materieel belang die het gevolg is van fraude. Wij hebben gegevensgerichte werkzaamheden uitgevoerd, waaronder het toetsen van de in het grootboek vastgelegde journaalboekingen, werkzaamheden gericht op identificatie van eventuele significante transacties buiten de normale bedrijfsvoering, het beoordelen van tendenties in de schattingen van het management (inclusief een retrospectieve beoordeling van significante schattingen uit het vorige boekjaar) en de onderbouwing van de tijdens het opstellen van de jaarrekening aangebrachte aanpassingen. Tevens hebben wij geëvalueerd of de keuze en toepassing van de grondslagen voor financiële verslaggeving door de entiteit, met name die welke betrekking hebben op subjectieve waarderingen en complexe transacties, mogelijk wijzen op frauduleuze financiële verslaggeving.
- Op basis van onze werkzaamheden hebben wij een frauderisico geïdentificeerd met betrekking tot de aanvullende opdrachten verstrekt aan aannemers buiten het prestatiegericht onderhoudscontract (PGO). Het potentiële fraude-element heeft betrekking op werkzaamheden die die eigenlijk onderdeel zijn van het reguliere PGO-contract, maar

separaat worden afgerekend met als doel extra inkomsten te verwerven voor de aannemer en/of mogelijke samenspanning met medewerkers van ProRail om hier persoonlijk van te profiteren. Wij hebben gegevensgerichte werkzaamheden uitgevoerd op de aanvullende opdrachten verstrekt aan aannemers met een PGO-contract en vastgesteld of deze werkzaamheden niet vallen onder het reguliere onderhoudscontract.

Onze controlewerkzaamheden ten aanzien van dit frauderisico zijn gericht op een evaluatie van de opzet en de implementatie van de relevante interne beheersingsmaatregelen om het risico te beperken.

In onze controle bouwen wij een element in van onvoorspelbaarheid. Ook hebben wij de uitkomst van andere controlewerkzaamheden beoordeeld en overwogen of er bevindingen zijn die een aanwijzing geven voor fraude of het niet-naleven van wet- en regelgeving.

Wij hebben kennis genomen van de beschikbare informatie en om inlichtingen gevraagd bij leden van de raad van bestuur. Hieruit volgden geen signalen van fraude die kunnen leiden tot een afwijking van materieel belang.

Controle-aanpak naleving van wet- en regelgeving

Wij hebben een algemeen inzicht verworven in het wet- en regelgevingskader dat van toepassing is op de entiteit door inlichtingen in te winnen bij de Corporate Compliance Officer, het lezen van notulen en rapporten van Corporate audit.

Wij hebben forensisch deskundigen betrokken in deze evaluatie.

Voor zover materieel voor de jaarrekening, hebben wij op basis van onze risicoanalyse, en rekening houdende met het feit dat het effect van niet-naleving van wet- en regelgeving aanzienlijk varieert, het (vennootschaps)belastingrecht en de vereisten in het kader van Titel 9 van Boek 2 BW aangemerkt als weten regelgeving met een directe invloed op de jaarrekening.

Wij hebben voldoende en geschikte controle-informatie verkregen omtrent het naleven van de bepalingen van die wet- en regelgeving die gewoonlijk wordt geacht van directe invloed te zijn op de jaarrekening.

Daarnaast is Railinfratrust B.V. onderworpen aan overige wet- en regelgeving waarvan de gevolgen van niet-naleving een van materieel belang zijnde invloed kunnen hebben op de jaarrekening, bijvoorbeeld ten gevolge van boetes of rechtszaken.

Ten aanzien van deze wet- en regelgeving die geen direct effect hebben op de vaststelling van de bedragen en de toelichtingen in de jaarrekening, zijn onze werkzaamheden beperkter. Naleving van wet- en regelgeving kan van fundamenteel belang zijn voor de operationele aspecten van Railinfratrust B.V., voor de mogelijkheid van Railinfratrust B.V. om haar activiteiten voort te zetten, dan wel voor het voorkomen van sancties van materieel belang (bijv. het naleven van de voorwaarden van een vergunning voor het uitvoeren van een activiteit, of het naleven van regelgeving betreffende het milieu); niet-naleving van dergelijke wet en regelgeving kan daarom van materieel belang zijnde invloed hebben op de jaarrekening. Onze verantwoordelijkheid is beperkt tot het uitvoeren van gespecificeerde controlewerkzaamheden ter bevordering van het identificeren van niet-naleving van wet- en regelgeving die een invloed van materieel belang kan hebben op de jaarrekening. Onze werkzaamheden ter bevordering van het identificeren van gevallen van niet-naleving van overige wet- en regelgeving die een invloed van materieel belang kan hebben op de jaarrekening, zijn beperkt tot (i) het management en, in voorkomend geval, de met governance belaste personen vragen of de entiteit dergelijke wet- en regelgeving naleeft; (ii) de eventuele correspondentie met de desbetreffende vergunningverlenende of regelgevende of toezichhoudende instanties inspecteren.

