

Railinfratrust Jaarverslag 2021

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 2021	8
Profiel van ProRail	10
Organisatie en activiteiten	12
Onze waardeketen	15
Maatschappelijk verantwoord ondernemen	17
Internationaal vergelijken	18
Spoorprestaties	20
Punctueel spoor	22
Betrouwbaar spoor	26
Capaciteit	32
Innovatieve oplossingen en ontwikkelingen	36
Spoor- en stationsvernieuwingen	42
Veiligheid	47
Maatschappelijke prestaties	60
Duurzaam spoor	62
In contact met het publiek	67
Geluid en trillingen	68
Onze medewerkers	70
Onze medewerkers	72
Integriteit en compliance	80
Financiën	84
Financiële prestaties	86
Effectieve bestedingen	88
Bericht van de raad van commissarissen	90
Terugblik en bijeenkomsten raad van commissarissen	92
Bijeenkomsten commissies	96
Corporate Governance	98
Risicomanagement	105

Stakeholders	110
Onze stakeholders	112
Betrokkenheid van onze stakeholders	114
In contact met onze stakeholders	116
In dialoog met onze stakeholders	117
Materialiteitsanalyse	117
 Maatschappelijk verslagleggingsbeleid	 121
 GRI-verslaglegging	 123
 Jaarrekening 2021	 132
Geconsolideerde balans per 31 december 2021	135
Geconsolideerde winst- en verliesrekening over 2021	136
Geconsolideerd overzicht van het totaalresultaat 2021	137
Geconsolideerd kasstroomoverzicht 2021	138
Toelichting op de geconsolideerde balans, de geconsolideerde winst- en verliesrekening en het geconsolideerde kasstroomoverzicht	139
Enkelvoudige balans per 31 december 2021	177
Enkelvoudige winst- en verliesrekening per 31 december 2021	178
Toelichting op de enkelvoudige balans en de enkelvoudige winst- en verliesrekening	179
 Overige gegevens	 182
Controleverklaring van de onafhankelijke accountant	183
 Meerjarenoverzicht	 190
 Begrippenlijst	 192

Kerncijfers



Spoorlengte (km)

2021: 7.053 | 2020: 7.097



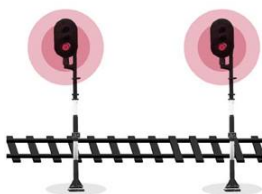
Wissels

2021: 6.260 | 2020: 6.392



Overwegen

2021: 2.394 | 2020: 2.419



Seinen

2021: 11.602 | 2020: 11.559



Stations

2021: 398 | 2020: 399



Tonkilometers (in miljarden)

2021: 51 | 2020: 51



Treinkilometers (in miljoenen)

2021: 160 | 2020: 152



Aantal spoorweg- ondernemingen

2021: 32 | 2020: 27



Aantal eigen medewerkers (gemiddeld fte)

2021: 4.655 | 2020: 4.464



Reizigerspunctualiteit HRN (5 min)

2021: 94,4% | Bodemwaarde*: 88,9%



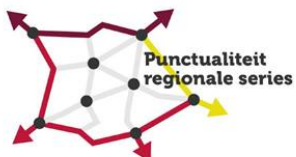
Reizigerspunctualiteit HRN (15 min)

2021: 98,1% | Bodemwaarde*: 96,7%



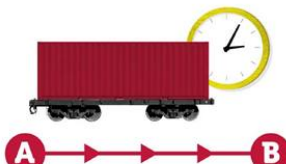
Reizigerspunctualiteit HSL (5 min)

2021: 89,2% | Bodemwaarde*: 82,1%



Punctualiteit regionale series (3 min)

2021: 95,7% | Bodemwaarde*: 92,4%



Transitotijd goederenvervoer

2021: 4,1% | Bodemwaarde*: 4,5%



Geleverde treinpaden

2021: 97,5% | Bodemwaarde*: 97,5%



Impactvolle storingen op de infra

2021: 406 | Bodemwaarde*: 520



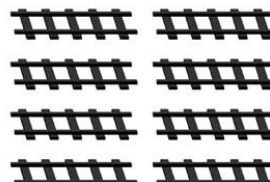
Bedrijfsopbrengsten

2021: 1.426 | 2020: 1.367



Balans totaal

2021: 20.170 | 2020: 19.775



Materiële vaste activa

2021: 19.350 | 2020: 18.981



Investerings**

2021: 1.029 | 2020: 1.004

* 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.

** Investerings materiële vaste activa bestaan uit de bruto investeringen inclusief de niet activeerbare investeringen.

Het jaar 2021

Corona zorgde in 2021 opnieuw voor de nodige uitdagingen, maar we hebben ons aangepast en veerkracht en flexibiliteit getoond. Al met al hebben we goede prestaties neergezet, veel projecten gerealiseerd en alle doelstellingen, zoals afgesproken met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat gehaald, mede dankzij de nauwe samenwerking met onze spoorpartners. Dat positieve beeld zien we ook terug in de stationsbelevingsmonitor. Nooit eerder was de waardering van reizigers voor de stations zo hoog als afgelopen jaar.

In februari werd de wereld overvallen door het nieuws over de oorlog in Oekraïne. Onze gedachten gaan uit naar onze Oekraïense spoorpartners en de bevolking. We kunnen niet uitsluiten dat ook spoorprojecten stevig worden geraakt als gevolg van deze oorlog. We worden geconfronteerd met toenemende onzekerheid of materialen tijdig kunnen worden geleverd en tegen welke prijs. Dit geeft nu al druk op de planning van uit te voeren werkzaamheden en toekomstige aanbestedingen. We houden de situatie daarom nauwlettend in de gaten en onderzoeken wat de gevolgen zijn voor het Nederlandse spoor. Dat doen wij samen met onze partners in de spoorsector.

In 2021 verbeterden de reizigerspunctualiteit en de betrouwbaarheidscijfers. De coronapandemie met het lagere aantal reizigers tot gevolg heeft hieraan bijgedragen. We realiseren ons echter ook dat we vorig jaar niet alle verwachtingen konden inlossen. Extreem winterweer, twee telecomstoringen met landelijke impact en de onderbezetting bij de treinverkeersleiders leidden meerdere keren tot treinuitval. Het goederenvervoer kreeg te maken met verstoringen en hinder door onder meer langdurige omleidingen in Nederland en Duitsland, die nodig waren om werkzaamheden te kunnen uitvoeren.

In personele zin hebben we te maken met een aanhoudend krappe arbeidsmarkt; onderbezetting was bij sommige afdelingen het gevolg. Bij Verkeersleiding leidde dit, in combinatie met onvrede onder de treinverkeersleiders en een relatief hoog ziekteverzuim, tot een lastige situatie. Die situatie hebben we onderschat en er was te weinig oog voor de langere termijn en signalen daarover van de medewerkers.

We hebben initiatieven genomen om de situatie te verbeteren, onder andere door gericht te werven en op te leiden. We hebben ook positieve resultaten behaald op het gebied van werving bij de overige bedrijfsonderdelen. Ondanks de krappe arbeidsmarkt zijn we erin geslaagd zo'n 900 nieuwe collega's te verwelkomen bij ProRail.

Het goederen- en personenvervoer zal de komende jaren naar verwachting groeien. We willen zoveel mogelijk inzetten op groei van capaciteit over het bestaande spoor. Om dit te realiseren investeren we in een upgrade van het spoorstelsel, zoals aanpassingen aan de energievoorziening en het stabiliseren van de ondergrond van het spoor. Samen met spoorpartners ontwikkelen we een scala aan innovaties: van technologie die het mogelijk maakt meer reizigers in kortere tijd tegen lagere kosten te vervoeren, de inzet van 5G en experimenten met zelfrijdende treinen tot en met de inzet van duurzame materialen en werkprocessen. Meer en meer zien we hoe innovatie, technologisch én in sociale zin, over een breed front bijdraagt aan verbetering en onmisbaar is voor een duurzaam, toekomstbestendig spoor. Om deze doelstellingen te bereiken hebben we meer (nieuwe) medewerkers nodig die enthousiast zijn over mobiliteit, duurzaamheid en digitalisering.

Op veel plaatsen in Nederland hebben we hard gewerkt aan de verbetering, verbouwing en verduurzaming van de spoorinfrastructuur. Er zijn betere, snellere spoorverbindingen tot stand gekomen en vorig jaar hebben we opnieuw een aantal niet actief beveiligde overwegen (NABO)

opgeheven. Daarmee hebben we ons doel gehaald om 100 van deze gevaarlijke overgangen begin 2022 weggehaald, verbouwd of omgeleid te hebben. In de Waalhaven is een tijdelijke blustrein ontwikkeld, terwijl we doorwerken aan een structurele blusvoorziening. Ook voor de andere vier goederenemplacementen in de Rotterdamse haven werken we aan blusvoorzieningen en calamiteitenwegen, zodat we voldoen aan de vergunningseisen van de gemeente Rotterdam. Daarnaast is het eerste werkpakket van het programma Infra op Orde afgerond. Dat betekent dat 50 overwegen zijn vernieuwd, en 25 wissels en ruim 10 kilometer spoor zijn vervangen. In 2022 is het volgende werkpakket van het programma Infra op Orde opgepakt. Het nieuwe Theemswegtracé van vier kilometer lang is aangesloten op de Havenspoorlijn. Hiermee is de beruchte bottleneck de Calandbrug die vaak open was voor scheepsverkeer verholpen. Het spoorgoederenvervoer kan nu zonder oponthoud rijden tussen de Rotterdamse Haven en het achterland. Geen oponthoud betekent tijdwinst en daarmee maakt het Theemswegtracé groei van duurzaam internationaal goederenvervoer mogelijk.

Een behoorlijk aantal stations is gerenoveerd en verduurzaamd. Eind vorig jaar is na twee jaar renovatie station Delft Campus in gebruik genomen, het eerste energie-neutrale station van Nederland op basis van zonne-energie. Het station is ingrijpend vernieuwd, de toegankelijkheid is verbeterd en vanaf 2025 kunnen vier sporen ingezet worden waarover zes sprinters per uur kunnen rijden. Zo maken wij werk van duurzame mobiliteit en anticiperen we op de voorziene groei van het aantal reizigers en het toenemende goederenvervoer. Delft Campus vormt ook een belangrijke stap binnen de energietransitie van onze organisatie als geheel: In 2030 wil ProRail volledig energieneutraal zijn.

Op Europees niveau draagt ProRail actief bij. Vorig jaar was het Europese jaar van het spoor en de Europese Commissie vraagt aandacht voor de trein als veilig en duurzaam vervoersmiddel. Met onze spoorpartners hebben we Europese expertplatforms opgericht en we denken mee over nieuw beleid om het spoor aantrekkelijker te maken en de internationale mobiliteit te bevorderen. Bovendien hebben we het voortouw genomen bij de opstelling van het pleidooi voor meer aandacht voor het spoor als landen hun klimaatbeleid formuleren. Op 30 oktober reed de klimaatrein naar de VN Klimaatconferentie COP26 in Glasgow en hebben we laten zien dat de trein onderdeel is van de oplossing van het klimaatprobleem. Deze 'Message to Glasgow' om te investeren in de meest duurzame vorm van transport is door vele partners en brancheverenigingen onderschreven.

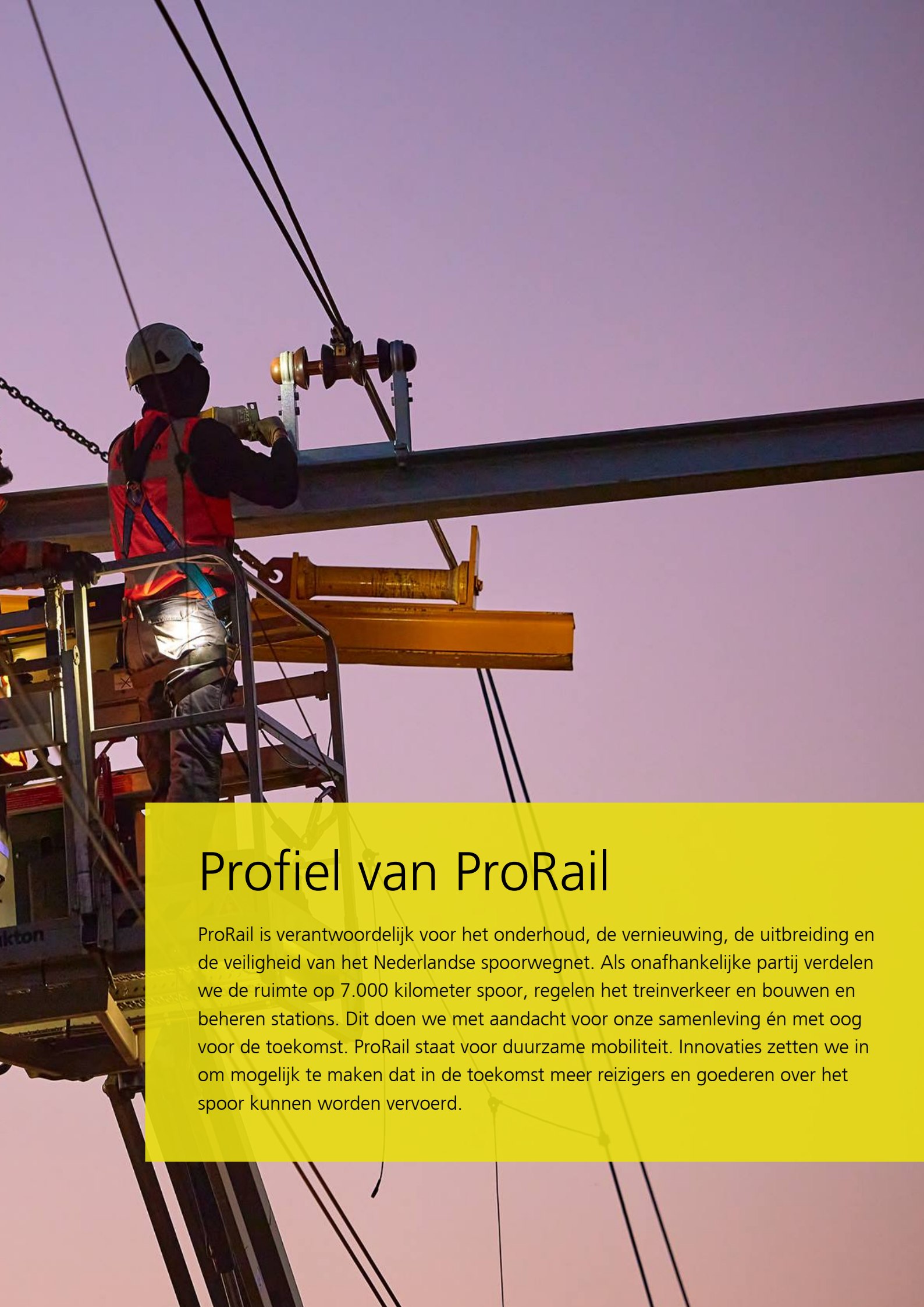
Onze opgave is om Nederland met de toenemende drukte op het spoor bereikbaar te houden en dat op een veilige en duurzame manier en met oog voor de omgeving te doen. Die opgave vergt intensieve samenwerking. De krachtenbundeling van vervoerders, aannemers, hulpdiensten en ProRail om de gevolgen van het stormachtige weer in februari 2021 in te perken en het treinverkeer zo snel mogelijk weer veilig en verantwoord op te starten, is daar een goed voorbeeld van.

Afgelopen jaar hebben we belangrijke stappen gezet die de kracht en vitaliteit van onze organisatie nog eens onderstrepen. We zullen deze koers dan ook met kracht voortzetten. Ik bedank alle ProRail-medewerkers en onze samenwerkingspartners voor alles wat we vorig jaar voor elkaar hebben gekregen. Laten we er ook in 2022 in het belang van een duurzaam mobiel Nederland gezamenlijk weer vol voor gaan.

Namens de raad van bestuur van ProRail B.V., Utrecht, 8 april 2022

John Voppen
Voorzitter raad van bestuur





Profiel van ProRail

ProRail is verantwoordelijk voor het onderhoud, de vernieuwing, de uitbreiding en de veiligheid van het Nederlandse spoorwag. 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

Wat wij doen

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 tevens 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 strategie

Wij hebben de opdracht 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 de vervoersvraag de komende jaren – na de huidige dip – snel zal terugkomen op het oorspronkelijke (hoge) groeipad van voor corona. Naar verwachting zal de totale vraag naar reizigers- en goederenvervoer in 2040 met 30% zijn toegenomen. Door het vervoer van 20-40% meer reizigers en 40-60% meer goederen over het spoor te faciliteren, geven we met ons spoornetwerk duurzame invulling aan de Nederlandse mobiliteitsvraag.

Omdat we de toekomst niet volledig kunnen voorspellen, zorgen we ervoor dat onze initiatieven en werkzaamheden robuust zijn voor verschillende (groei)scenario's. Onze strategie, verbindt, verbetert, verduurzaamt, blijft onverminderd de route waarmee we die groei willen bereiken.

Onze ambities

- ProRail Verbindt: We ontwikkelen de capaciteit voor de mobiliteit van de toekomst.
- ProRail Verbetert: We maken mobiliteit per spoor zo betrouwbaar mogelijk, nu en in de toekomst.
- ProRail Verduurzaamt: We maken spoormobiliteit zo duurzaam mogelijk.

In aanvulling op bovenstaande ambities houden we het spoor betaalbaar en in alles wat we doen blijft veiligheid onze prioriteit.