Uiteraard zijn wij gedurende de controle alert op indicaties van (vermoedens van) niet-naleving van wet- en regelgeving.

Ten slotte hebben wij een schriftelijke bevestiging verkregen dat alle bekende gevallen van niet-naleving of vermoede niet-naleving van wet- en regelgeving, ons ter kennis zijn gebracht.

Controle-aanpak continuïteit

Wij zijn verantwoordelijk voor het verkrijgen van een redelijke mate van zekerheid dat de entiteit in staat is haar continuïteit te handhaven. Het is de verantwoordelijkheid van de raad van bestuur om te beoordelen of de entiteit in staat is haar continuïteit te handhaven en om in de jaarrekening alle gebeurtenissen of omstandigheden toe te lichten die gerede twijfel kunnen doen ontstaan over het vermogen van de entiteit om haar continuïteit te handhaven.

Zoals toegelicht in de 'Toelichting op de balans, de winst en verliesrekening en het kasstroomoverzicht' van de jaarrekening heeft de raad van bestuur de jaarrekening gehanteerde grondslagen van waarderingen en resultaatbepaling gebaseerd op de veronderstelling van continuïteit van de vennootschap. Tevens is toegelicht dat de beheerconcessie 2015-2025 vervalt met ingang van 1 januari 2025. Indien de omvorming van ProRail tot een zelfstandig bestuursorgaan niet vóór 2025 heeft plaatsgevonden heeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat toegezegd te zorgen voor een tijdige oplossing. Hiertoe is een werkproces gestart om de beheerconcessie te verlengen, om daarmee formeel te waarborgen dat ProRail de beheerder van de Nederlandse hoofdspoorweginfrastructuur blijft. Daarom heeft het mogelijk vervallen van de beheerconcessie geen gevolgen voor de continuïteitsveronderstelling waarop de jaarrekening is opgesteld.

Wij hebben de inschatting van de raad van bestuur met betrekking tot de veronderstelling van continuïteit van Railinfratrust B.V. beoordeeld, inclusief de betreffende toelichtingen in de jaarrekening van Railinfratrust B.V. 2023. Onze evaluatie omvat onder andere:

- overwegen of de continuïteitsbeoordeling van de raad van bestuur alle relevante informatie bevat waarvan wij als gevolg van onze controle kennis van hebben en de raad van bestuur bevragen over de belangrijkste veronderstellingen en uitgangspunten;
- nagaan of de raad van bestuur gebeurtenissen of omstandigheden heeft geïdentificeerd die gerede twijfel kunnen doen ontstaan over de mogelijkheid van de entiteit om haar continuïteit te handhaven;
- evalueren van de begrote operationele resultaten voor de periode van twaalf maanden vanaf de datum van opmaken van de jaarrekeningrekening en onze kennis uit de controle;
- inwinnen van inlichtingen bij de raad van bestuur over zijn kennis van continuïteitsrisico's na de periode van de door de raad van bestuur verrichte continuïteitsbeoordeling.

Uit onze werkzaamheden blijkt dat de door de raad van bestuur gehanteerde continuïteitsveronderstelling aanvaardbaar is.

De kernpunten van onze controle

In de kernpunten van onze controle beschrijven wij zaken die naar ons professionele oordeel het meest belangrijk waren tijdens onze controle van de jaarrekening. De kernpunten van onze controle hebben wij met de raad van commissarissen gecommuniceerd, maar vormen geen volledige weergave van alles wat is besproken.

Wij hebben onze controlewerkzaamheden met betrekking tot deze kernpunten bepaald in het kader van de jaarrekeningcontrole als geheel. Onze bevindingen ten aanzien van de individuele kernpunten moeten in dat kader worden gezien en niet als afzonderlijke oordelen over deze kernpunten.