Presteren, ontwikkelen en samenwerken

Om onze ambities op het spoor waar te kunnen maken, blijven we investeren in een organisatie waarin presteren, ontwikkelen en samenwerken centraal staan. In 2021 hebben we de nieuwe, integrale manier van werken in het ontwikkelproces (Samenspel voor meer treinen) verder geïmplementeerd; met multidisciplinaire teams in de gebieden en landelijke sturing. In 2022 zullen we dit deel van onze organisatie doorontwikkelen. De focus ligt vooral op presteren om zo de groeiende projectenportfolio in de komende jaren goed vast te kunnen stellen, programmeren en realiseren. Dit doen we o.a. door het opstellen van een integrale ontwikkelagenda, en door

een betere spreiding en bundeling van de werkzaamheden om ook de marktcapaciteit beter te benutten.

Ook in andere delen van onze organisatie ontwikkelen we onze manier van werken, gericht op een context voor maximaal presteren, ontwikkelen en samenwerken. In de Agile transformatie bij ICT werken we verder aan het dichterbij elkaar brengen van ICT met de rest van de organisatie, zodat we sneller en beter kunnen digitaliseren. Ten behoeve van Verkeersleiding bouwen we verder aan een organisatie waarin medewerkerstevredenheid voorop staat, de arbeidsverhoudingen verbeteren en de dienstregeling voorspelbaar is voor reizigers, verladers en vervoerders.

In 2021 hebben we onze ExCo verkleind naar drie RvB-leden en vijf directeuren. Zo kunnen we sneller en eenduidiger besluiten op het hoogste niveau.

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 het treinverkeer wordt bestuurd. 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.

Betrokken werkgever

We zijn een betrokken werkgever en vinden het belangrijk dat onze medewerkers een goede balans hebben tussen werk en privé. Vakmanschap, betrokkenheid, flexibiliteit en het enthousiasme van onze medewerkers zijn essentieel – en daarom investeren we daar elk jaar in.

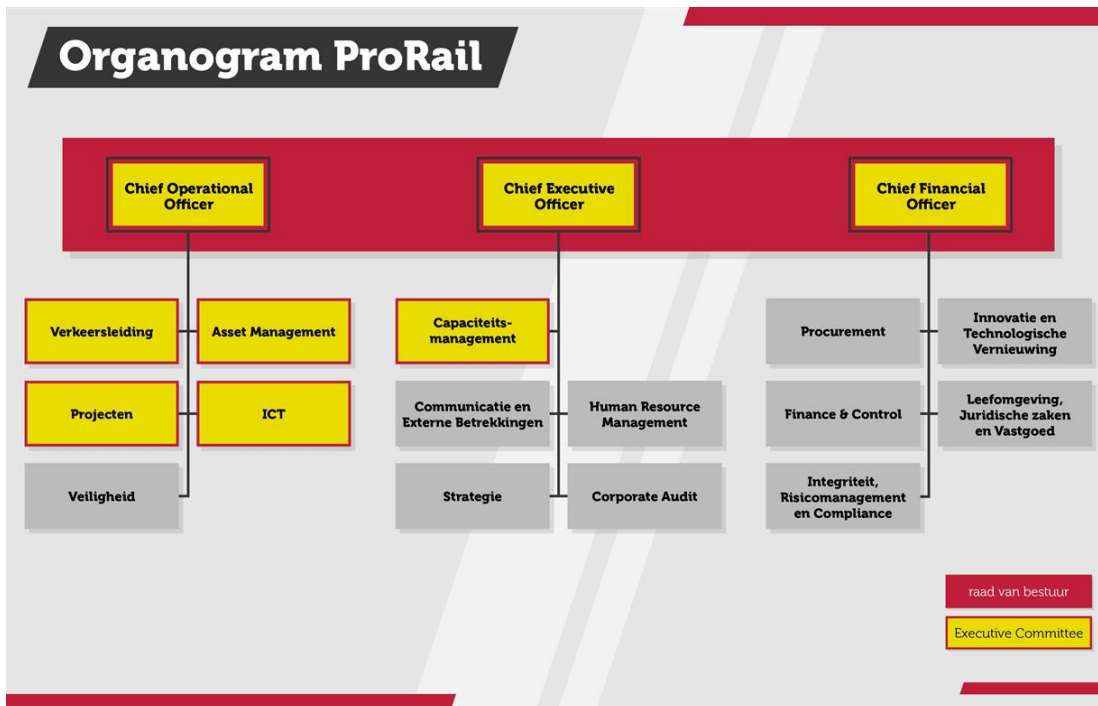
Zbo-omvorming

Het kabinet Rutte-III heeft in het regeerakkoord 'Vertrouwen in de toekomst' (2017-2022) het voornemen opgenomen om ProRail B.V. om te vormen tot een publiekrechtelijk zelfstandig bestuursorgaan (zbo) met eigen rechtspersoonlijkheid.

ProRail zbo wordt gevormd bij wet. Hiertoe is in februari 2019 een wetsvoorstel ingediend bij de Tweede Kamer en in januari 2021 een nota van wijziging. Het wetsvoorstel was na het vallen van het kabinet in januari 2021 controversieel verklaard. Het nieuwe kabinet is inmiddels gevormd. De vaste Kamercommissie Infrastructuur en Waterstaat van de Tweede Kamer heeft daarna besloten dat de parlementaire behandeling wordt doorgezet. Bij afronding van dit jaarverslag heeft het debat over het wetsvoorstel nog niet plaatsgevonden. Na het debat zal de Tweede Kamer stemmen over het wetsvoorstel en door de Kamerleden ingediende amendementen en moties. Als de Tweede Kamer akkoord is, gaat het wetsvoorstel naar de Eerste Kamer.

In 2021 heeft het Programmteam Omvorming ProRail, vooruitlopend op het verdere verloop van het wetsvoorstel, samen met het programmteam van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat verdere voorbereidingen getroffen op de omvorming.

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 Arbeidsinspectie op naleving van de Arbeidsomstandigheden van 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 beheertaken staan in de Spoorwegwet en zijn vertaald naar de beheerconcessie. De huidige beheerconcessie loopt van 2015-2025, tenzij deze eerder wordt ingetrokken bij het van kracht worden van de instellingswet zbo (Wet publiekrechtelijke omvorming ProRail). In deze beheerconcessie zijn de verantwoordelijkheden van ProRail vastgelegd:

- Het onderhoud van de hoofdspoorweginfrastructuur.
- De voorbereiding en uitvoering van de uitbreiding van de hoofdspoorweginfrastructuur.
- Een eerlijke, niet-discriminerende en transparante verdeling van de capaciteit van de hoofdspoorweginfrastructuur.
- Het leiden van het verkeer over de hoofdspoorweginfrastructuur.

Beheerplan

Jaarlijks stelt ProRail in samenspraak met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een beheerplan op met doelstellingen voor het desbetreffende jaar. In 2021 hebben we net als in 2019 een beheerplan opgesteld voor een periode van twee jaar, het beheerplan 2022-2023. Nieuw is dat we nu ook een doorkijk hebben gegeven naar de jaren 2024 en 2025. Doel hiervan is ervaring op te doen met een meerjarig plan, vooruitlopend op een plan voor meerdere jaren na de zbo-omvorming. Input voor het beheerplan is onder meer de jaarlijkse beleidsprioriteitenbrief waarin het ministerie de belangrijkste aandachtspunten voor het komende jaar aangeeft, maar ook de uitdagingen die wij als ProRail zelf op ons af zien komen. We meten de voortgang van onze activiteiten onder andere op basis van prestatie-indicatoren en programma's en rapporteren op halfjaarbasis aan het ministerie.

Verslag raad van bestuur

De raad van bestuur doet in de volgende hoofdstukken verslag van de prestaties en gebeurtenissen in 2021: 'Profiel van ProRail', 'Spoorprestaties', 'Maatschappelijke prestaties', 'Onze Medewerkers', 'Financiën' en 'Risicomanagement'.

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 de aannemers 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 de dialoog met de diverse stakeholders en laten jaarlijks onderzoeken hoe tevreden ze zijn over onze dienstverlening en prestaties; zie daarvoor 'In contact met onze stakeholders'.

De waarde van het spoor

Input



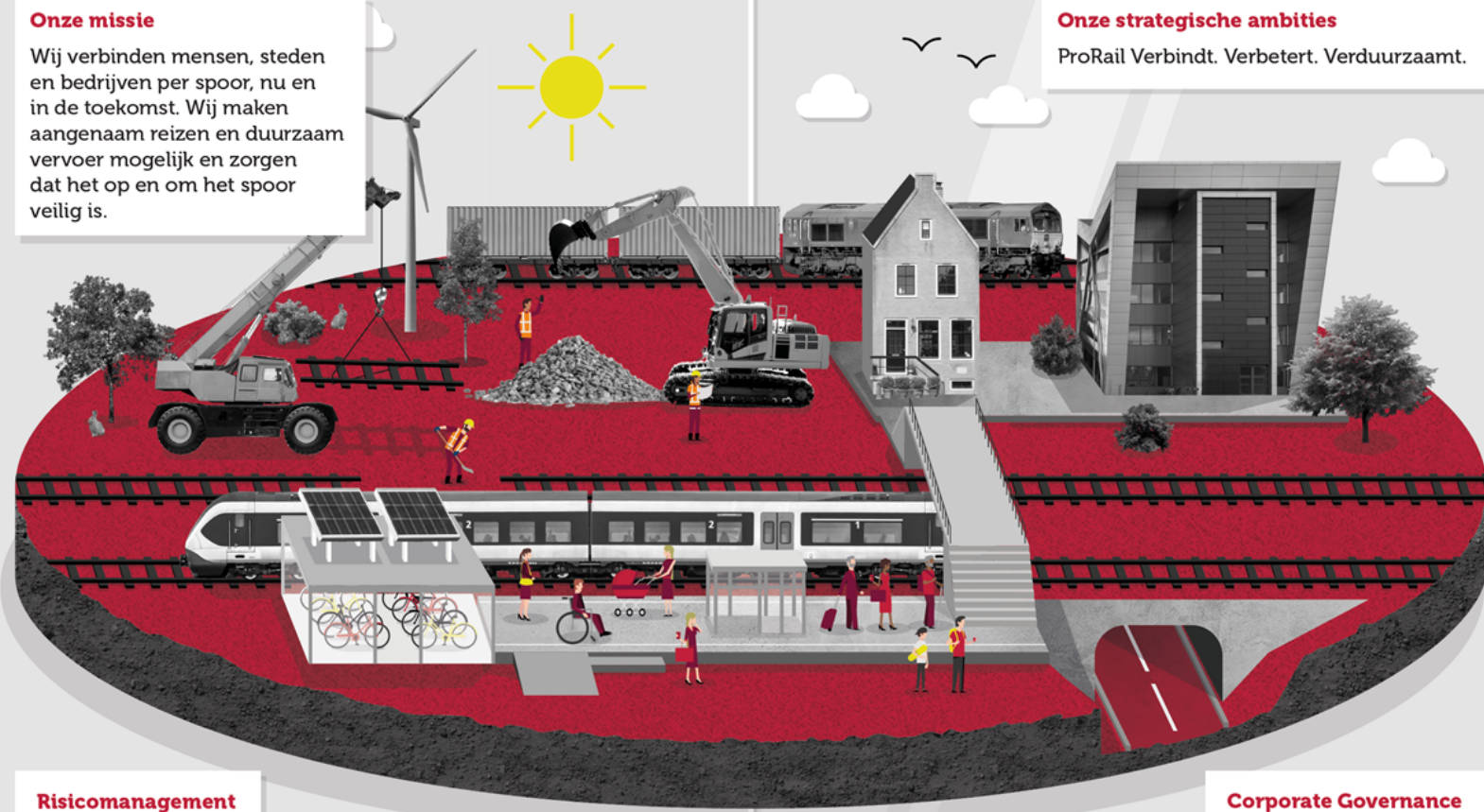
Businessmodel

Onze missie

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

Onze strategische ambities

ProRail Verbindt. Verbetert. Verduurzaamt.



Risicomanagement

Corporate Governance

Output



Maatschappelijk verantwoord ondernemen

Ambities

We zijn ons bewust van onze maatschappelijke functie en van de verantwoordelijkheid die dat met zich meebrengt en vinden het belangrijk dat het spoor één 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. Deze bestaat uit een toekomstbeeld 2040, een kanskaart met voorstellen voor verbeteringen en acties die we komend jaar gaan uitvoeren.

Duurzaamheid in de strategie

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 zo groot mogelijk aandeel krijgt in de groei die Nederland de komende jaren verwacht in alle vervoersmodaliteiten (weg, water, rail en lucht).
2. De spoorsector zelf nog duurzamer maken, vrij van CO₂-emissie in 2050 en met zo veel mogelijk hergebruik van materialen.

Daarom hebben we duurzaamheid expliciet opgenomen in onze drie strategische ambities: Verbindt, Verbetert en Verduurzaamt.

De ambities **Verbindt** en **Verbetert** moeten leiden tot meer vervoer per trein in plaats van per vliegtuig of (vracht)auto. Door de trein een steeds aantrekkelijker alternatief voor het vliegtuig of de auto te maken, stimuleren we deze transitie.

De ambitie **Verduurzaamt** moet ertoe leiden dat de spoorsector 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).

Sturing en beheersing

Maatschappelijk verantwoord ondernemen is geïntegreerd in de bedrijfsdoelstellingen van ProRail. Naast het streven naar een veiliger en duurzaam spoor, geven we aandacht aan transparantie, professioneel opdrachtgeverschap, goed werkgeverschap, duurzame leeftijdsopbouw van ons personeelsbestand en integriteit. De bedrijfseenheden sturen ons duurzaamheidsbeleid aan, ondersteund door een centrale afdeling. Deze aansturing is vastgelegd in ons Duurzaamheidsmanagementsysteem.

Internationaal vergelijken

Elke drie jaar vergelijken we onze prestaties met een selectie van vergelijkbare spoorinfrabeheerders in het buitenland. Dit is een verplichting vanuit de beheerconcessie. Begin 2020 zijn de resultaten van onze internationale benchmark met data over de periode 2015 tot en met 2018 aangeboden aan het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

Daarnaast nemen we ook deel aan de benchmark die jaarlijks wordt uitgevoerd door het Platform of Rail Infrastructure Managers in Europe (PRIME). In 2021 is het vierde benchmarkrapport van PRIME gepubliceerd met data over de periode 2012-2019 van 18 Europese spoorinfrabeheerders. De conclusies uit de rapporten zijn vergelijkbaar: ProRail levert goede prestaties vergeleken met andere spoorinfrabeheerders op de volgende gebieden:

- Veiligheid: met 0,2 significante incidenten per miljoen treinkilometers presteert ProRail beter dan het gemiddelde van de peer group.
- Groei van spoorgebruik: in de periode 2015 – 2018 groeide het aantal treinkilometers op het Nederlandse spoor met ca. 5%. Het aantal tonkilometers steeg met 7%. Dit is een bovengemiddeld sterke groei ten opzichte van de vergelijkingsgroep in de benchmark.
- Punctualiteit: met een punctualiteit van 96% (grenswaarde 5:29 minuten) behoort ProRail tot de top 3 van Europa.
- Benutting van het spoornetwerk: met een benutting van ca. 80 treinen per spoorkilometer per dag heeft Nederland het meest intensief gebruikte spoor van Europa. Dit is meer dan twee keer zoveel als het Europese gemiddelde.
- Kosten: de OPEX en CAPEX per spoorkilometer zijn beide met ca. EUR 168.000 bovengemiddeld hoog. Met kosten van EUR 4,50 per treinkilometer presteert ProRail echter het beste van de vergelijkingsgroep (2018).





Spoorprestaties

Coronajaar 2021 is voor ProRail overwegend goed verlopen. Er waren minder reizigers, mede daardoor verbeterden de punctualiteitscijfers. In de operatie hadden we te kampen met een aantal sneewdagen en wateroverlast na hevige regenval. Er is hard gewerkt aan meer spoorcapaciteit, stations zijn verduurzaamd en toegankelijker gemaakt, en wederom hebben we een flink aantal niet-beveiligde overwegen aangepast of opgeheven. ProRail gaat voor duurzame mobiliteit en bereikbaarheid. Het treinverkeer gaat weer groeien, zowel reizigers als goederen, en ProRail zet stappen om deze ontwikkeling in goede banen te leiden. Daarom zetten we stappen in datagedreven werken en deden we innovatieve proeven die het spoor toekomstbestendig maken.