Omschrijving	Onze controleaanpak	Observaties
Materiële vaste activa		
<p>Een belangrijk onderdeel van de beheerconcessie is het beheren en onderhouden van de materiële vaste activa. De materiële vaste activa omvatten het overgrote deel van het balanstotaal van Railinfratrust B.V. De materiële vaste activa worden voornamelijk gefinancierd door de rijksoverheid en derden, hetgeen opgenomen is in de post investeringsbijdragen onder de langlopende schulden.</p> <p>De materiële vaste activa worden gewaardeerd tegen aanschafwaarde, verminderd met de cumulatieve afschrijvingen en bijzondere waardeverminderingen.</p> <p>De toelichting met betrekking tot de gekozen waarderingsgrondslagen zijn opgenomen in het onderdeel "Grondslagen voor de waardering van activa en passiva en de resultaatbepaling" zoals opgenomen in de toelichting van de jaarrekening. Specifieke toelichtingen omtrent de materiële vaste activa zijn opgenomen in noot 2.</p>	<p>Wij hanteren een gegevensgerichte controleaanpak waarbij er kennis is genomen van relevante interne beheersingsmaatregelen binnen Railinfratrust B.V. De uitgevoerde gegevensgerichte werkzaamheden bestaan onder andere uit:</p> <ul style="list-style-type: none"> · Vaststellen dat de projectuitgaven voldoen aan de activeringscriteria; · Vaststellen dat investeringen bestaan en juist zijn verwerkt; · Vaststellen dat desinvesteringen tijdig zijn verwerkt; · Het vaststellen dat projectuitgaven worden ingedeeld in de juiste activaklasse en type eigendom; · Het toetsen van de gehanteerde levensduur en afschrijvingskosten; · Het vaststellen dat de waarderingsgrondslagen adequaat zijn toegelicht en consistent zijn toegepast. Daarnaast hebben wij de toelichting zoals opgenomen in noot 2 gecontroleerd en vastgesteld dat deze voldoet aan de vereisten uit de verslaggevingsregels. 	<p>Wij hebben voldoende en geschikte controle-informatie verzameld om tot een oordeel te komen en hebben geen te rapporteren afwijkingen.</p>
Inkopen		
<p>Railinfratrust B.V. kent een omvangrijke stroom van inkoop van diensten en producten, zowel ten behoeve van investeringsprojecten en projecten voor derden als ten behoeve van de eigen bedrijfsvoering. De controle van de inkopen en de daarvoor relevante interne beheersingsmaatregelen en IT-systemen vormen een omvangrijk deel van onze controlewerkzaamheden. Daarom zijn de inkopen als kernpunt van de controle geïdentificeerd.</p>	<p>Als onderdeel van onze werkzaamheden hebben we inzicht verkregen in de inkopen door middel van data-analyse. Op basis van onze risicoanalyse hebben we de controleaanpak bepaald voor de inkopen. We hebben de relevante interne beheersingsmaatregelen getest. Tevens hebben we de effectiviteit van de IT-beheersmaatregelen getoetst, voor zover noodzakelijk binnen de reikwijdte van onze controle van de jaarrekening. Tenslotte hebben we gegevensgerichte controlewerkzaamheden uitgevoerd waarbij wij hebben vastgesteld dat de inkopen op het juiste inkoopartikel zijn verantwoord, het bedrag accuraat is verantwoord en de transactie heeft plaatsgevonden.</p>	<p>Wij hebben voldoende en geschikte controle-informatie verzameld om tot een oordeel te komen en hebben geen te rapporteren afwijkingen.</p>

Verklaring over de in het jaarverslag opgenomen andere informatie

Het jaarverslag omvat andere informatie, naast de jaarrekening en onze controleverklaring daarbij.

De andere informatie bestaat uit:

- Kerncijfers
- Verslag van de raad van bestuur (Profiel, Onze prestaties, Financiën, Medewerkers)
- Omgeving
- Bericht van de raad van commissarissen
- Corporate Governance
- Risicomanagement
- Integriteit, compliance en privacy/AVG
- Maatschappelijke verslaglegging
- Overige gegevens
- Meerjarenoverzicht
- Begrippenlijst

Op grond van onderstaande werkzaamheden zijn wij van mening dat de andere informatie:

- Met de jaarrekening verenigbaar is en geen materiële afwijkingen bevat;

- Alle informatie bevat die op grond van Titel 9 Boek 2 BW is vereist voor het bestuursverslag en de overige gegevens.