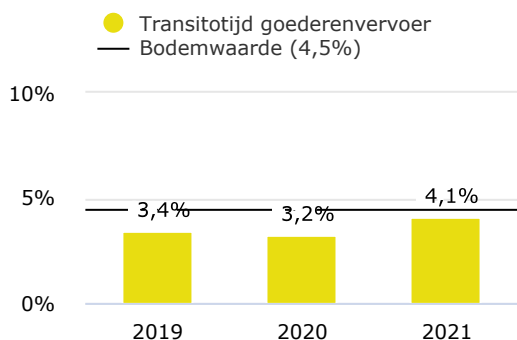
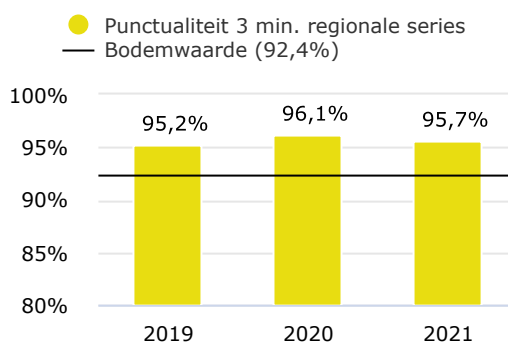
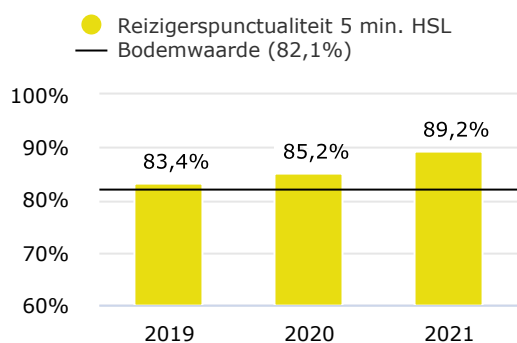
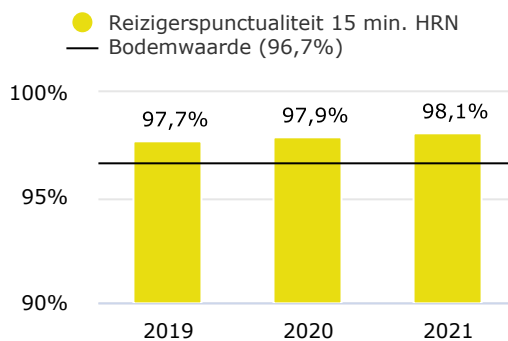
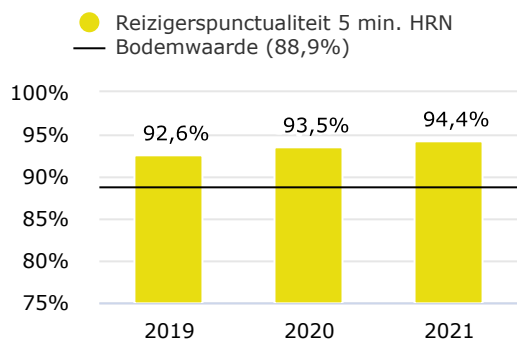
Punctueel spoor

In 2021 zijn onze prestatie-indicatoren net als vorig jaar positief beïnvloed door de veranderde reizigersbewegingen als gevolg van de coronacrisis. Door de kleinere reizigersaantallen verbeteren de prestatiecijfers: haltingen van treinen lopen minder vaak uit en eventuele vertragingen worden sneller ingelopen. Dat zien we terug in een hogere trein- en reizigerspunctualiteit. Ook de traditionele herfstdip is hierdoor minder diep. De reizigerspunctualiteit profiteert daarnaast van het feit dat tegenwoordig verhoudingsgewijs meer korte, punctuele reizen worden gemaakt.

Tegelijk realiseren we ons dat we het afgelopen jaar op een aantal momenten niet hebben geleverd wat vervoerders, reizigers en verladers van ons verwachten. Het extreme winterweer in februari, twee grote telecomstoringen en onderbezetting bij de treinverkeersleiders hebben meermaals geleid tot treinvuil.

Ook het goederenverkeer kreeg enkele grote verstoringen te verwerken, waarbij problemen in Duitsland diverse keren vertraging op het Nederlandse deeltraject veroorzaakten. Daarnaast hadden we te maken met veel langdurige omleidingen ten gevolge van werkzaamheden aan het spoor in Duitsland. Daardoor ontstond in Brabant hinder voor goederen- en reizigerstreinen, veroorzaakt door goederentreinen die normaliter via de Betuweroute rijden.

In 2021 scoren alle prestatiecijfers rond punctualiteit boven de met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat overeengekomen bodemwaarden.



Reizigerspunctualiteit hoofdrailnet (HRN) gestegen

Reizigerspunctualiteit HRN (op 5 of 15 minuten gemeten) geeft een indicatie van het percentage reizen 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 vanaf het moment van inchecken volgens de reisplanner had kunnen maken.

Reizigerspunctualiteit wordt vooral bepaald door de punctualiteit van treinen, aansluitingen tussen treinen en uitval van treinen. ProRail werkt nauw samen met NS om de operationele prestaties op het hoofdrailnet te verbeteren. Net als ieder jaar hebben we ook vorig jaar de

dienstregeling waar mogelijk geoptimaliseerd. We zetten ook in op preventie van verstoringen. Mochten deze toch optreden, dan proberen we de impact zoveel mogelijk te beperken.

De Reizigerspunctualiteit HRN in 2021 was 94,4% op 5 minuten en 98,1% op 15 minuten. Dat is ruim hoger dan in 2020, toen 93,5% en 97,9% ook al bijzonder hoge cijfers waren. Net als in 2020 werd vorig jaar aanzienlijk minder gereisd dan voor Corona.

Naast enkele grote landelijke incidenten (meer daarover onder de kop Betrouwbaar spoor) vielen op het hoofdrailnet meer zaken op. Zo leidde het busvervoer tijdens werkzaamheden met name in april, mei en juli tot aanzienlijke aantallen vertraagde reizigers. Maar we zien ook dat de Grand Prix in Zandvoort – waarvoor de dienstregeling flink werd aangepast – probleemloos is verlopen en zelfs tot de best scorende dagen van die maand hoorde in termen van Reizigerspunctualiteit. In het laatste kwartaal reden we iedere woensdag een aangepaste dienstregeling op het traject Rotterdam - Schiphol - Nijmegen om de 'tienminutentrein' te testen. Deze constructie zit in de dienstregeling 2022 (startdatum december 2021) structureel in de dienstregeling. We hebben veel van de testdagen geleerd, onder meer over de zeer beperkte impact op de Reizigerspunctualiteit.

Reizigerspunctualiteit HSL 5 minuten

De reizigerspunctualiteit 5 minuten HSL is een deelverzameling van de reizigerspunctualiteit op het hoofdrailnet. De reizigerspunctualiteit 5 minuten HSL over 2021 bedroeg 89,2%. Daarmee hebben ProRail en NS ruim boven de met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat afgesproken bodemwaarde (82,1%) gepresteerd én beter gepresteerd dan in 2020 (85,2%).

De hoge score over 2021 is onder andere het gevolg van de coronapandemie. Zo blijkt uit een analyse van NS en ProRail dat de prestaties zijn gestegen door minder internationaal treinverkeer, afgenomen reizigersaantallen en de toename van de punctualiteit op de rest van het hoofdrailnet.

De sneeuwrijke periode in februari en verschillende infra en materieelgerelateerde verstoringen in het vierde kwartaal hadden een negatieve impact op het reizigerspunctualiteitscijfer.

Als er weer meer (internationaal) treinverkeer op gang komt, zullen de KPI-scores op de HSL mogelijk meer onder druk komen te staan. Daarom blijven wij ook in 2022, samen met NS, veel aandacht geven aan de HSL om de operationele scherpte en doorgevoerde verbeteringen vast te houden.

Treinpunctualiteit regionale series zeer hoog

Voor de regionale series meten we Treinpunctualiteit. Treinpunctualiteit is het percentage treinaankomsten waarbij het verschil tussen de geplande en de gerealiseerde tijd kleiner is dan 3 minuten. Uitgevallen aankomsten en aankomsten van vervangende treinen worden niet meegerekend. Deze indicator wordt gemeten op een representatieve verzameling stations, vooral op de eindpunten van de regionale lijnvoeringen.

Mede door de afgenomen reizigers- en treinaantallen was het regionale prestatiecijfer in 2020 met 96,1% extreem hoog. Die score hebben we in 2021 niet kunnen vasthouden, maar 95,7% is nog steeds een bijzonder goede prestatie.

Voor 2022 hebben we met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een nieuwe regionale KPI afgesproken: Betrouwbaarheid Regionale Series. Door uitgevallen aankomsten en vervangende treinen voortaan ook mee te nemen, doet de nieuwe KPI meer recht aan de totale reizigersbeleving.

Transitotijd goederenvervoer minder goed

In 2018 introduceerden we de prestatie-indicator Transitotijd goederenvervoer, opvolger van de Punctualiteit goederenverkeer. Deze indicator meet welk deel van de goederentreinen door toedoen van ProRail meer dan een half uur langer onderweg is dan gepland (de transitotijd) op het Nederlandse deel van hun traject.

Sinds 2018 is de Transitotijd goederenvervoer jaarlijks verbeterd: van 3,6% in 2018 via 3,4% in 2019 naar 3,2% in 2020. Die trend hebben we met 4,1% in 2021 niet kunnen voortzetten. Wel zijn we hiermee binnen de maximale bodemwaarde van 4,5% gebleven. Voor een belangrijk deel speelden ontwikkelingen mee die we niet in de hand hebben maar wel meewegen in de betreffende KPI. Zo werkten de weersomstandigheden niet altijd mee, hadden we last van de effecten van verstoringen in het buitenland, en werden er weer meer treinen omgeleid van de Betuweroute naar de veel drukker Brabantroute in verband met werkzaamheden in Duitsland.

Met de aanpak van de infra in het Rotterdamse havengebied zijn stappen gezet om de situatie te verbeteren. Een ongehinderde start van de treinen is belangrijk voor het goederenvervoer. In de Transitotijd zien we dat overigens niet terug, omdat de verbetering voorafgaand aan het meettraject van de KPI plaatsvindt.

In overleg met goederenvervoerders en ministerie is besloten om het goederenverkeer met ingang van 2022 niet meer op basis van deze KPI aan te sturen, maar met een gespecialiseerd programmteam.

Nieuwe tienminutentreindienst: Rotterdam-Schiphol-Arnhem

Na uitgebreid testen en de laatste infra-aanpassingen is vanaf 12 december tussen Rotterdam, Schiphol en Arnhem de tienminutentreindienst ingegaan.

Voor dienstregeling 2022 stond de frequentieverhoging van zes Intercity's per uur tussen Rotterdam-Schiphol-Arnhem (ETMET RoSA) gepland. Hierdoor rijdt er elke tien minuten een trein op het gehele traject. Voorafgaand aan de definitieve frequentieverhoging zijn 14 testwoensdagen in een wekelijkse cyclus uitgevoerd, afgestemd met betrokken stakeholders en goedgekeurd door de operationeel directeurs van ProRail en NS.

De testwoensdagen vonden plaats van 8 september tot 8 december 2021 met het doel om:

- De dienstregeling te beproeven, de effectiviteit van de getroffen maatregelen te beoordelen en zicht te krijgen op eventuele nog onbekende risico's en mogelijke maatregelen voor deze risico's.
- De operatie van NS en ProRail op scherp te zetten.
- Stakeholders en reizigers bekend te maken met een hoogfrequente treindienst op de testcorridor.

Met de uitvoering van de testwoensdagen zijn deze doelen gerealiseerd en konden we met vertrouwen van start met de dienstregeling op 12 december 2021. ETMET RoSA is door de testwoensdagen ingebed in de dagelijkse operatie en de werkzaamheden van medewerkers. Tot april 2022 blijft het projectteam toezien op de realisatie van de KPI Reizigerspunctualiteit 5 min.

Betrouwbaar spoor

Net als de KPI's rond punctualiteit scoorden ook de betrouwbaarheidscijfers allemaal boven de overeengekomen bodemwaarden.

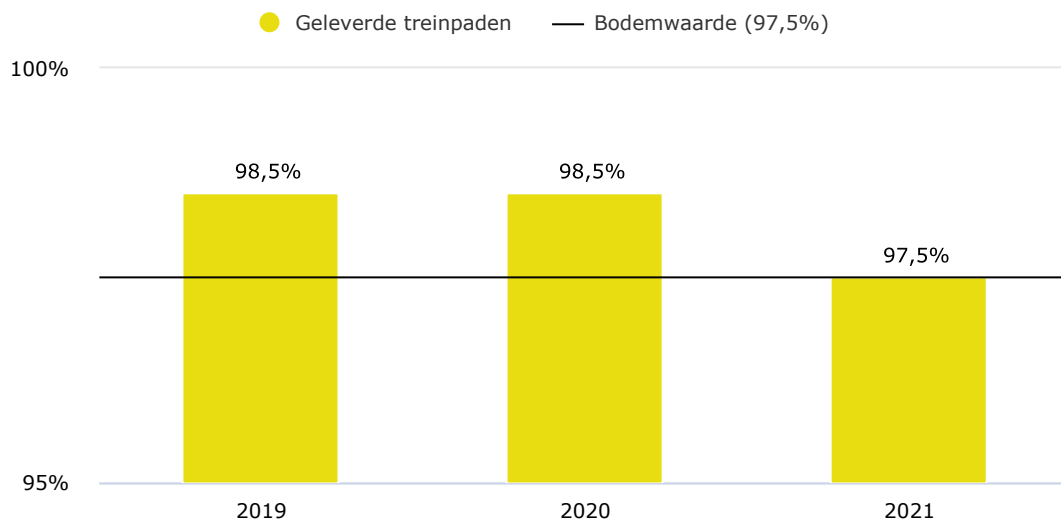
Extreme winterweek heeft grote invloed op geleverde treinpaden

Een treinpad is een capaciteitsreservering op het spoor die nodig is om een trein van A naar B te rijden. Als een treinpad (gedeeltelijk) niet wordt gerealiseerd en de oorzaak daarvan bij ProRail ligt, dan geldt dat treinpad als niet geleverd. Verstoringen door derden en door het weer – inclusief uitgedunde dienstregelingen – vallen daarbij ook binnen de verantwoordelijkheid van ProRail.

Het jaarcijfer voor de KPI Geleverde treinpaden werd sterk negatief beïnvloed door de extreme winterweek in februari. Van 6 tot en met 14 februari leverden we gemiddeld slechts 64,3% van de geplande treinpaden. Het dieptepunt was 6,4% op 7 februari, toen we in overleg met vervoerders het treinverkeer landelijk hebben moeten staken. Maar ook de storm van 11 maart, de tijdelijke werkonderbreking op een aantal verkeersleidingsposten op 28 april en twee grote telecommunicatiestoringen op 31 mei en 16 september hadden grote invloed op deze KPI. Ondanks deze extreme dagen hebben we het jaar toch af kunnen sluiten op de afgesproken bodemwaarde. Dat betekent dat ProRail 97,5% van de geplande treinpaden daadwerkelijk heeft aangeboden. Ten aanzien van het strenge winterweer heeft ProRail een evaluatie uitgevoerd in hoeverre de organisatie opgewassen is tegen winterweer van de omvang van februari 2021 en welke maatregelen en investeringen gewenst zijn om de prestaties te verbeteren bij komende winterse periodes. Zo proberen we beter voorbereid te zijn op dergelijke extreme weersomstandigheden.

De onderbezetting bij de treinverkeersleiders is dit jaar meerdere keren in het nieuws geweest. Op een aantal dagen heeft dit op enkele trajecten zelfs geleid tot uitval van treinen. Op het jaarcijfer van de KPI Geleverde treinpaden is er geen impact, maar de betrokken reizigers en vervoerders hebben hier erg vervelende hinder van ondervonden. We werken hard om herhaling te voorkomen.

Uitval van treinen is ook een component van de KPI Reizigerspunctualiteit op het hoofdrailnet en de nieuwe KPI Betrouwbaarheid Regionale Series. De verdeling van de verantwoordelijkheid voor uitval tussen ProRail en vervoerders is opgenomen in onderlinge prestatieregelingen. Daarom hebben ProRail en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat samen geconcludeerd dat Geleverde treinpaden vanaf 2022 geen afzonderlijke KPI voor ProRail meer hoeft te zijn.



Impactvolle infrastoringen licht gestegen, maar ruim onder streef- en bodemwaarde

De prestatie-indicator impactvolle storingen op de infra (ook bekend als de KPI Klantthinder) 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 weersomstandigheden en suicides

De indicator impactvolle storingen relateert infraverstoringen aan de hinder die reizigers of verladere hiervan ondervinden en wordt uitgedrukt in aantal gewogen treinvertragingminuten (klantthinder). Infraverstoringen tellen vanaf een bepaalde hoeveelheid klantthinder mee voor deze prestatie-indicator.

Om het aantal impactvolle verstoringen 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 storingen te voorkomen, de afhandeling te versnellen of de impact te beperken.

In 2021 is het aantal impactvolle storingen op de infra uitgekomen op 406. Dit is een lichte stijging ten opzichte van 2020 (361). Wel geldt de aantekening dat het aantal impactvolle storingen in 2020 beïnvloed is door de in dat jaar meer uitgedunde dienstregeling dan in 2021, waarbij er een aantal maanden minder treinen hebben gereden. Daarom bereikte een verstoring minder snel de hoeveelheid klantthinder die nodig is om mee te tellen voor deze prestatie-indicator. Desondanks ligt het jaarcijfer van het aantal impactvolle storingen over 2021 met 406 ruim onder de streefwaarde (470) en de bodemwaarde (520). Vanwege de goede prestaties over de afgelopen periode zijn afspraken met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat gemaakt over de streefwaarde voor de jaren 2022 t/m 2024 en zal de streefwaarde 450 bedragen.