Wij hebben de andere informatie gelezen en hebben op basis van onze kennis en ons begrip, verkregen vanuit de jaarrekeningcontrole of anderszins, overwogen of de andere informatie materiële afwijkingen bevat. Met onze werkzaamheden hebben wij voldaan aan de vereisten in Titel 9 Boek 2 BW en de Nederlandse Standaard 720. Deze werkzaamheden hebben niet dezelfde diepgang als onze controlewerkzaamheden bij de jaarrekening.

De raad van bestuur is verantwoordelijk voor het opstellen van de andere informatie, waaronder het verslag van de raad van bestuur en de overige gegevens, in overeenstemming met Titel 9 Boek 2 BW.

Beschrijving van verantwoordelijkheden met betrekking tot de jaarrekening

Verantwoordelijkheden van de raad van bestuur voor de jaarrekening

De raad van bestuur is verantwoordelijk voor het opmaken en getrouw weergeven van de jaarrekening in overeenstemming met Titel 9 Boek 2 BW. In dit kader is de raad van bestuur verantwoordelijk voor een zodanige interne beheersing die de raad van bestuur noodzakelijk acht om het opmaken van de jaarrekening mogelijk te maken zonder afwijkingen van materieel belang als gevolg van fouten of fraude. Bij het opmaken van de jaarrekening moet de raad van bestuur afwegen of de vennootschap in staat is om haar werkzaamheden in continuïteit voort te zetten. Op grond van genoemd verslaggevingsstelsel moet de raad van bestuur de jaarrekening opmaken op basis van de continuïteitsveronderstelling, tenzij de raad van bestuur het voornemen heeft om de vennootschap te liquideren of de bedrijfsactiviteiten te beëindigen of als beëindiging het realistische alternatief is.

De raad van bestuur moet gebeurtenissen en omstandigheden waardoor gerede twijfel zou kunnen bestaan of de vennootschap haar bedrijfsactiviteiten in continuïteit kan voortzetten, toelichten in de jaarrekening.

Onze verantwoordelijkheden voor de controle van de jaarrekening

Onze verantwoordelijkheid is het zodanig plannen en uitvoeren van een controleopdracht dat wij daarmee voldoende en geschikte controle-informatie verkrijgen voor het door ons af te geven oordeel.

Onze controle is uitgevoerd met een hoge mate maar geen absolute mate van zekerheid, waardoor het mogelijk is dat wij tijdens onze controle niet alle materiële fouten en fraude ontdekken.

Afwijkingen kunnen ontstaan als gevolg van fraude of fouten en zijn materieel indien redelijkerwijs kan worden verwacht dat deze, afzonderlijk of gezamenlijk, van invloed kunnen zijn op de economische beslissingen die gebruikers op basis van deze jaarrekening nemen. De materialiteit beïnvloedt de aard, timing en omvang van onze controlewerkzaamheden en de evaluatie van het effect van onderkende afwijkingen op ons oordeel.

Wij hebben deze accountantscontrole professioneel kritisch uitgevoerd en hebben waar relevant professionele oordeelsvorming toegepast in overeenstemming met de Nederlandse controlestandaarden, ethische voorschriften en de onafhankelijkheidseisen. Onze controle bestond onder andere uit:

- Het identificeren en inschatten van de risico's dat de jaarrekening afwijkingen van materieel belang bevat als gevolg van fouten of fraude, het in reactie op deze risico's bepalen en uitvoeren van controlewerkzaamheden en het verkrijgen van controle-informatie die voldoende en geschikt is als basis voor ons oordeel. Bij fraude is het risico dat een afwijking van materieel belang niet ontdekt wordt groter dan bij fouten. Bij fraude kan sprake zijn van