Uitzonderlijk grote incidenten

Als landelijk de Treinpunctualiteit op 3 minuten onder de 75% daalt en/of de uitval van treinen boven de 10% uitkomt, dan ligt daar doorgaans een uitzonderlijk groot incident aan ten

grondslag. We zagen dat dit jaar op 11 dagen gebeuren, waarvan de eerste 8 dagen één en hetzelfde incident betreffen:

- Van 7 t/m 14 februari viel gemiddeld 45,5% van de treinen uit door het extreme winterweer. Op 7 februari waren we genoodzaakt om het treinverkeer landelijk te staken, met 97% uitval tot gevolg. In de dagen daarna werd het treinverkeer stap voor stap weer opgestart en pas na 14 februari kwam het uitvalcijfer weer onder de grens van 10%.
- Op 31 mei is in de middag het treinverkeer landelijk stilgelegd in verband met een telecommunicatiestoring, waardoor geen communicatie mogelijk was tussen treinverkeersleiding en trein. De uitval was 20,4%.
- Op 16 september zorgde opnieuw een telecommunicatiestoring, nu in de avondspits, voor 19,4% uitval.
- 22 december begon met veel rijp aan de bovenleidingen. In de loop van de dag leidden meerdere defecten aan zowel treinen als infra op kritieke punten in het land, in combinatie met een aantal aanrijdingen, tot 11,9% uitval.

Toekomstbestendig Werken Aan het Spoor (TWAS)

Het programma Toekomstbestendig Werken Aan het Spoor heeft in de afgelopen jaren met alle sectorpartijen een nieuwe werkwijze ontwikkeld om met zo min mogelijk hinder het noodzakelijke werk aan het spoor tegen beschikbare budgetten uit te voeren. Met dat doel is de samenwerking in de sector verbeterd en geïntensiveerd.

Deze aanpak heeft geleid tot een meer integrale, meerjarige programmering van werkzaamheden in het Masterplanproces. Er wordt actief gestuurd op betere spreiding van werkzaamheden én op het minimaliseren van hinder. Het Masterplan wordt afgestemd met de sector zodat alle partijen zich vroegtijdig kunnen voorbereiden op werkzaamheden en kunnen meedenken bij het optimaliseren van de programmering. Bij het plannen van de werkzaamheden wordt gebruik gemaakt van een nieuw ontwikkeld algoritme (TVP-planner). Zo kunnen meer planscenario's worden doorgerekend en beoordeeld op hinder én kosten.

Daarnaast zijn belangrijke stappen gezet naar een op samenwerking gerichte marktbenadering om maximaal gebruik te maken van de kennis van de aannemerij en leveranciers. Het meerjarige project Groot Onderhoud Schiphol is een voorbeeld waarin het anders werken met de sector vorm heeft gekregen: voorbereid met de vervoerder en luchthaven Schiphol, anders aanbesteed in een 2-fase model én ingericht op vroegtijdig samenwerken met de aannemer in een bouwteamconstructie. Ook zijn de eerste meerjarige gebiedscontracten met ingenieursbureaus afgesloten.

De met de sector opgezette werkgroep 'Hinder versus Kosten' heeft in 2021 een methodiek ontwikkeld waarmee, in gezamenlijk overleg, de impact van verschillende uitvoeringen van de werkzaamheden kunnen worden beoordeeld op kosten en hinder. Deze methodiek maakt het mogelijk om bij het beoordelen van de verschillende uitvoeringsvarianten met belangen van de verschillende sectorpartijen rekening te houden.

In het tweede kwartaal van 2022 wordt vastgesteld of het gebruik en de doorontwikkeling van TWAS voldoende geborgd zijn binnen ProRail en in overleggen binnen de sector, zodat TWAS als apart programma afgerond kan worden.

Verbeterprogramma HSL-Zuid

HSL-Zuid is een gezamenlijk verbeterprogramma van ProRail en NS en richt zich binnen ProRail 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, onder concessiesturing.

Eind 2020 hebben ProRail, NS en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat vastgesteld dat het verbeterprogramma zich de komende jaren blijft richten op continu verbeteren, productstappen beheersen en de prestaties stabiliseren.

Continu verbeteren

In 2021 scoorde de reizigerspunctualiteit HSL 89,2%, 4% hoger dan 2020. Voorbeelden van voortdurende verbetering zijn het wijzigen van een seininstelling zodat HSL treinseries bij Hoofddorp voorrang krijgen op vertraagde sprinters en extra aandacht voor het verkorten van de opstarttijd na strandingen op de HSL.

Productstappen beheersen

ProRail en NS werken op veel plekken in de organisatie samen om de introductie van de Intercity Nieuwe Generatie (ICNG) soepel te laten verlopen. Ook hebben NS en ProRail gezamenlijk stil gestaan bij operationele risico's en acties in gang gezet om deze risico's te toetsen en/of te mitigeren.

Prestaties stabiliseren

Om de prestaties te stabiliseren, bekijken ProRail en NS twee keer per jaar de prestatietrends. ProRail en NS hebben in 2021 geanalyseerd wat er geleerd kon worden van de Corona-periode op het spoor. Onder meer bleek dat er, door het lagere reizigersaantal, geen spitsdip meer was en de haltingen van de treinen veel meer volgens plan verliepen. Daarnaast zagen we minder vertraging vanwege de afgenomen interactie met niet-punctuele internationale en HRN-treinen. Het is mogelijk om een deel van de verbeteringen vast te houden, al zal dit vaak ten koste gaan van andere randvoorwaarden zoals o.a. rijtijdeisen die nu in de concessie van NS staan.

Ter verbetering van de prestaties op de middellange termijn voert ProRail ook verbeteringen door aan de infrastructuur. Deze worden gefinancierd vanuit de EUR 60 miljoen die het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat eind 2016 aan ProRail en NS ter beschikking heeft gesteld.

In 2021 is gewerkt aan voorbereidingen voor het realiseren van:

- Het functioneel verwijderen van de fasescheiding bij Zevenbergschenhoek aansluiting
- Het verlengen van de Level 1 Movement Authority in ERTMS
- Het verwijderen van de waarschuwingsinstallaties van het dienstoverpad aan de westzijde van station Breda, waarbij uiteraard de veiligheid in het oog gehouden wordt.

Deze drie maatregelen zullen allemaal rijtijd opleveren voor (een deel van) de treinen die gebruik maken van de HSL.

Doordat het functioneel verwijderen van de fasescheiding bij Zevenbergschenhoek voor aanzienlijk minder geld gerealiseerd kon worden dan ingeschat, zijn ProRail en NS eind 2021 gestart met het inventariseren van aanvullende verbetermaatregelen – die passen binnen dit budget – om de prestaties van het treinvervoer over de HSL structureel verder te verbeteren.

Prestatiegericht onderhoud (PGO)

ProRail werkt met prestatiegericht onderhoud en streeft naast de borging van veiligheid naar betere spoorprestaties, minder storingen, kortere hersteltijden, een optimale prijsprestatieverhouding en professioneel opdrachtgeverschap. Alle contracten worden via een Europese aanbestedingsprocedure op de markt gebracht.

In 2021 is het vernieuwde contractmodel, PGO 4.0, ontwikkeld. Hierin wordt de risicoverdeling tussen ProRail en de aannemers opnieuw gewogen omdat in het verleden is gebleken dat de aannemers diverse risico's lastig konden beprijken. Daarnaast is in het nieuwe model meer aandacht voor het preventieve karakter van onderhoud, worden geleverde prestaties beter inzichtelijk gemaakt en wordt de samenwerking tussen de aannemers en ProRail verder verbeterd.

De aanbesteding van het nieuwe PGO-contract heeft een aantal maanden vertraging opgelopen doordat het contractmodel aanscherpingen nodig had. De start van de aanbesteding van de eerste contracten – Drenthe, Zeeland en Rijn & Gouwe – is daarom verzet naar het eerste kwartaal van 2022.

We hebben het groenbeheer uit de nieuwe PGO-contracten gehaald. Daardoor kunnen we gerichtere afspraken maken over bermbeheer die de biodiversiteit ten goede komen en beter invulling geven aan de bijbehorende wettelijke verplichtingen. Het groenbeheer wordt separaat aanbesteed.

ICT ontwikkeling en beschikbaarheid

Data

Infra configuratiedata speelt een belangrijke rol in diverse essentiële processen binnen en buiten ProRail. Daarbij gaat het om het centraliseren, categoriseren, lokaliseren, synchroniseren, verrijken en verbeteren van infra configuratiedata voor onder andere Verkeersleiding, Asset Management, Infra Projecten maar ook voor externe ketenpartijen zoals onderhoudsaannemers en ingenieursbureaus. Omdat Infra configuratiedata een fundament vormen, spelen ze ook een cruciale rol bij de omvorming naar een meer data-gedreven organisatie en het faciliteren van data-gedreven ketens. Ook in 2021 zijn er op dit gebied weer diverse investeringen gedaan, waaronder nieuwe versies van de Object Type Library en nieuwe functionaliteiten in applicaties zoals Naiade.

Duurzaamheid

Met de applicaties Energie Verzamel Applicatie (EVA) en Gebruiksvergoeding (GBV) kan ProRail samen met de branche weer goede stappen zetten naar een duurzamer spoor. Om de keuze voor energiezuinig materieel bij vervoerders te bevorderen, heeft de EU de spoorbeheerders gevraagd de facturen van de energiekosten beter en uitgebreider te specificeren; het daadwerkelijke stroomverbruik wordt hierdoor inzichtelijker. De energiegebruikskosten die een vervoerder maandelijks aan ProRail vergoedt, waren voorheen nog te generiek. Dankzij EVA en GVB is het nu mogelijk om zuiniger, duurzamer te investeren en eerder uit de kosten te komen.

Vitaliteit

Het project Implementatie Nieuw Roostersysteem vervangt het huidige roostersysteem RostarCAS, Timewax en het Pilot systeem InPlanning door één nieuw roostersysteem. Dat nieuwe systeem ondersteunt zowel de methodiek basisroosteren, zelfroosteren als takenroosteren. De methodiek zelfroosteren maakt het mogelijk dat de vitaliteit en duurzame inzetbaarheid van onregelmatig werkende medewerkers verbeterd wordt omdat ze meer invloed en zeggenschap hebben in het roosterproces. Zelfroosteren vergroot ook de betrokkenheid en flexibiliteit.

Veiligheid

In 2021 is de Veiligheid, Actueel en Transparant-keten ingevoerd. Vanuit diverse bronnen kunnen veiligheidsincidenten voortaan real-time geregistreerd worden zodat de laatste stand van zaken beschikbaar is voor alle betrokkenen. Daarnaast zijn de juistheid en volledigheid van de informatie verbeterd, zodat onderzoekers effectievere verbetermaatregelen kunnen opstellen en inzetten.

ERTMS

De voorbereidingen voor de invoering van het nieuwe beveiligingssysteem ERTMS zijn in 2021 onverminderd doorgestaan. Dat betreft bijvoorbeeld aanpassingen van de vaste en mobiele GSM-R(ailway) netwerken, aanpassing van de treinbesturing- en plansystemen, ontwikkeling van de applicatie ter ondersteuning van het ERTMS-baanontwerp en de applicatie waarmee de ERTMS-systeemketen wordt gemonitord. In 2021 heeft het volgende gespeeld:

De bestaande landelijke datacentra zijn voorbereid om er de toekomstige ERTMS IT-infrastructuur in geconditioneerde ruimtes te kunnen onderbrengen. Diverse voorbereidende stappen zijn gezet om de GSM-R communicatiesystemen geschikt te maken voor ERTMS. De applicatie voor GSM-R capaciteit en performancemanagement is doorontwikkeld. Het plan voor de implementatie van de IT-netwerkinfrastructuur voor ERTMS is opgesteld en wordt voor uitvoering eerst aan een externe review onderworpen. Voor de ontwikkelingen van de systemen voor Verkeersleiding is de SAFE werkwijze geïntroduceerd, waarbij driemaandelijks de ERTMS- functionaliteit wordt gerealiseerd. Als onderdeel daarvan is het systeem opgeleverd dat in de logistieke besturing van Verkeersleiding de 'dataficering' van de informatie van de Treindienstleiders naar de trein gaat verzorgen. De systemen voor de plansimulaties door de afdeling Capaciteitsmanagement zijn geschikt gemaakt voor ERTMS. Voor Rail Verkeerstechniek (RVT) is de ontwikkeling van de applicatie gestart waarmee de digitale baanontwerpen die door de Ingenieursbureaus worden opgeleverd door RVT kunnen worden geprotocolleerd. Met de afdeling Assets Management Centrale Systemen wordt samengewerkt om nieuwe testtechnieken toe te passen op de interfaces tussen de logistieke en de beveiligingssystemen. Met de afdeling Projecten zijn de eerste stappen gezet om tot een brede, gezamenlijke standaardaanpak te komen voor de uitrol van de ERTMS-baanvakken. We zijn begonnen met het in kaart brengen van zaken die specifiek voor ERTMS moeten worden geregeld ten aanzien van Cybersecurity.

Security

Het afgelopen jaar hebben vijf trajecten gelopen om de ICT-voorzieningen bij ProRail naar een structureel hoger beveiligingsniveau te brengen.

1. Als eerste hebben we de Baseline Informatiebeveiliging Overheid (BIO) als framework omarmd om te voldoen aan aanvullende compliance-vereisten. Met de BIO borgen we onze securityprogramma's binnen ProRail. De eerste inventarisatie van de benodigde maatregelen is afgerond en begin 2022 starten we workshops en webinars om cybersecurity verder onder de aandacht van onze collega's te brengen.
2. Een tweede belangrijke pijler is het verder professionaliseren van ons Security Operations Center (SOC). Het SOC stelt ons in staat om monitoring van mogelijke aanvallen uit te voeren zodat we in geval van een hack hopelijk tijdig worden gewaarschuwd.
3. In lijn met het SOC hebben we een Taskforce opgericht om de uitdagingen rondom ransomware integraal aan te pakken. Dergelijke aanvallen komen steeds meer voor. Een effectieve bescherming tegen dergelijke aanvallen vereist samenspel tussen Security, Operations en Applicatiebeheer. De Taskforce zorgt voor de aansturing hiervan.
4. Een volgend project dat ProRail's cybersecurity-programma fundamenteel versterkt, is het security-project dat we uitvoeren samen met het ERTMS-programma. Binnen ERTMS nemen we adequate securitymaatregelen zodat de veiligheid van assets structureel op een hoog niveau komt
5. Het laatste in 2021 afgeronde project is "Security by Design". Dit is erop gericht om nieuwe applicaties 'veilig-vanaf-dag-1' te krijgen door beveiliging in te bakken in de applicaties conform gestandaardiseerde processen en checklijsten.

Vernieuwing en modularisatie van PRL en ASTRIS

ProRail IT heeft in zijn verkeersleidingsdomein in 2021 de laatste hand gelegd aan een grote onderhoudsklus. Cruciale systemen voor de aansturing van de treindienst zijn vervangen of grondig onderhouden. Dit is uitgevoerd binnen de programma's Slimme Renovatie Procesleiding (SRPRL) en Aansturing en Statusmelding van Railinfrastructuur (ASTRIS). De looptijd van deze programma's was langer dan een jaar, maar in 2021 hebben we de laatste grote stappen gezet.

Het ASTRIS-programma is inmiddels afgerond. Het SRPRL-programma zal begin 2022 zijn voltooid. Hiermee is een grootschalige verbouwing afgerond en is de weg vrij voor de realisatie van nieuwe functionaliteit zoals de invoering van ERTMS. Concreet zijn in 2021 de volgende activiteiten gerealiseerd:

- ASTRIS is landelijk ingevoerd door realisatie en uitrol van de NXA-software ten behoeve van de aansturing van relais-beveiligde gebieden, realisatie en uitrol van de Bombardier software ten behoeve van de aansturing van de Amsterdam-Utrecht corridor, realisatie en uitrol van de KEVNL-software voor aansturing van de Hogesnelheidslijn

- De nieuwe PRL-versie is, na de start eind 2020, zo goed als landelijk uitgerold. De laatste posten volgen begin 2022. Daarnaast zijn systemen ook vernieuwd, bijvoorbeeld de interface naar de reisinformatiesystemen.

Fides vervangt ATM (Fivat)

Fivat is een omvangrijk project, gestart in 2014, dat voorziet in de ontmanteling van ATM. ATM staat voor Asynchronous Transfer Mode (ATM). Dit is een schakeltechniek om snelle ("breedbandige") telecomverbindingen te bouwen. ATM-technologie wordt niet meer ondersteund door de leverancier. Het doel, vervanging van het oude ATM-systeem door nieuwe techniek, is in 2021 zoals gepland bereikt binnen budget. In totaal is er onder meer 240 km glasvezel gelegd, zijn 5.200 verbindingen omgezet naar de nieuwe techniek, en zijn 88 analoge telefooncentrales en ongeveer 400 oude omroepinstallaties gesaneerd.

GSM-R netwerk up-to-date houden

We voeren meerdere projecten uit om de continuïteit van het vitale spoorse GSM-netwerk te waarborgen, onder andere door vervangingen en een herijking van de inkoopstrategie. In 2020 zijn twee aanbestedingen afgerond voor zowel het passieve als actieve deel van GSM-R. De aanbestedingsresultaten leidden tot een grote besparing op de exploitatiekosten.

In 2021 zijn we begonnen met de omvangrijke transitie naar de nieuwe contractpartners en verhuist het hart van het systeem naar de landelijke datacenters van ProRail. De verwachting is dat deze transitie in 2022 wordt afgerond. Ook vindt er een uitbreiding plaats van het GSM-R netwerk, ter voorbereiding voor ERTMS.

ICT-storingen

In 2021 deden zich twee grote ICT-storingen voor, op 31 mei en op 16 september. De storingen veroorzaakten hinder van het telefoniesysteem op de verkeersposten, waardoor het tijdelijk niet mogelijk was te communiceren met de machinisten. Beide storingen hadden een verschillende oorzaak maar de klantimpact was in beide gevallen aanzienlijk, omdat het treinverkeer een aantal uren heeft stilgelegd en hierdoor treinen geheel of gedeeltelijk niet hebben kunnen rijden. Het voorkomen van dergelijke storingen middels technische beheersmaatregelen blijft uiteraard onderdeel van onze processen.