- samenspanning, valsheid in geschrifte, het opzettelijk nalaten transacties vast te leggen, het opzettelijk verkeerd voorstellen van zaken of het doorbreken van de interne beheersing.
- Het verkrijgen van inzicht in de interne beheersing die relevant is voor de controle met als doel controlewerkzaamheden te selecteren die passend zijn in de omstandigheden. Deze werkzaamheden hebben niet als doel om een oordeel uit te spreken over de effectiviteit van de interne beheersing van de vennootschap.
 - Het evalueren van de geschiktheid van de gebruikte grondslagen voor financiële verslaggeving en het evalueren van de redelijkheid van schattingen door de raad van bestuur en de toelichtingen die daarover in de jaarrekening staan.
 - Het vaststellen dat de door de raad van bestuur gehanteerde continuïteitsveronderstelling aanvaardbaar is. Tevens het op basis van de verkregen controle-informatie vaststellen of er gebeurtenissen en omstandigheden zijn waardoor gerede twijfel zou kunnen bestaan of de vennootschap haar bedrijfsactiviteiten in continuïteit kan voortzetten. Als wij concluderen dat er een onzekerheid van materieel belang bestaat, zijn wij verplicht om aandacht in onze controleverklaring te vestigen op de relevante gerelateerde toelichtingen in de jaarrekening. Als de toelichtingen inadequaat zijn, moeten wij onze verklaring aanpassen. Onze conclusies zijn gebaseerd op de controle-informatie die verkregen is tot de datum van onze controleverklaring. Toekomstige gebeurtenissen of omstandigheden kunnen er echter toe leiden dat een vennootschap haar continuïteit niet langer kan handhaven.
 - Het evalueren van de presentatie, structuur en inhoud van de jaarrekening en de daarin opgenomen toelichtingen.
 - Het evalueren of de jaarrekening een getrouw beeld geeft van de onderliggende transacties en gebeurtenissen.

Gegeven onze eindverantwoordelijkheid voor het oordeel zijn wij verantwoordelijk voor de aansturing van, het toezicht op en de uitvoering van de groepscontrole. In dit kader hebben wij de aard en omvang bepaald van de uit te voeren werkzaamheden voor de groepsonderdelen. Bepalend hierbij zijn de omvang en/of het risicoprofiel van de groepsonderdelen of de activiteiten. Op grond hiervan hebben wij de groepsonderdelen geselecteerd waarbij een controle of beoordeling van de volledige financiële informatie of specifieke posten noodzakelijk was.

Wij communiceren met de raad van bestuur en de raad van commissarissen onder andere over de geplande reikwijdte en timing van de controle en over de significante bevindingen die uit onze controle naar voren zijn gekomen, waaronder eventuele significante tekortkomingen in de interne beheersing.

Wij bevestigen aan de raad van commissarissen dat wij de relevante ethische voorschriften over onafhankelijkheid hebben nageleefd. Wij communiceren ook met de raad over alle relaties en andere zaken die redelijkerwijs onze onafhankelijkheid kunnen beïnvloeden en over de daarmee verband houdende maatregelen om onze onafhankelijkheid te waarborgen.

Wij bepalen de kernpunten van onze controle van de jaarrekening op basis van alle zaken die wij met de raad van commissarissen hebben besproken. Wij beschrijven deze kernpunten in onze controleverklaring, tenzij dit is verboden door wet- of regelgeving of in buitengewoon zeldzame omstandigheden wanneer het niet vermelden in het belang van het maatschappelijk verkeer is.

Utrecht, 4 april 2024

Deloitte Accountants B.V.

Was getekend: [REDACTED]

Meerjarenoverzicht

Winst- en verliesrekening

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2023	2022	2021	2020	2019
Bedrijfsopbrengsten	1.648	1.538	1.426	1.367	1.300
Bedrijfslasten	-1.746	-1.535	-1.507	-1.370	-1.330
Financiële baten en lasten / overig	14	-9	-4	-7	-8
Bedrijfsresultaat	-81	-7	-85	-10	-38
Resultaat na belastingen	-	-	-	-	-

Balans

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2023	2022	2021	2020	2019
Vermogen					
Balanstotaal	21.353	20.803	20.170	19.775	19.500
Eigen vermogen	1.604	1.604	1.604	1.604	1.604
Langlopende leningen	73	73	73	73	148
Activa					
Materiële vaste activa	20.332	19.775	19.350	18.981	18.629
Afschrijvingen	85	87	94	101	105
Investeringsmateriële vaste activa	1.266	1.082	1.029	1.004	988
Investeringsbijdrage	1.215	1.044	964	947	951