Capaciteit

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

Mobiliteitsontwikkeling

In 2021 is de deelrapportage spoor als onderdeel van de Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA) opgesteld. Hierin hebben wij in 2021 voor het eerst de landelijke cijfers van bus, tram, metro geanalyseerd en is er een internationale prognose ontwikkeld; beide zijn verwerkt in de IMA. De langetermijnnetwerkvisie is geactualiseerd aan de hand van de nieuwe prognoses. Er is een start gemaakt om een gezamenlijke visie voor goederen op te stellen met de vervoerders. Binnen Eurolink, een Europees samenwerkingsverband, is een internationaal reizigersnetwerk ontwikkeld.

Toekomstbeeld OV: TBOV 2040

De netwerkmodellen binnen Toekomst Bestendig Openbaar Vervoer (TBOV) 2040 zijn geactualiseerd op basis van de prognoses van de IMA. We zijn projectleider voor de logistieke vervolgstudies binnen TBOV 2040, waarvan er vorig jaar vier zijn gestart. Samen met het

ministerie van Infrastructuur en Waterstaat hebben we een langetermijninvesteringsagenda opgesteld. We hebben de eerste stappen gezet om te komen tot integrale keuzes en afwegingen zodat we adaptief kunnen agenderen, programmeren en realiseren.

Integrale Mobiliteitsanalyse 2021

De Integrale Mobiliteitsanalyse 2021 (IMA 2021) – voorheen de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) – is een gezamenlijke studie van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Rijkswaterstaat en ProRail en is het vervolg van de NMCA 2017. Het doel van deze studie is een actueel overzicht van potentiële mobiliteits- en bereikbaarheidsopgaven voor de periode 2030-2050, gegeven een bepaalde bandbreedte van de socio-economische ontwikkelingen (CPB WLO Hoog en Laag). Het gaat om het vervoer van personen en goederen over wegen, vaarwegen, spoorwegen en het bus-, tram- en metronetwerk. De IMA gaat uit van voortgezet huidig mobiliteits- en ruimtelijk beleid en geeft zo aan de volgende kabinetten handvatten voor het formuleren van nieuw beleid. ProRail is in de IMA verantwoordelijk voor de prognoses van het totale OV, trein én bus/tram/metro, en het goederenvervoer per spoor.

Reizigersvervoer per trein

De groei komende jaren op het Nederlandse spoor is in alle scenario's aanzienlijk, vooral in de Randstad en de G4 (Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht). Drukke corridors worden nog drukker. Deze groei wordt voornamelijk veroorzaakt door sociaaleconomische factoren als de bevolkingsgroei, inkomen, opleiding en autobezit. Ook verbeteringen in de kwaliteit van de dienstregeling spelen een belangrijke rol in de groei van treingebruik. Het Nederlandse spoor wordt sneller, waardoor reizigers ook langere afstanden comfortabel af kunnen leggen. Thuiswerken en lagere kosten voor het gebruik van de auto hebben daarentegen een licht dempend effect. De groei van het vervoer leidt tot extra druk op reizen van en naar de Randstad. Vooral de corridors van en naar de G4 (Amsterdam, Rotterdam, Utrecht en Den Haag) worden fors drukker. Bij een maximale materieelinzet leidt dit vooral bij intercity's tot knelpunten, met name in het drukste ochtendspitsuur tussen 7:30 en 8:30 uur.

Ook het internationaal reizigersvervoer per spoor groeit: het aandeel internationale verplaatsingen in het totale treingebruik stijgt van 1,8% in 2018 tot 2,5% in het scenario met hoge economische groei.

Goederenvervoer

De verwachting is dat het spoorgoederenvervoer groeit van 42,1 miljoen ton in 2019 naar 68,6 miljoen ton in 2040 (hoge scenario):

- De grootste stromen zijn tussen de havens en het achterland richting Duitsland. Rotterdam brengt het meeste spoorgoederenvervoer voort, gevolgd door het transitovervoer (België ↔ Duitsland via Nederland) en het vervoer van en naar de overige haven- en industriegebieden.
- Meer dan de helft van het vervoer zal in containers plaatsvinden. Dit is het segment met de grootste groei. Het vervoer van kolen neemt af.

Als we de gevraagde capaciteit voor goederenverkeer naast het aanbod leggen, blijkt dat:

- In de hoge scenario's een knelpunt ontstaat op de route van/naar Oldenzaal-grens.
- De goederenpaden op andere routes naar de grens een hoge benuttingsgraad hebben, waardoor verdere groei vrijwel zeker leidt tot nieuwe knelpunten.

Extra internationale reizigerstreinen concurreren, op de baanvakken in Duitsland aansluitend op de grenzen, met dezelfde, schaarse capaciteit als goederentreinen.

Bus/Tram/Metro (BTM)

Uit de analyses blijkt dat de bezettingsgraad van het bus-, tram en metrosysteem zal toenemen. De groei manifesteert zich voornamelijk in de grootstedelijke gebieden. Het gebruik van BTM als voor- en natransport van de trein neemt sterker toe dan BTM als hoofdvervoerwijze. De groei

vertaalt zich in toenemende capaciteitsproblemen in de Randstad maar ook in en rond middelgrote steden als Almere, Lelystad, Eindhoven, Zwolle, Groningen en Nijmegen.

Dienstregeling 2022

In de dienstregeling zijn verschillende wijzigingen doorgevoerd die per zondag 12 december 2021 zijn ingegaan: de nieuwe dienstregeling van 2022. De grootste wijziging is ETMET RoSA: elke tien minuten een trein tussen Rotterdam, Schiphol en Arnhem. Op dit traject rijdt vanaf 12 december 2021 elke tien minuten een intercity. Om dit mogelijk te maken is de afgelopen jaren veel voorbereidend werk gedaan. Deze dienstregeling was al vanaf september 2021 elke woensdag getest. Naast de frequentieverhoging op het traject van ETMET RoSA wordt er tevens een vijfde en zesde sprinter geïntroduceerd tussen Rotterdam en Dordrecht. Ook op het traject Leiden-Utrecht wordt de frequentie verhoogd. In Noord-Holland is de sprinter tussen Amsterdam en Hoorn een kwartier opgeschoven. Dit zorgt voor een verbetering van de aansluitingen in Hoorn, meer snelle verbindingen en een betere verdeling van de treinen over het uur. De grootste wijziging in het noorden van het land is dat de sprinter van NS Reizigers tussen Leeuwarden en Meppel tot en met de avondspits wordt doorgetrokken tot Zwolle. Daarnaast zijn er diverse optimalisaties doorgevoerd in de treindienst van Arriva. In Zeeland gaat een extra intercity rijden die niet meer op alle tussenliggende stations stopt zoals nu het geval is met de intercity's op de Zeeuwslijn. Dit zorgt voor een betere aansluiting met de Randstad.

Vanaf april 2022 gaat European Sleeper, een nieuwe vervoerder, een dagelijkse nachttrein rijden tussen Praag en Oostende via Duitsland en Nederland. In Nederland komt de trein vanuit Duitsland via Oldenzaal de grens over en rijdt via Amsterdam, Rotterdam en Roosendaal door naar België. Ook NS Internationaal rijdt vanaf december een extra nieuwe nachttrein. In 2021 is gestart met de eerste dagelijkse Nightjet tussen Amsterdam, Innsbruck en Wenen. Vanaf december 2021 gaat de tweede Nightjet dagelijks rijden van Amsterdam naar Zürich. De IC Brussel rijdt net zoals in 2021 zestien keer per dag van en naar Brussel. Vanwege de introductie van ETMET RoSA is in Nederland de eindbestemming van de treinen geharmoniseerd. Alle 32 treinen zullen nu via de Hoge Snelheidslijn (HSL) van en naar Amsterdam Centraal rijden. Er wordt niet meer vier keer per dag via Den Haag Hollands Spoor gereden, zoals afgelopen jaren het geval was. Evenals afgelopen jaren blijft de Alpen Express in het winterseizoen rijden vanaf Den Haag HS via Leiden, Haarlem, Amsterdam, Utrecht, 's-Hertogenbosch, Eindhoven en Venlo.

Ontwikkelingen spoorgoederenvervoer

Theemswegtracé

In 2021 is het project Theemswegtracé afgerond. Daarmee is een nieuw tracé van vier kilometer toegevoegd aan de Havenspoorlijn in Rotterdam. Het Theemswegtracé is gebouwd als vervanging van de Calandbrug die steeds meer storingen liet zien. Door het Theemswegtracé wordt de capaciteit van de Havenspoorlijn niet meer beperkt door brugopeningen. De maximale capaciteit groeit van 90 naar 230 goederentreinen per dag. De viaducten en bruggen zijn gebouwd in opdracht van het Havenbedrijf Rotterdam en ProRail was verantwoordelijk voor de aanleg van de spoorinfrastructuur. Het project is zorgvuldig voorbereid met veel afstemming met stakeholders. Voor de indienststelling was een buitendienststelling van zes dagen nodig. Dit was ingrijpend voor de goederenvervoerders, maar is succesvol verlopen.

740 meter sporen

In 2021 werd duidelijk dat de goederenmarkt zo snel mogelijk wil gaan werken met langere treinen. Een langere trein betekent immers meer laadeenheden en dus meer omzet en winstgevendheid ten opzichte van wegvervoer en water. De bestaande containerterminals hebben zich allemaal gemeld met de vraag of de sporen voor de deur en op hun terminal aangepast kunnen worden naar de nieuwe Europese standaard. ProRail is met de terminals in gesprek over de mogelijkheden.

Daarnaast voeren wij in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een corridorstudie uit (bestaande uit deelverkenningen van locaties waar sporen verlengd moeten worden) om 740 meter lange treinen te kunnen faciliteren. Dit moet eind 2022 leiden tot een

voorstel voor een uitrolstrategie voor deze treinen en een maatschappelijke kosten-batenanalyse. Als vervolgfianciering uitblijft, zullen de gestarte 740 meter-projecten on-hold moeten worden gezet. Met de goederensector vindt afstemming plaats over de voortgang binnen een door het ministerie ingerichte Taskforce 740m.

Winter

In februari werd Nederland geconfronteerd met behoorlijke sneeuwval. De impact voor het spoor(goederen)vervoer was groot en het duurde lang voordat de reguliere dienstregeling weer kon worden opgestart. Om die reden heeft ProRail een evaluatie uitgevoerd in hoeverre de organisatie opgewassen is tegen winterweer van deze omvang en welke maatregelen en investeringen gewenst zijn om de prestaties te verbeteren bij komende winterse periodes.

Goedereninitiatief 'Railfreight, the future is ours'

In september is het online platform Spoorgoederenvervoer, *the future is ours* gelanceerd. Het betreft een initiatief van, met en voor de sector en vloeit voort uit het Maatregelenpakket Spoorgoederenvervoer. Naast ProRail hebben Havenbedrijf Rotterdam, EvoFenedex, Rail Cargo, het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en Deltalinqs meegewerkt aan de totstandkoming van het platform en deze gefinancierd. Met dit tweetalige platform communiceert de sector voortaan met één stem en vanuit één afzender over de ontwikkelingen binnen het spoorgoederenvervoer, de uitdagingen en de oplossingen. Daarnaast werkt ProRail aan www.infraoporde.nl dat inzicht biedt in alle werkzaamheden van ProRail om de infra in de Rotterdamse haven en elders in Nederland klaar te maken voor de toekomst. Infraoporde.nl wordt zowel gekoppeld aan 'the future is ours' en de ProRail-website en wordt naar verwachting in het tweede kwartaal van 2022 opgeleverd.

Modal Shift

Binnen de sector zijn er zorgen over de ontwikkeling van het 'level playing field' van het spoorgoederenvervoer. Het gaat om het kostenniveau van het Nederlandse spoorgoederenvervoer in vergelijking met de buurlanden én ten opzichte van weg en binnenvaart. Samen met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat zijn mogelijke kostenverlagende maatregelen onderzocht. Dit heeft geleid tot een aantal maatregelen door het ministerie, waaronder een verhoging van de huidige subsidieregeling voor stimulering van het spoorgoederenvervoer met € 6 miljoen voor de periode 2021-2022. Verder is per 1 april 2021 een tijdelijke subsidieregeling van kracht geworden ter stimulering van de 'modal shift' (van wegtransport naar vervoer per spoor of schip).

Annuleringsheffing

ProRail heeft per 2021 een gewijzigde annuleringsheffing geïntroduceerd, om efficiënt gebruik van capaciteit te stimuleren en invulling te geven aan de wettelijke verplichting om een dergelijke heffing toe te passen. De meeste vervoerders steunden de introductie van de heffing per 2021 niet. De ACM is, mede naar aanleiding van ambtshalve onderzoek, van mening dat met een (verplichte) heffing significante financiële prikkels worden gegeven. Na afstemming met de ACM is besloten de heffing per 2021 wel administratief in te voeren, maar nog niet in rekening te brengen. Voor dienstregelingsjaar 2022 heeft ProRail in overleg met de ACM besloten vooralsnog af te zien van een annuleringsheffing. Dit geeft extra tijd voor zorgvuldige implementatie van een gewijzigde heffing in de toekomst.

Infra op orde

De railinfrastructuur, vooral de corridor Zee-Zevenaar en daarbinnen in het Rotterdamse Havengebied, ondervond de afgelopen jaren veel hinder van onverwachte buitendienststellingen en verstoringen van het spoor. Deze situatie was het gevolg van onvoldoende aandacht voor de kwaliteit van de infrastructuur in het Rotterdamse havengebied. De gevolgen van storingen hebben directe impact op de bedrijfsvoering van spoorgoederenvervoerders en van relevante stakeholders, met name in de haven van Rotterdam. Om de onderhoudsachterstand weg te werken en de infra op orde te brengen, is een Integraal Programma Team (IPT) opgezet. Het

afgelopen jaar heeft het IPT zich vooral gericht op de meest urgente zaken. Belangrijkste focus was het openstellen van Waalhaven Zuid voor gevaarlijke stoffen op 1 april 2021.

De systematische aanpak van de infrastructuur bestaat uit diverse onderdelen die in nauwe samenspraak met de goederensector, bevoegd gezag en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat opgepakt worden. In dat licht zal het in 2020 binnen ProRail gestarte programma geformaliseerd worden als een verbeterprogramma onder de beheerconcessie. Op die manier kan het ministerie nadrukkelijker op de resultaten sturen.

Afstemming buitendienststellingen

ProRail heeft in 2021 in de Rotterdamse haven een zeer actieve inhaalslag gepleegd met de vernieuwing van wissels en overwegen. Voor elk project is een buitendienststelling nodig om veilig te kunnen werken. Er is extra inzet gepleegd om de momenten van een buitendienststelling te plannen in overleg met de bedrijven in de omgeving. Aan hen is gevraagd wanneer dit het beste uitkomt. ProRail heeft veel positieve reacties gekregen op deze manier van zorgvuldige afstemming. Uiteindelijk leidt dit tot de minste overlast en een resultaat waar iedereen tevreden over is.

Innovatieve oplossingen en ontwikkelingen

Innovatieve oplossingen zijn nodig voor meer spoorcapaciteit, betere prestaties en een duurzamer en kostenefficiënter spoor. We werken aan grotere systeemspongen in technologie zoals Automatic Train Operation en duurzame energievoorziening. We stimuleren de mogelijkheden die digitalisering biedt en zetten innovatieve methodieken in. Samenwerking is bij innovatie cruciaal. We bundelen onze krachten dan ook met vervoerders, aannemers, ingenieursbureaus, infrastructuurbeheerders, universiteiten en kennisinstututen in Nederland en Europa (via de Shift2Rail Joint Undertaking). Met deze partners werkten we ook in 2021 aan verbeteringen en innovaties. De implementatie van de nieuwe treinbeveiliging in ERTMS is in volle gang.

ERTMS: de realisatie is begonnen

Met het op 17 mei 2019 genomen kabinetsbesluit ERTMS (European Rail Traffic Management System) heeft het programma de planstudiefase afgesloten en is de realisatiefase gestart. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft met het kabinetsbesluit formeel de opdrachtnemersrol voor de uitvoering van het programma ondergebracht bij ProRail. ProRail voert daarmee de onafhankelijke regie over de invoering van ERTMS met onder andere het ministerie, vervoerders, verladers en materieeleigenaren. De invoering van ERTMS vergt stevige coördinatie die door de programmadirectie ERTMS wordt ingevuld. Daarnaast heeft ProRail ook een eigen opgave binnen het programma; hiervoor is het Implementatieteam ERTMS ProRail (IEP) ingericht.

De coördinatie-opdracht van ERTMS

De landelijke invoering van ERTMS is een omvangrijke opgave die tot 2050 zal duren. Het ERTMS-programma legt de basis voor de invoering van ERTMS in Nederland door onder meer het realiseren van een proefbaanvak, de ombouw van ruim 1.300 materieeleenheden en aanpassing van de relevante gebruikersprocessen en ICT-systemen. Het werk verandert voor 15.000 tot 18.000 gebruikers, waaronder machinisten, treinverkeersleiders en beheer- en onderhoudsmedewerkers aan baan en trein. De scope van de huidige coördinatieopdracht van de programmadirectie is de uitrol van ERTMS op de eerste zeven baanvakken. In november 2021 is de vervroegde uitrol van ERTMS op de regionale lijnen in Groningen en Friesland (de Noordelijke lijnen) definitief toegevoegd aan de scope van het Programma ERTMS.

ERTMS opent een inspirerende nieuwe wereld die technisch moet werken en uiteraard ook operationeel en logistiek werkbaar moet zijn voor gebruikers. Dat vereist goede samenwerking en gerichte communicatie met alle andere implementatie-organisaties en stakeholders. Na de implementatiefase is de verdere landelijke uitrol, de exploitatie en het beheer van ERTMS ingebed in de spoorsector. ERTMS is dan 'business as usual'. Als ERTMS landelijk uitgerold is, voldoet het Nederlandse spoornetwerk aan de Europese standaard.

Vorig jaar heeft de programmadirectie zich gericht op de verdere verankering van bovengenoemde regierol en versterking van de samenwerking met alle partijen in de sector. De integrale programma-aanpak heeft als doel om deze grootschalige en langdurige opdracht samen met alle sectorpartijen systematisch, traceerbaar en beheerst in te voeren.

Invoering ERTMS

ProRail gaat de komende jaren een werkend én werkbaar infrasysteem met ERTMS opleveren, in nauwe samenwerking met vervoerders, leveranciers en onderhoudspartijen. Het is een veelomvattend project. Bij NS, alle overige materieeleigenaren en ProRail is in 2019 een implementatieteam ingericht; bij ProRail is dat het Implementatieteam ERTMS ProRail (IEP). IEP is verantwoordelijk voor de coördinatie en regie van de ERTMS-projecten die bij ProRail zijn ondergebracht. Het gaat over het aanpassen van de infrastructuur, de ICT-omgeving, de beheerorganisatie, aanpassen van processen en het opleiden van gebruikers zoals monteurs, inspecteurs en treinverkeersleiders. Consistentie en integraliteit tussen de projecten in de bedrijfseenheden worden, in nauwe samenwerking, geborgd door IEP.

ERTMS brengt vier veranderopgaven: van een baanvak georiënteerde werkwijze naar een landelijke systeemaanpak, van operationele (relais)techniek naar IT-georiënteerde techniek, van een klant/leverancier-verhouding naar intensieve partnerships met onze leveranciers en, tenslotte, van een individuele naar een gezamenlijke ketenprestatie. Concreet betekent dit: nieuwe taakverdelingen tussen partijen bij bouwen en beheer, flexibilisering van contracten en intensievere samenwerking. ProRail blijft zich ook in deze bijzondere tijd inzetten op innovaties en de implementatie ERTMS om het spoor duurzaam klaar te maken voor de toekomst.

In 2021 zijn we merkbaar uit de planfase naar de realisatiefase gegaan, wat leidt tot concrete resultaten. Een paar voorbeelden zijn: de aanbesteding van het CSS (Central Safety System) heeft in Q3 2021 de eerste inschrijvingen ontvangen. De aanpassingen voor de baanvakken Amsterdam-Utrecht en de Hanzelijn voor Ervaringsleren zijn in opdracht gegeven evenals de ontwikkeling en levering van het assentelsysteem voor de ERTMS baanvakken. En met de kennisalliantie ERTMS is een innovatief samenwerkingscontract afgesloten voor het eerste baanvak Kijfhoek-Belgische grens. Duurzaamheid heeft een explicietere plaats binnen het programma gekregen en in de Aanbesteding Snellere Aanpak (ASAP) ERTMS zijn er zes innovaties doorgegaan naar de testfase.

De staatssecretaris heeft in 2021 in overleg met provincie Groningen en Friesland besloten om de Noordelijke lijnen aan de scope van het programma ERTMS toe te voegen.

Om de toekomstige intensievere samenwerking en nieuwe taakverdeling met ERTMS goed vorm te geven heeft ProRail aan adviesbureau Gartner de opdracht verleend voor het opstellen van een Operating Model Ketenbeheer ERTMS. Hiermee krijgen we handvatten voor het inrichten van afdeling overstijgend en toekomstbestendig Ketenbeheer binnen ProRail.

Op basis van de geboekte resultaten en verkregen inzichten in dit complexe verandertraject, rekening houdend met de gevolgen van Covid-19, zal begin volgend jaar een nieuwe planning vastgesteld worden.

Nederland proeftuin voor zelfrijdende treinen

Automatic Train Operation, ATO, biedt grote kansen voor de toekomst van het spoor. Deze innovatieve techniek voor automatische treinbesturing maakt het mogelijk de capaciteit te vergroten, efficiëntie te verbeteren en uiteindelijk kosten te verlagen. ProRail en vervoerders hebben de handen ineen geslagen om de potentie van ATO de komende jaren verder te onderzoeken en op basis daarvan vast te stellen wat er nodig is om deze techniek succesvol te

implementeren. De betrokken partijen geven richting aan dit proces door gezamenlijke doelstellingen en noodzakelijke stappen te benoemen in een opgestelde sectorambitie. Daarmee is deze sectorambitie tevens input voor de besluitvorming bij de betrokken partijen en voor het opstellen van een businesscase of een maatschappelijke kosten-batenanalyse. Zo zal inzichtelijk worden welke investeringen nodig zijn, zowel voor de onderzoeksfase als voor een eventuele implementatie.

Uit een eerste onderzoek van ProRail blijkt dat de capaciteitsvergroting die ATO in potentie biedt direct besparingen kan opleveren omdat minder uitgaven nodig zijn voor het aanleggen van nieuwe infrastructuur. Een voorbeeld hiervan is de capaciteitsbehoefte rondom Schiphol. Met ATO over ERTMS is de stap van 20 naar 24 treinen per uur per spoor mogelijk en hoeft er minder snel geïnvesteerd te worden in infrastructuur. Dit illustreert dat ATO nu al een waardevolle innovatie is en capaciteitsvergroting biedt.

ATO wordt niet alleen door de Nederlandse spoorsector maar ook elders in Europa gezien als een noodzakelijke ontwikkeling om de concurrentiepositie van het spoor te behouden en waar mogelijk te versterken. Zo worden er nationaal en internationaal meerdere experimenten uitgevoerd om de toepassing van ATO-GoA2, waarbij treinen automatisch accelereren en remmen, te valideren. Luxemburg en de regio Stuttgart hebben overigens recent besloten om ATO op korte termijn te implementeren op lijnen waar ERTMS is aangelegd. Binnen het ERJU subsidieprogramma is ATO een belangrijk onderdeel. ProRail is samen met NS hiervoor 'candidate founding' member. Daarnaast geeft ProRail invulling aan een Duits-Nederlandse samenwerking die loopt tot eind 2025 met een nieuw ATO testproject op het Nederlandse deel van de Betuweroute. Deze test is een belangrijk onderdeel van de intentieverklaring ter bevordering van het goederenvervoer per spoor.

Systeemkeuze Tractie Energie Voorziening (STEV)

De vraag naar spoorvervoer neemt in de toekomst naar verwachting toe. Tegelijk is de huidige spoorcapaciteit beperkt, met de tractie-energievoorziening als een van de belangrijkste beperkende factoren. Om zowel de verwachte spoorvervoersgroei als ambities op langere termijn (na 2030) te kunnen faciliteren, is het noodzakelijk om een fundamentele systeemkeuze te maken voor de toekomstige tractie-energievoorziening (TEV). In opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is ProRail samen met NS een studietraject gestart voor het verkrijgen van inzicht in de technische, logistieke en financiële haalbaarheid van een eventuele omschakeling naar een versterkt 1.500 volt systeem of een hogere bovenleidingspanning (3kV, 15kV of 25kV). Belangrijke input voor deze studie komt uit programma's als PHS (Programma Hoogfrequent Spoorvervoer), TBOV (Toekomstbeeld Openbaar Vervoer) en het MLT (het logistiek model middellange termijn). De focus zal liggen op de mobiliteitsopgave, capaciteitsgroei mogelijk maken voor reizigers- en goederenvervoer, met hogere snelheden kunnen rijden, en verduurzaming en energiebesparing. Verschillende partijen uit de spoorsector worden bij het onderzoek betrokken, zoals goederenvervoerders en vervoerende aannemers. Dit zorgt voor een inhoudelijke onderbouwing en een door de sector gedragen besluit.

Emissievrij treinvervoer

Na de succesvolle proef in 2020 met een waterstoffrein heeft ProRail in 2021, op verzoek van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, het vraagstuk van verduurzaming van reizigersdieseltreinen in kaart gebracht. ProRail heeft het karakter, de aard en de omvang van het dieselvraagstuk bepaald, overzicht aangebracht en in de tijd uitgezet en kenmerken en vraagstukken geïdentificeerd. Aansluitend daarop heeft ProRail een werkgroep Emissievrij Treinvervoer opgericht, waaraan de provincies Friesland, Groningen, Overijssel en Gelderland en het ministerie deelnemen.

In de werkgroep heeft ProRail voor twee nieuwe, emissievrije treindienst-concessies in Overijssel/ Gelderland een marktconsultatie, een milieukosten-analyse en een lifecyclemanagement-analyse uitgevoerd. Op basis hiervan heeft ProRail de provincies Overijssel en Gelderland en het ministerie geadviseerd voor de twee treindiensten in te zetten op pantograaf-batterijtreinen. Deze

alternatieve oplossing gebruikt de bestaande bovenleiding voor laden en rijden en de batterij om delen zonder bovenleiding te overbruggen. Dit is haalbaar, toekomstbestendig en levert meer milieuwinst op dan de aanleg van een nieuw bovenleidingsysteem. Bovendien is het goedkoper. Begin 2022 hebben ProRail en Arriva een praktijkproef gedaan met een WINK-trein van Arriva, die zodanig was gemodificeerd dat de batterij waarin de remenergie wordt opgeslagen als tractiebatterij kon fungeren. De proef toonde aan dat met een (kleine) batterij een niet-geëlektrificeerd deel van een baanvak overbruggd kan worden en dat dit potentieel heeft als duurzaam alternatief voor dieselaandrijving.

Simuleren maakt ProRail “fit for the future”

Door innovaties in de beveiliging (ERTMS), besturing (ATO, TMS) en energievoorziening (STEV), vooraf te simuleren krijgen ProRail en zijn partners meer inzicht in de toekomst. Wat betekent innovatie voor capaciteit, veiligheid en energieverbruik? Hoe gaan de gebruikers in de operatie om met een innovatie? Kunnen we innovaties op een veilige manier invoeren? Simulaties geven inzicht in de werking van innovaties, helpen bij onzekerheden in de besluitvorming en versnellen veranderingen. In het in 2021 gestarte SIM-Centrum bundelt ProRail alle kennis, data, tools en mensen om simuleren van innovaties mogelijk te maken. Een concreet voorbeeld is ERTMS: we onderzochten of een dienstregeling met ERTMS beter werkt en hoe de treinverkeersleider en machinist samenwerken met dit nieuwe beveiligingssysteem. Voor simulatieonderzoek naar Automatisch rijden (ATO) ontwikkelden we nieuwe trein- en besturingsfunctionaliteit. Ook deden we verkenningen naar toepassing van verkeersoptimalisatie bij een complex invoegpunt in het netwerk (Amsterdam Bijlmer) en het sneller beschikbaar krijgen van een digitaal model van de nog te bouwen infrastructuur.

DataLab stimuleert digitalisering

Het DataLab van ProRail experimenteert met Datascience en (IoT: Internet of Things) Sensoring om o.a. de conditie van infra-objecten te monitoren en voorspellen, logistieke processen te optimaliseren en capaciteitsknelpunten aan te zien komen. ProRail werkt hierin samen met NS, universiteiten, startups, spoorbedrijven en internationaal met o.a. Infrabel, Networkrail en Trafiverket.

In het samenwerkingsproject Camino Rail werken NS en ProRail samen aan drie experimenten. Ten eerste zijn op twee NS-treinen sensoren en camera's op het dak gemonteerd, en worden algoritmes ontwikkeld om uit deze meetdata automatisch bovenleiding-gebreken op te sporen. Daarnaast is een proef gestart met een smart camera bij de Schipholtunnel om schades en defecten aan de pantografen van treinen te detecteren op basis van beeldherkenning. Het derde experiment betreft het gebruik van realtime loggings uit honderden NS treinen. We hebben ontdekt dat deze loggings o.a. kunnen helpen bij het automatisch detecteren van de bovenleidingspanning en gladheid van het spoor.

De meetdata van verschillende sensorproeven om de conditie van infra (spoorbaan, bruggen, EV-voorziening) te monitoren is beschikbaar gemaakt in één dashboard. Automatische alarmmeldingen voor deze sensoren worden de komende tijd verder ontwikkeld en getest. In de logistieke keten lopen verschillende pilots in de havengebieden van Moerdijk en Amsterdam in samenwerking met vervoerders, verladers en de havenbedrijven om de goederenlogistiek te optimaliseren. Hierbij worden IoT wiel-passage sensoren en smart camera's getest en algoritmes ontwikkeld om treinen, wagens en lading te volgen op emplacementen zonder treindetectie.

Naast het realiseren van innovaties wil het DataLab ook de opbouw van datascience expertise stimuleren. Hiertoe organiseerden we in 2021 zes datascience trainingdagen, zes sessies rond kennisdeling voor de ProRail datascience community en zes 'Datascience in het spoor' webinars met honderden deelnemers uit de spoorsector.

Efficiënte goederenlogistiek op emplacementen door datagedreven aanpak

Treinen, goederenwagens en lading kunnen op emplacementen zonder treindetectie niet worden gevolgd door de verkeersleiding: de positieregistraties van wagens met gevaarlijke stoffen vindt daarom handmatig plaats. Ook is het gebruik en de benutting van emplacementen lastig inzichtelijk te maken en mogelijk niet optimaal.

In samenwerking met Havenbedrijf Rotterdam worden de leerervaringen van de proeven met smart camera's en sensoren in de havengebieden van Moerdijk en Amsterdam gebruikt om de capaciteitsproblemen op emplacement Botlek op te lossen. Door een datagedreven aanpak met alle stakeholders is de verwachting dat de knelpunten vanuit optimale samenwerking en het delen van bestaande data, aangevuld met informatie van de camera's en slimme sensoren kunnen worden opgelost.

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. Sinds 2021 worden de vragen gecommuniceerd via de website. In de toekomst komen er steeds nieuwe thema's en vraagstukken bij.

De thema's die we beschrijven, vertalen we in concrete uitvragen waarmee we marktpartijen uitnodigen om met ons samen te werken. In 2021 hebben de innovatievragen gericht op duurzaam materiaalgebruik geleid tot 17 innovatiepartnerschappen voor duurzame keerwanden en geluidschermen. Van de innovatiepartnerschappen voor een snellere implementatie van ASAP ERTMS- zijn negen businesscases goedgekeurd. Deze voorstellen gaan de testfase in. Als het testen slaagt, zal ProRail deze oplossingen ook inkopen.

Proof-of-Concept Open Interlocking Network (EULYNX)

EULYNX is een samenwerkingsverband van dertien Europese inframanagers gericht op standaardisatie op het gebied van treinbeveiliging. Dit moet leiden tot een modulaire digitale systeemarchitectuur met als doel hoogwaardiger dienstverlening, kostenverlaging en meer flexibiliteit binnen de toegepaste systemen. Op Europees niveau heeft dit tot nu geleid tot de publicatie van baseline 3 release 6. ProRail is voornemens deze standaard ook in zijn infrastructuur toe te passen.

De voorbereidingen voor de implementatie van EULYNX binnen ProRail zijn getroffen. De aanbesteding van het eerste werkpakket is inmiddels begonnen, maar als gevolg van nieuwe ontwikkelingen gefaseerd. De verwachting is dat deze na herijking van de contracteringstrategie medio 2022 wordt vervolgd.

Volop aan de slag met nieuwe allianties

Ondanks de grote operationele aandacht voor COVID-19, was 2021 een zeer druk R&D-jaar voor ProRail. Ook dit jaar zijn nieuwe meerjarige projecten van start gegaan met universiteiten, via directe contracten, of gesubsidieerde projecten (zoals project On The Move om duurzame mobiliteitsinnovatie een impuls te geven). Er is samengewerkt in Stichting NG Infra binnen een nieuwe Call naar onderzoek voor 'responsive infrastructures', gericht op een 'system of systems' aanpak voor toekomstige uitdagingen voor inframanagers. Dit leidt tot meerdere nieuwe wetenschapconsortia die de komende jaren dit onderzoek uitvoeren. De bestaande allianties, waarvan de samenwerkingen met TNO, Deltares, TU Delft en Network Rail de belangrijkste zijn,

hebben veel gebracht. In veel gevallen hebben wij met deze partners gebruik kunnen maken van Europese en nationale subsidies.

In de alliantie met TU Delft zijn grote stappen gezet. TU Delft heeft in 2021 het Professional Doctorate in Engineering Program voortgezet en een nieuw interfacultair Railway Institute opgericht. Dit instituut investeert ook in de ontwikkeling van kunstmatige intelligentie, nodig voor het optimaliseren van spoorcapaciteit en spooronderhoud. TU Delft realiseert belangrijke Europese onderzoekstaken rondom adhesie op het spoor en nieuwe meetmethoden voor spoordefecten, tot tevredenheid van de Shift2Rail Joint Undertaking. Het EU project In2Track2 is eind 2021 opgeleverd en heeft belangrijke adviezen voortgebracht over conditioneringsmiddelen die in de herfst adhesie kunnen verbeteren en minder slijtage veroorzaken.