Medewerkers

<i>In absolute aantallen</i>	2023	2022	2021	2020	2019
Aantal medewerkers (gewogen gemiddelde)	5.176	4.985	4.760	4.572	4.473
Aantal medewerkers (einde jaar)	5.277	5.075	4.895	4.625	4.518
Aantal fte's eigen (gewogen gemiddelde)	5.071	4.881	4.655	4.464	4.369
Aantal fte's eigen (einde jaar)	5.173	4.968	4.793	4.518	4.410
Aantal fte's inhuur (gewogen gemiddelde)	379	406	348	342	357
Aantal fte's inhuur (einde jaar)	354	404	408	287	396

Kwantiteiten

<i>In absolute aantallen</i>	2023	2022	2021	2020	2019
Netlengte in exploitatie (in km) *	3.034	3.035	3.075	3.075	3.075
Totale spoorlengte (in km) *	7.002	7.023	7.053	7.097	7.097
Wissels	6.078	6.220	6.260	6.392	6.560
Overwegen **	2.305	2.348	2.394	2.419	2.477
Seinen	11.623	11.592	11.602	11.559	11.586
Stations	399	398	398	399	400
Beweegbare bruggen	68	68	68	67	67
Tunnels	27	26	26	26	26
Tonkilometers (in miljarden per jaar) ***	51	51	51	51	57
waarvan reizigers	37	36	36	37	43
waarvan goederen	14	15	15	14	14
Treinkilometers (in miljoenen per jaar) ***	152	157	160	152	165
waarvan reizigers	140	145	148	140	153
waarvan goederen	11	11	11	11	11
waarvan overig (aannemers/testritten)	1	1	1	1	1
Spoorwegondernemingen	33	33	32	27	27

* De kilometers worden inclusief HSL-Zuid gerapporteerd.

** In 2019 is de definitie van overwegen uitgebreid. In het aantal overwegen worden vanaf 2019 de particuliere overwegen meegenomen die ook openbaar gebruikt kunnen worden.

*** De trein- en tonkilometers betreffen alle in Nederland gereden kilometers inclusief de kilometers op het HSL-traject.

Begrippenlijst

ATB Eerste Generatie (ATB-EG)

Versie van het beveiligingssysteem voor automatische treinbeïnvloeding dat ingrijpt bij snelheden vanaf 40 kilometer per uur. Het grootste deel van het spoorwegennet is voorzien van dit type beveiliging.

ATB Verbeterde versie (ATB-Vv)

Versie van het beveiligingssysteem voor automatische treinbeïnvloeding dat ook ingrijpt bij treinsnelheden onder de 40 km/u.

ATB Nieuwe generatie (ATB-NG)

Versie van het beveiligingssysteem voor automatische treinbeïnvloeding op diesellijnen (niet-geëlektrificeerde lijnen).

Automatic Train Operation (ATO)

De automatisch bestuurd trein. Dit is een innovatieve manier om ons spoor netwerk beter te benutten door meer treinen over het bestaande spoor te laten rijden.

Autoriteit Consument & Markt (ACM)

Een onafhankelijke toezichthouder die toezicht houdt op de mededinging, een aantal specifieke sectoren en het consumentenrecht. Doel is een gelijk speelveld met bedrijven die zich aan de regels houden, en goedgeïnformeerde consumenten die voor hun recht opkomen. ACM stelt regels op voor de markten voor telecommunicatie, vervoer, post, zorg en energie.

Beheerconcessie

De door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat aan ProRail verleende vergunning voor het beheer van de Nederlandse hoofdspoorweginfrastructuur.

Betrouwbaarheid regionale trajecten 3 minuten

Het percentage treinaankomsten waarbij het verschil tussen de oorspronkelijk geplande tijd en de vastgestelde realisatietijd kleiner is dan 3 minuten. Uitgevallen aankomsten en aankomsten van vervangende treinen worden niet meegerekend. Punctualiteit van de Regionale Series wordt gemeten op representatieve stations voor treinseries van regionale vervoerders. De ongeveer 35 meetpunten en de daar gemeten series kunnen jaarlijks wijzigen in aantal en samenstelling, afhankelijk van afspraken tussen ProRail en vervoerders en tussen vervoerders en concessieverleners.

Betuweroute

Onder de goederenspoorweg Betuweroute wordt verstaan de spoorweg Maasvlakte – Kijfhoek – Zevenaar en de daaraan gelegen emplacementen. Met inbegrip van de emplacementen Feijenoord en IJsselmonde en de sporen die die emplacementen verbinden met de genoemde spoorweg en met inbegrip van de stamlijnen die verbonden zijn aan de bedoelde emplacementen.