TU Delft heeft zich ook bewezen als partner in Shift2Rail, waarvan ProRail een associate member is. Binnen dit partnership doet ProRail mee aan diverse EU-projecten. Naast In2Track2 gaat ProRail meedoen aan het nieuwe EU-project In2Track3. Het doel is om de beheersing van rolcontactvermoeiing (RCF: rail contact fatigue) in het spoor en de adhesiebeheersing (gladde sporen) een stap verder te brengen. ProRail koppelt beide projecten aan nationaal meerjarig onderzoek door TU Delft en Universiteit Twente en toekomstige pilots.

Binnen de alliantie met Deltares zijn nieuwe R&D-projecten gestart om meer inzicht te krijgen in baanstabiliteit, de ontwikkeling van risicomodellen en een betere beheersing van spoortrillingen. Een nieuwe techniek is het meten via glasvezelkabels langs het spoor. Andere toepassingen van deze nieuwe, verfijnde monitoringtechniek zijn in 2021 ook in een gezamenlijk project binnen de alliantie met Network Rail onderzocht. Die zijn dusdanig positief dat er vervolgonderzoek komt. De techniek is zeker nog niet marktrijp.

In een unieke samenwerking van ProRail, TU Delft en Deltares is samengewerkt binnen een groot contractonderzoek waarin TU Delft en Deltares gezamenlijk een onderzoeksprogramma gaan realiseren voor ProRail. Dat project is gericht op een betere onderbouwing en het garanderen van baanstabiliteit, nodig bij de toenemende verkeersgroei.

Ten slotte lopen er diverse R&D-vragen binnen de alliantie met TNO (o.a. rond 5G) en in de Stichting Next Generations Infrastructure (NG Infra), via kenniskamers en in de genoemde Call die samen met NWO is uitgestuurd.

Naast de allianties en stichtingen lopen er ook meerjarige programma's met andere universiteiten. Er wordt een project uitgevoerd rondom systeemintegratie, samen met Universiteit Twente en TU Delft voor NS en ProRail. FormaSig is een onderzoeksproject dat zich concentreert op het specificeren van interlocking op basis van wiskundige methoden, samen met TU Eindhoven en Universiteit Twente voor zowel ProRail als Deutsche Bahn. Deze projecten lopen door tot en met 2022 en kunnen hopelijk goed geïntegreerd worden in komende EU- programma's. Daar zal ProRail zich voor inzetten.

Behalve de genoemde projecten loopt ook binnen de Shift2Rail Joint Undertaking het project FINE2, waar ProRail samen met Deutsche Bahn de modellering van spoortrillingen oppakt op Europees niveau. Dit project loopt door in 2022. Binnen het brede EU Horizons 2020 programma is ProRail ook partner van het Safety4Rails project. Dat project concentreert zich op veiligheid tijdens piekuren. ProRail is kandidaat-Kernlid, samen met NS (in 50/50 verhouding) voor het vervolg van Shift2Rail. Deze nieuwe Europe's Rail Joint Undertaking (EU Rail) zal in 2022 officieel van start gaan. EU Rail is onderdeel van het nieuwe programma Horizons 2030 van de Europese Unie. Het omvat circa 1,2 miljard euro aan onderzoek en innovatie, waarvan 600 miljoen euro uit EU-gelden bestaat. Het is opgebouwd uit twee pijlers: de System Pillar waar specificatie van treinbeveiliging en op termijn verkeersmanagementsystemen zal plaatsvinden, en de Innovation Pillar waar gewerkt wordt aan innovatiedoelstellingen op vlak van o.a. energie, duurzaamheid, asset management, verkeersbesturing en -bijsturing, en digitalisering en automatisering. In het EU kernteam van de System Pillar en via EIM is ProRail vertegenwoordigd met eigen experts. Verder is

ProRail in een gezamenlijk team met NS actief lid van de Innovation Pillar in oprichting. We hebben mede het EU Masterplan en het Multi Annual Working Programme (MAWP) vorm gegeven. Het MAWP is geschreven met de blik 10 jaar vooruit, gericht op toepassingen die te zijner tijd de spoorcapaciteit kunnen laten doorgroeien, wat ook voor Nederland zeer belangrijk is. Het jaar 2021 was dan ook hectisch, waarin de belangrijkste voorinvestering is gedaan voor een succesvol programma. In 2022 volgen calls voor onderzoek, waarbinnen ProRail en NS elk hun taken zullen definiëren – samen met kennispartners - binnen de Europese consortia die het onderzoek tijdens de eerste vijf jaren van EU Rail waar gaan maken. Eind 2022 volgt de opstart van de realisatie en eerste grote investeringen door de EU en sectorpartijen.

Spoor- en stationsvernieuwingen

Spoorvernieuwingen

Om meer treinen te laten rijden, hebben we in 2021 veel spoorprojecten uitgevoerd. Er zijn voor zowel reizigers als goederenvervoer belangrijke stappen gezet om ruimte te bieden voor de ambitie van 30% meer spoorvervoer in 2030.

Extra capaciteit goederenvervoer

De oplevering van het 4 km lange Theemswegtracé in de Haven van Rotterdam vergroot de capaciteit van de Havenspoorlijn van 90 naar 230 treinen per dag omdat de Callandbrug uit het tracé is verdwenen. Deze brug moest meerdere malen per dag open om zeeschepen toe te laten tot de Brittaniëhaven. Dit project, een investering van zo'n €300 miljoen, is samen met het Havenbedrijf Rotterdam gerealiseerd. Tevens is in 2021 de nieuwe Botlekbrug in gebruik genomen voor het treinverkeer. De brug is gebouwd door Rijkswaterstaat en ProRail heeft de sporen gerealiseerd.

Ook zijn in de Haven, samen met het integrale projectteam goederen, veel infra-onderhoudsprojecten uitgevoerd op de corridor Zee – Zevenaar. Op het emplacement Waalhaven-zuid zijn tijdelijke blusvoorzieningen op orde gebracht zodat voor een deel van het emplacement het rangeren met gevaarlijke stoffen weer mogelijk is geworden.

Projecten voor reizigersvervoer

In 2021 vonden diverse bovenbouwvernieuwingen plaats (vervanging van de sporen, dwarsliggers en ballast) op trajecten zoals Zutphen, Nijmegen, Arnhem, Hengelo, Liempde, Eemland, Neerlands Midden en Apeldoorn. In Zevenbergen moest naast de bovenbouw ook de grond onder de baan verbeterd worden. In een 16-daagse buitendienststelling is de ondergrond over een lengte van 3,6 km versterkt.

De spoortunnels bij Schiphol krijgen de komende jaren (2022 tot 2025) zeer grootschalig onderhoud met een omvang van circa € 70 miljoen. De Schipholspoortunnel verwerkt in twee tunnelbuizen iets meer dan 52 treinen per uur en ongeveer 100.000 treinreizigers per dag; daarmee zijn de sporen op Schiphol één van de drukst bereden trajecten in Nederland. Was het onderhoud op traditionele wijze uitgevoerd, dan zou bijna 3.300 uur aan buitendienststellingen noodzakelijk zijn. Om de hinder te beperken is contact gezocht met Schiphol, reizigersorganisaties en NS en is ervoor gekozen om de aannemer in een zeer vroeg stadium te betrekken, om zodoende een optimale werkwijze met minimale hinder te bereiken. Omdat er nog veel onduidelijk was over de scope is daarvoor in 2021 een twee-fase contract aangegaan. Om ervoor te zorgen dat de beste aannemer geselecteerd kon worden, is onder meer getoetst op samenwerking, op duurzame initiatieven en op robuustheid van de onttrekkingen. Daarnaast zijn bij de aanbesteding afspraken gemaakt over uurtarieven en opslagen, zodat een groot deel van de totaalprijs vast lag.

In de spoortunnel van Delft is een snelheidsverhoging van 80 km naar 120 km gerealiseerd. De treinen rijden nu sneller en de dienstregeling is robuuster geworden.

Er is ook veel extra capaciteit gecreëerd voor het opstellen, reinigen en klein onderhoud van reizigerstreinen. In het kader van het Programma Hoogfrequent Spoor is het behandel- en opstel terrein op het Emplacement Eindhoven (naast Eindhoven Centraal) fors uitgebreid en opgewaarderd. Het aantal treinstellen dat vervoerders op Emplacement Eindhoven voortaan kunnen reinigen en opstellen is met 92 verhoogd. Het behandel- en opstel terrein heeft nu een efficiënter ontwerp en om te voldoen aan de Arbonormen zijn onder meer de serviceperrons verlaagd. Daarnaast zorgen geluidsschermen er voortaan voor dat omwonenden minder geluidsoverlast hebben van nachtelijke treinbewegingen. De geluidsschermen zijn, vooruitlopend op de verbouwing van het behandel- en opstel terrein al neergezet ter voorkoming van overlast tijdens de bouw. Ook in Arnhem is aanvullende opstelcapaciteit bijgebouwd.

Om de groei van het treinverkeer voor omwonenden zonder overlast te kunnen realiseren, zijn op de Brabantroute (bij Dorst) op een overweg trillingsmaatregelen genomen. Na realisatie is er een ervaringsonderzoek uitgezet onder de bewoners. Uit dit onderzoek met 12 respondenten bleek dat zij veel minder hinder ondervinden na de aanleg van deze zogeheten STRAIL-overweg.

Door de wijziging van de spoorlay-out op Arnhem CS kunnen er extra treinen halteren. De groei van zowel de regionale treinen als de invoering van de tienminutentrein tussen Schiphol en Nijmegen heeft hiermee ruimte gekregen.

In Zandvoort zijn alle uitbreidingen aan het station en de energievoorziening voldoende gebleken om het treinverkeer en alle reizigers tijdens de Dutch Grand Prix goed en veilig af te handelen. Door het goede verloop van het F1 weekend is gebleken dat we drukke stranddagen en een F1 heel goed aan kunnen.

Het programma PHS vordert gestaag en het merendeel van de projecten bevindt zich nu in de realisatiefase. Het doel van het programma om op belangrijke corridors elke tien minuten een trein te laten rijden wordt steeds verder uitgebreid. Na Amsterdam – Eindhoven rijdt er nu ook op de lijn Rotterdam-Schiphol-Arnhem iedere 10 minuten een intercitytrein.

De ombouw van emplacement Geldermalsen is gereed en ook de ombouw van het knooppunt Zwolle is afgerond. Beide projecten zijn vanwege omvang en complexiteit via alliantiecontracten tot stand gebracht. De realisatie van deze projecten heeft meerdere jaren in beslag genomen met meerdaagse buitendienststellingen tijdens de vakantieperiodes.

In de ruit Amsterdam zijn veel grote projecten onderhanden. Het project Zuidasdok is blikvanger en van invloed op de planning van andere projecten in en rondom Amsterdam, zoals de PHS-projecten Amsterdam en Amsterdam-Alkmaar.

Als onderdeel van de spoorverdubbeling tussen Rijswijk en Delft Campus is het vernieuwde station Delft Campus in gebruik genomen. Op het station is een iconische perronkap geplaatst, bestaande uit zonnepanelen. De panelen zorgen voor de volledige energievoorziening van het hele station. Daarmee is Delft Campus het eerste energieneutrale station van Nederland.



Tennet werkt in Nederland hard aan het opwaarderen en uitbreiden van het hoogspanningsnet voor de energietransitie. De spoorbaan moet aangepast worden om de beveiliging goed te laten functioneren met de grotere elektromagnetische velden. In Zeeland is een eerste project gestart waar een nieuwe hoogspanningsroute langs het spoor wordt gebouwd. De komende jaren zullen op tientallen plaatsen in afstemming met Tennet maatregelen worden genomen.

In de gemeente Steenwijkerland is een brug over het spoor bij Witte Paarden vervangen. De nieuwe brug is volledig duurzaam, circulair en zonder reizigershinder ontworpen en gebouwd. De bouw was zo georganiseerd dat er geen treinrije periode is geweest en er alleen tijdens de al voor onderhoud beschikbare uren gewerkt werd. Er is dus geen extra hinder voor reizigers en goederentreinen veroorzaakt. De brug is als eerste spoorbrug vernoemd naar een omgekomen veteraan. Wij mogen nooit vergeten hoe belangrijk het werk is dat onze veteranen voor vrede en veiligheid verrichtten. Onder dit motto zullen landelijk circa 40 bruggen en viaducten vernoemd worden naar omgekomen militairen.

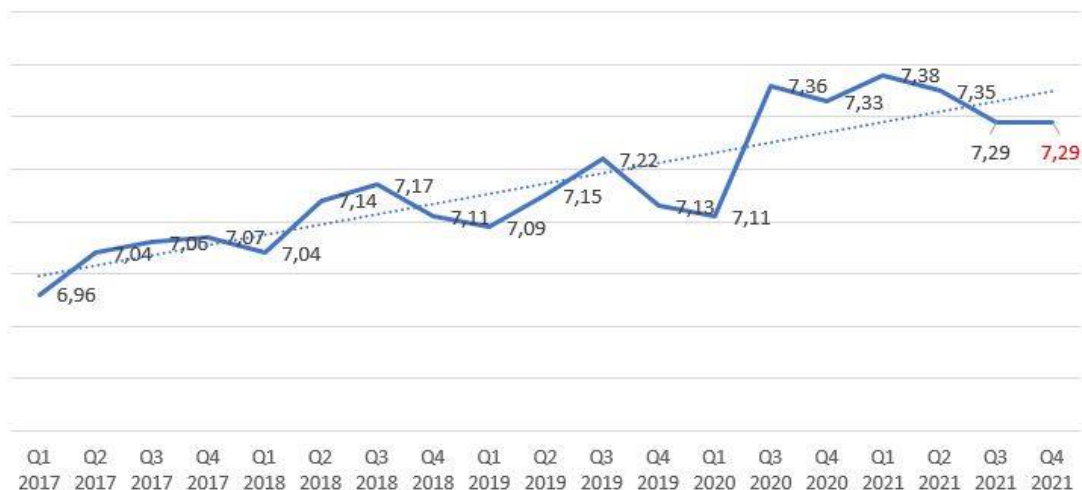
De brug over het Hollandsch Diep van de Hoge Snelheids Lijn heeft windschermen gekregen zodat het treinverkeer minder gevoelig is voor harde wind. Over een afstand van 2895 meter zijn ruim 1500 panelen geplaatst. Daarvoor waren ongeveer 60.000 bouten, moeren en ringen, 4 kilometer aan rubber profielen en 600 ton staal nodig. Treinen kunnen nu zelfs bij windkracht 7 tot 8 (stormachtig) op normale snelheid over de HSL rijden. En dat scheelt veel reizigershinder.

Ook in 2021 is er hard gewerkt om de veiligheid op overwegen te vergroten. De helft van alle 180 openbare niet actief beveiligde overwegen (NABO's) is nu beveiligd, opgeheven of vervangen door een brug of onderdoorgang. Daarnaast zijn er grote onderdoorgangen opgeleverd op de Contactweg in Amsterdam, de Ouddiemerlaan in Diemen en Rijksweg Noord in Elst. Tussen Arnhem en Nijmegen zijn nu alle gelijkvloerse kruisingen vervangen: dat maakt meer treinverkeer mogelijk en zowel het wegverkeer als de treinen kunnen zonder hinder veilig kruisen. Om het nieuw geïdentificeerde ontruimingsrisico zwaar verkeer (specifiek voor NABO's) te mitigeren, zijn we gestart met het aanpakken van de NABO's waar dit risico het grootst is. We merken een grote bereidheid bij rechthebbenden om tot een robuuste aanpak te komen. Tevens worden diverse maatregelen uitgevoerd om dichtligtijden te verkorten.

Stationsvernieuwingen

In 2021 hebben we gewerkt aan verbetering van de stations, samen met alle stakeholders zoals vervoerders, NS Stations, gemeentes en provincies. We hebben de lokale gemeenschap rond een aantal kleinere stations afgelopen jaar meer betrokken bij de start van het programma 'maatschappelijke initiatieven rond stations'. De stationsbelevingsmonitor, die de tevredenheid

van reizigers op onze stations meet, is afgelopen jaar wederom hoger dan het voorgaande jaar met een score van 7,3. *Bron: stationsbelevingsmonitor jaarcijfers 2021.*



Vernieuwde stations

De stations Rotterdam Noord, Arnhem Velperpoort en Castricum zijn vernieuwd en het verbouwde station Amsterdam Amstel is weer in gebruik: De stationshal is opgeknapt en er is een nieuw tram-en busstation plus een fietskelder voor 3.500 plekken aangelegd. Bij het station Gorinchem is een reizigerstunnel geplaatst en station Heemskerk is heringericht. Het in 2020 geopende station in Assen is in de prijzen gevallen bij de BNA-verkiezing Beste Gebouw van het Jaar 2021. Het ontwerp in de Drentse hoofdstad kreeg de publieksprijs. Op de stations Utrecht Centraal, Schiphol en Leiden Centraal zijn voor de reizigers XL-infoschermen geplaatst.

Karakteristieke, vaak monumentale perronkappen worden zorgvuldig gerestaureerd en geschikt gemaakt voor de komende 100 jaar. In 2021 werkten we aan de perronkappen in Groningen, Leeuwarden en Harlingen. De renovatie van de kappen op de stations Alkmaar, Nijmegen, Middelburg en Zandvoort is in voorbereiding.

Op 22 stations zijn de perrons vernieuwd via het ProRail Perron Programma (PPP). Op de zogeheten Kolenlijn in Limburg zijn op de stations Nuth, Schinnen, Spaubeek, Hoensbroek en Geleen-Oost de vernieuwingswerkzaamheden binnen één week uitgevoerd.