Bodemwaarde

Waarde voor het jaarlijks minimaal te realiseren prestatieniveau op een prestatie-indicator. In het geval van de prestatie-indicatoren Transitotijd goederenvervoer en Impactvolle storingen op de infra geldt een maximum.'

Booggeluid

Het piepende geluid van treinwielen in bochten.

CO₂ emissie - eigen gebruik

Onder CO₂ eigen gebruik wordt verstaan de door ProRail gerealiseerde emissie op scope 1 (directe emissies van broeikasgassen: CO₂ en CH₄), scope 2 (indirecte emissie van broeikasgassen in Nederland: CO₂) en scope 3. Scope 3 heeft hierbij betrekking op zakelijk personenvervoer met openbaar vervoer, eigen vervoer en vliegtuigen.

Emplacement

Een gebied van de spoorweginfrastructuur dat ingericht en bestemd is om treinen te laten stoppen, beginnen, eindigen, inhalen, kruisen, opstellen of rangeren en voorzien is van ten minste één wissel.

European Rail Traffic Management System (ERTMS)

Het Europees gestandaardiseerde beveiligingssysteem voor het treinverkeer – opvolger van Automatische TreinBeïnvloeding (ATB).

Gemengde net

Het Gemengde net omvat de door ProRail beheerde spoorwegen met uitzondering van de Betuweroute.

Hoofdrailnet (HRN)

Het deel van het Nederlandse spoorwegnet waarop NS tot 2025 het alleenrecht heeft voor het rijden van reizigerstreinen.

HSL-Zuid

Spoorlijn van Schiphol tot aan de Belgische grens met een aftakking naar Breda, die geschikt is voor hogesnelheidstreinen.

Inspectie voor Leefomgeving en Transport (ILT)

Onderdeel van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat dat de naleving van wet- en regelgeving voor een veilige en duurzame leefomgeving en transport bewaakt en stimuleert.

Ladingbelanghebbenden

Partijen die direct belang hebben bij het vervoer van lading per spoor, niet zijnde vervoerders. Onder deze categorie vallen havens, verladers en terminals.

Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO)

Programma om een veilige doorstroming van trein- en wegverkeer op overwegen te verbeteren via slimme en kosteneffectieve maatregelen, zodat het aantal incidenten verder vermindert.

Landelijk Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer (LOCOV)

Overleg waarin consumentenorganisaties de belangen van de treinreiziger behartigen door het overleg en adviseren aan NS, ProRail en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Onderwerpen betreffen concrete uitvoeringsmaatregelen voor het openbaar vervoer per spoor op nationaal en internationaal niveau over het hoofdrailnet, zoals wijzigingen ten aanzien van de dienstregeling, de toegankelijkheid van de treinen, de kaartverkoop en de tarieven.

Lange Termijn Spooragenda (LTSA)

Met de Lange Termijn Spooragenda, een lange termijn visie op het spoor (incl. ambities en doelen), wordt de kwaliteit van het spoor als vervoerproduct verbeterd, zodat de trein voor de reiziger en de verlader in toenemende mate een aantrekkelijke vervoersoptie is.

Meerjarenprogramma voor Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT)

De Rijksoverheid werkt samen met decentrale overheden aan ruimtelijke projecten en programma's voor elke regio in Nederland. Het MIRT richt zich op financiële investeringen in deze programma's en projecten.

Operationeel Controle Centrum Rail (OCCR)

Het landelijke controlecentrum voor het Nederlandse spoorwagennet waar ProRail samen met vervoerders en aannemers 24/7 de afhandeling van incidenten en calamiteiten in het spoorverkeer coördineert.

Prestatie-indicator, inclusief definities

Een variabele die inzicht geeft in de prestaties van een organisatie. Voor ProRail is het een maatstaf voor een bindende prestatie met een bodemwaarde en streefwaarde (waarde voor een te realiseren prestatieniveau op een prestatie-indicator in 2020).

Reizigerspunctualiteit 5 (of 15) minuten HRN

Reizigerspunctualiteit 5 (of 15) minuten HRN geeft een indicatie van het percentage van de reizen dat met minder dan 5 (of 15) minuten vertraging is verlopen. Dat wil zeggen dat de reiziger bij aankomst op zijn uitcheckstation minder dan 5 (of 15) minuten vertraging had ten opzichte van de reis die de reiziger vanaf het moment van inchecken volgens de reisplanner had kunnen maken. Hierbij wordt uitgegaan van het snelste reisadvies zoals dat twee dagen voorafgaand aan de reis beschikbaar was in de officiële reisplanner. Dit betekent dat vooraf bekende werkzaamheden wel in dit reisadvies zijn meegenomen, maar wijzigingen die minder dan twee dagen voorafgaand zijn aangebracht niet. In scope zijn reizigers die inchecken én uitchecken op een hoofdrailnet station en met NS reizen.

Reizigerspunctualiteit 5 minuten HSL

Reizigerspunctualiteit 5 minuten HSL geeft een indicatie van het percentage van de reizen dat met minder dan 5 minuten vertraging is verlopen. Dat wil zeggen dat de reiziger bij aankomst op zijn uitcheckstation minder dan 5 minuten vertraging had ten opzichte van de reis die de reiziger vanaf het moment van inchecken volgens de reisplanner had kunnen maken. Hierbij wordt uitgegaan van het snelste reisadvies zoals dat twee dagen voorafgaand aan de reis beschikbaar was in de officiële reisplanner. Dit betekent dat vooraf bekende werkzaamheden wel in dit reisadvies zijn meegenomen, maar wijzigingen die minder dan twee dagen voorafgaand zijn aangebracht niet.

Deze indicator betreft een deelverzameling van de algemene indicator Reizigerspunctualiteit 5 minuten HRN. In scope zijn de reizigers met één van de onderstaande reisrelaties. Beide richtingen tellen hierbij mee:

- Amsterdam Centraal-Rotterdam Centraal
- Amsterdam Centraal-Breda
- Amsterdam Zuid-Rotterdam Centraal
- Schiphol Airport-Rotterdam Centraal
- Schiphol Airport-Breda
- Rotterdam Centraal- Breda

Transitotijd goederenvervoer

Het percentage goederentreinen dat een gerealiseerde transitotijd heeft die meer dan 30 minuten langer is dan de geplande transitotijd, waarbij ProRail de veroorzaker is. De transitotijd is de totale verblijftijd van de goederentrein tussen zijn eerste en laatste geplande Nederlandse meetpunt. In de praktijk zijn dat vaak de emplacementen bij terminals en de grenspunten.

Geleverde treinpaden

Het percentage volledig gerealiseerde treinpaden voor alle reizigersvervoerders plus de niet (volledig) gerealiseerde treinpaden waarvan de vervoerders de veroorzaker zijn. Een treinpad is een capaciteitsreservering op de infrastructuur die nodig is om een trein te laten rijden. Een

treinpad wordt gekaderd door de treinactiviteiten die onder één treinnummer op één verkeersdag zijn gepland.

Impactvolle storingen op de infra

Het aantal storingen aan de infra die leiden tot veel en zeer veel hinder voor de dienstregeling van vervoerders en daardoor op reizigers en verladers. Storingen worden veroorzaakt door:

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

Niet meegerekend worden vertragingen als gevolg van defecte treinen of logistieke problemen in de personeels- en/of materieelinzet bij vervoerders.

Prestatiegericht Onderhoud (PGO)

De doelstelling van het prestatiegericht onderhoud is de kwaliteit van het spooronderhoud te verhogen door meer te sturen op resultaat (bijv. storingsreductie, punctualiteit, veiligheid en duurzaamheid van de infrastructuur) en zo ruimte te bieden aan aannemers om eigen expertise en innoverend vermogen in te zetten.

Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS)

Programma met als doel op de drukste trajecten in het land te komen tot hoogfrequent spoorvervoer en een toekomstvaste routing van het goederenvervoer met zo intensief mogelijk gebruik van de Betuweroute. Er gaan 6 intercity's en 6 sprinters per uur rijden in de drukste delen van het land en er komt extra ruimte voor goederenvervoer op het spoor naast maatregelen om het gebruik van de Betuweroute nog extra te stimuleren.

Regionale series

Treinseries in regionale concessiegebieden.

Streefwaarde

De waarde voor een te realiseren prestatieniveau in het daarbij vermelde jaar voor een prestatie-indicator met als doel om continue verbetering te waarborgen.