Eind 2021 zijn op alle stations AED's (Automatische Externe Defibrillatoren) geplaatst. Deze AED's zijn aangesloten op het burgerhulpverlenersnetwerk van HartslagNu en daarmee openbaar beschikbaar voor burgerhulpverleners die ingezet kunnen worden op de stations en in de wijken daaromheen.

Station Sappermeer Oost opgeheven

Eind 2021 heeft ProRail een totaal aantal stations van 398, één station minder dan eind 2020. De mutatie betreft station Sappemeer Oost, waar sinds 13 december 2020 geen treinen meer stoppen. Dit station is in 2020 vervallen om de extra sneltreinen tussen Groningen en Winschoten te kunnen laten rijden. Eind 2020 is dan ook gestart met de ontmanteling van het station, in oktober 2021 is dit afgerond.

Programma Fietsparkeren

De fietsenstalling in Gouda is uitgebreid van 600 naar 2.000 stallingsplaatsen en in 2022 komen daar nog eens 1.150 plaatsen bij. Op station Dordrecht breiden we de fietsenstalling uit van 718 naar 2.011 stallingsplaatsen. Met deze uitbreiding zal dit een geheel circulaire fietsenstalling worden, voorzien van zonnepanelen en gerealiseerd met circulaire materialen. Verder zijn vorig

jaar ook fietsenstallingen gebouwd op de stations Sneek, Zwolle, Rotterdam Provenierszijde, Naarden-Bussum, Tilburg en Rijssen.

Programma toegankelijkheid

Op twaalf stations zijn in 2021 hellingbanen aangelegd of vernieuwd en op vier stations zijn liften geplaatst. Ook hebben we op twintig stations de perrons op hoogte gebracht voor een gelijkvloerse instap in de trein. In 2021 zijn vanuit dit programma 29 stations ook op andere manieren toegankelijker gemaakt waardoor het totaal aantal toegankelijke stations op 330 is gekomen.

Brandveiligheid

In 2021 is de brandveiligheid van elektrische fietsen in fietsenstallingen en de brandveiligheid van zonnepanelen op stations onderzocht door het Instituut Fysieke Veiligheid. De bevindingen worden meegenomen om de brandveiligheid van zonnepanelen te verbeteren. Voor de brandveiligheid van elektrische fietsen is aanvullend onderzoek nodig, omdat daar nog weinig over bekend is. Het vervolgonderzoek start in 2022. Ondertussen loopt wel een pilot met elektrische fietsen van Arriva en start in 2022 een nieuwe pilot met elektrische fietsen van NS.

Duurzaamheid

Het ProRail Perron Programma (PPP) heeft in 2021 de ProRail duurzaamheidsprijs gewonnen, onder meer door het gebruik van gerecyclede tegels bij perronvernieuwingsprojecten. Op de stations Alkmaar Noord en Almere Centrum zijn zonnepanelen geplaatst en we zijn begonnen met de aanbesteding van de 1^e tranche zonnepanelen op de locaties Barendrecht, Den Helder, Enschede, Tilburg Reeshof en Voorburg. Verder worden zo'n 40 projecten onderzocht of er mogelijkheden voor energieopwekking door zonnepanelen mogelijk is. Het Programma Verlichting Landelijk (PVL) heeft op 75 stations ledverlichting aangebracht en men is begonnen met het plaatsen van dit type verlichting op de laatste 100 stations. Op 24 stations zijn dubbele afvalbakken geplaatst, waardoor afvalscheiding mogelijk wordt.

Onze aanpak duurzaam werken speelt een belangrijke rol bij onze projecten. Daarom hebben we vorig jaar het Inspiratielab ontwikkeld, een online platform waar duurzame projecten op één centrale plek zijn verzameld en waar ideeën en best-practices beschikbaar zijn voor projectteams voor het verduurzamen van hun projecten.

Toekomstbeeld OV-ketens en knopen

Dit jaar is in samenwerking met betrokken stakeholders gewerkt aan een actieagenda OV-knooppunten. In deze actieagenda 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 OV (TBOV).

Stationsagenda, samenwerking ProRail, het ministerie en NS Stations

In 2020 heeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat bij het voorstel voor de hoofdlijnen van het integrale marktorderingsbesluit vastgesteld dat de afweging van publieke (en andere) belangen op stations meer integraal aangepakt kan worden. Het ministerie zal hiertoe in samenwerking met ProRail, NS Stations, vervoerders en overige stakeholders een Stationsagenda opstellen met ambities voor de ontwikkeling van stations op de langere termijn. In 2021 is gestart met een enquête onder stakeholders. Met hen zijn we in gesprek gegaan over vier thema's: het station als begin- en eindpunt van de reis, het station als multimodaal knooppunt, het station als bestemming en het station als verbinder in zijn omgeving. Deze vier thema's zijn in 2021 verder uitgewerkt. De verwachting is dat deze Stationsagenda in 2022 door het ministerie wordt opgeleverd.

Programma Hoogfrequent Spoorvervoer / Spoor naar morgen

Stap voor stap naar een bereikbare en duurzame toekomst

Treinreizigers willen vlot en veilig hun bestemming bereiken. Ook de goederenvervoerder ziet graag dat goederen op tijd en probleemloos op hun reisdoel aankomen. Daarom werkt ProRail dagelijks aan een bereikbaar Nederland, met betrouwbare reistijden. Dat is belangrijk voor de individuele reiziger en van wezenlijk belang voor de hele Nederlandse transporteconomie.

Stapsgewijs meer treinen per dag

We werken steeds vaker vanuit huis. Behoren drukke treinen en levendige perrons daarmee tot het verleden? De huidige prognoses laten zien dat de vraag naar spoormobiliteit de komende jaren weer toeneemt. Met het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer blijven we effectief en gericht inspelen op de behoefte aan OV-bereikbaarheid. Door gerichte investeringen en slimme technische oplossingen benutten we het spoor optimaal. Met deze aanpak maken we het stapsgewijs mogelijk dat er rond 2029 aanzienlijk meer treinen per dag kunnen rijden. Dat alles met respect voor de omgeving en oog voor de stedelijke en landelijke inpassing.

Grote stappen in 2021

De impact van COVID-19 op de voortgang van de projecten is mede door de inspanningen van de betrokken ingenieursbureaus, aannemers en ProRail-medewerkers beperkt gebleven. Voorbeelden hiervan zijn het project Geldermalsen, Rijswijk-Rotterdam, het Tracébesluit Amsterdam Centraal en de Ontwerp-Tracébesluiten Alkmaar-Amsterdam en Nijmegen.

Een aantal grote onderdelen van PHS staat aan de vooravond van realisatie. Meerdere aanbestedingen worden doorlopen en bij Eindhoven is een eerste module werkzaamheden aan het opstel terrein afgerond. Met de provincie Noord-Brabant en gemeente Vught zijn de bestuurlijke afspraken omtrent het project Den Bosch-Vught vastgelegd. Hierdoor kon het MIRT3-besluit voor Vught worden genomen. Ook voor de projecten Amsterdam Centraal, de Meterenboog, geluidschermen Bloemendalerpolder en Almere Oostvaarders is het MIRT 3-besluit genomen.

Tussen oktober en december hebben NS en ProRail veertien woensdagen achtereen de tienminutentrein Rotterdam-Den Haag-Schiphol en Schiphol-Nijmegen uitvoerig getest. Met het opnemen van de tienminutendienst in de dienstregeling van 2022 op de verbinding Rotterdam, Schiphol en Arnhem is een belangrijke stap naar een bereikbare en duurzame toekomst gezet.

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. Om dit te onderstrepen heeft ProRail in 2021 veiligheid expliciet onderdeel gemaakt van de missie.

Net als in 2020 leidde de coronacrisis ook in 2021 tot minder reizigers. Dit heeft invloed op de meeste indicatoren voor veiligheid, waardoor een objectieve vergelijking met voorgaande jaren soms niet goed mogelijk is.

Nieuwe incidentendatabase

In 2021 is de nieuwe incidentendatabase van ProRail in gebruik genomen. Na een project van meerdere jaren is een geheel vernieuwde dataverwerkingsketen voor veiligheid een feit geworden. Naast gebruikersoptimalisatie is de gegevensstructuur voor veiligheidsbeheersing

verbeterd. De hoofdstructuur is het zogenaamde Bow Tie-model. Alle registraties van incidentenonderzoek, audits en inspecties kunnen in verband gebracht worden met de in het model opgenomen barrières. De komende periode gaan we deze registratie stapsgewijs invoeren. Met de koppeling aan barrières worden de zwakke punten in de veiligheidsbeheersing beter zichtbaar. Zo kunnen we beter sturen op verbetering van de veiligheid.

Veiligheidscultuur

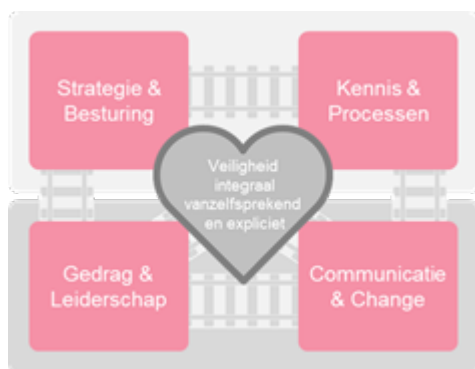
Als ProRail streven we er voortdurend naar om veiligheid meer integraal, vanzelfsprekender en explicieter onderdeel te laten zijn van het dagelijks werk van alle ProRail collega's. Veiligheid is vanzelfsprekend een onderdeel van onze bedrijfscultuur. Het jaar 2021 stond in het teken van het bedenken en ontwikkelen van een aanpak voor 2022 en 2023 om een volgende stap te maken.

- Integraal: veiligheid is onderdeel van alles wat we doen. We kiezen voor veiligheid, als versterking van onze strategische doelen.
- Vanzelfsprekend: veiligheid zit in ons gedrag, in het denken en doen van iedere medewerker. Iedereen neemt verantwoordelijkheid voor veiligheid. Iedere medewerker heeft een proactieve veiligheidshouding en is daar trots op.
- Expliciet: veiligheid is overal en altijd zichtbaar. Het is een expliciet onderdeel van onze besluitvorming in de plan-, ontwikkel- en operationele fase. We stemmen actief af met onze stakeholders. En we zijn toonaangevend in onze sector.

De eerste stap van integraal, vanzelfsprekend en expliciet was het aanscherpen van de ProRail missie:

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

Het in 2021 ontwikkelde ProRail veiligheidshart helpt ons allemaal alert te blijven.



Management of Change

In 2021 is veel inspanning verricht om de veiligheidsgevolgen van wijzigingen systematischer te beheersen en analyseren. Het veiligheidsmanagementsysteem bevat een procedure *Risicobeheersing bij Wijziging* die gehanteerd moet worden zodra er een wijziging plaatsvindt op het gebied van Organisatie, Operatie of Technische systemen die impact zou kunnen hebben op de veiligheid.

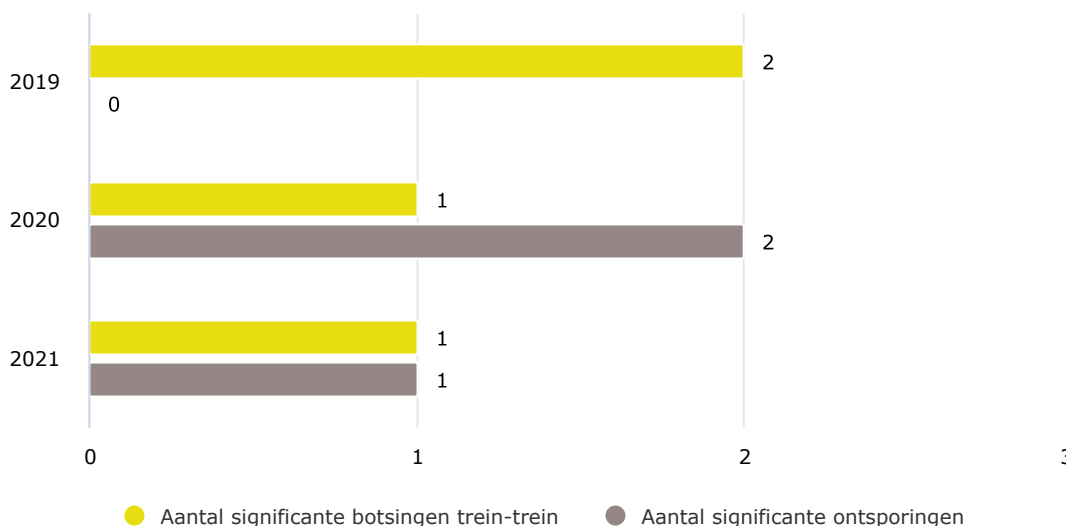
Management of Change (MOC) is in 2021 tot één van de speerpunten benoemd. Hierop is het eerder opgestelde plan van aanpak, uit 2020, aangepast. Er zijn kortetermijn- en langere-termijn-acties uitgestippeld. Een aantal van de kortetermijn-acties is reeds uitgevoerd, zoals voorlichting, training en advies over MOC vanuit de afdeling Veiligheid en hoe én wanneer de procedure *Risicobeheersing bij Wijziging* toe te passen. De interne webpagina van Veiligheid is eind 2021

aangepast en heeft een aparte MOC-pagina (tegel) gekregen met informatie over de procedure en de toepassing hiervan.

Vitaal Spoor

Het vervoer per spoor is door het ministerie van IenW aangemerkt als "Vitale sector". Dit betekent dat een ernstig calamiteit op/rond het spoor zou kunnen leiden tot maatschappelijke ontwrichting. In 2021 is in opdracht van het ministerie een "Roadmap Vitaal Spoor" opgesteld waaraan ProRail een belangrijke bijdrage heeft geleverd. In het verlengde daarvan is in december 2021 ProRail aangewezen als Vitale aanbieder en Aanbieder Essentiële Diensten (AED). Dit betekent dat ProRail medio 2022 een "Actieplan Vitaal Spoor" op dient te leveren waarin aangegeven wordt op welke punten haar bedrijfsvoering c.q. de spoorweg infrastructuur kwetsbaar is, wat de mogelijke bedreigingen zijn en hoe de weerbaarheid daartegen verhoogd gaat worden. In afstemming met het ministerie en de vervoerders dient dit actieplan in de jaren 2022 t/m 2026 uitgevoerd te worden. De focus van Vitaal Spoor ligt hierbij op veiligheid (spoorwegveiligheid en security), continuïteit van de dienstverlening (met als bijzonder aandachtspunt cybersecurity) en economische veiligheid.

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 2021 in totaal 14 treinontsporingen. Dit aantal was vergelijkbaar met voorgaande jaren. De meeste (13) ontsporingen vonden op lage snelheid plaats tijdens rangeerwerk. Er was één significante ontsporing (volgens de Europese definitie) van een reizigerstrein, op 27 juni bij Groningen, hierbij is geen letsel opgetreden. De oorzaak bleek een gebrek aan de infrastructuur te zijn als gevolg van achterstallig onderhoud. ProRail onderzoekt de oorzaken van de ontsporing en beoordeelt op basis van deze uitkomsten (naar verwachting eind Q1 2022, begin Q2 2022) in hoeverre aanscherping van het onderhoudsproces benodigd is, ter voorkoming van herhaling.

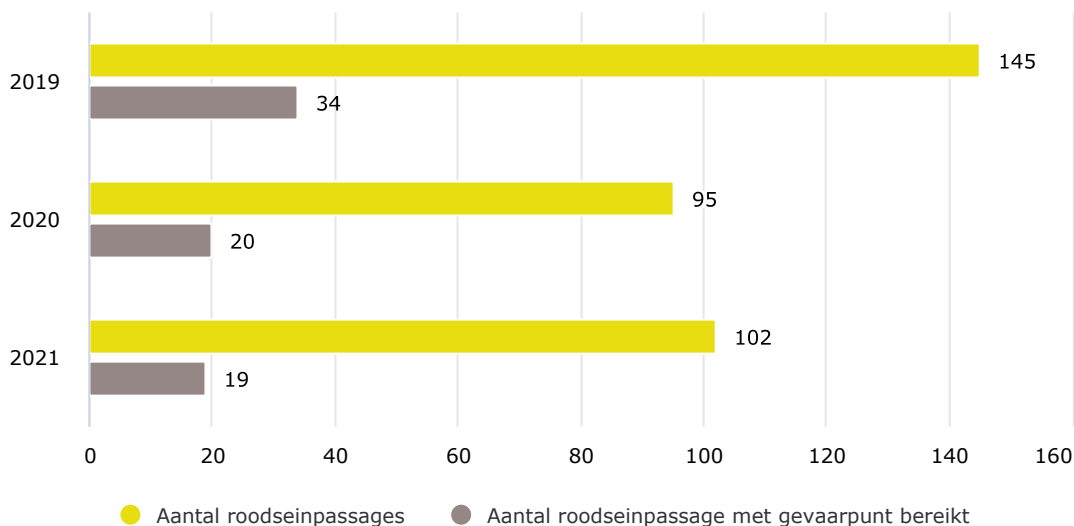
Het aantal spoorstaafbreuken was 52. Dat zijn er, ondanks een relatief koude vorstperiode begin 2021, drie minder ten opzichte van het gemiddelde over 2018-2020. Er vond in de zomer van 2021 één spoorspatting plaats, 7 minder dan het gemiddelde over 2018-2020.

In 2020 heeft ProRail een nieuwe analysemethode ontwikkeld om gericht locaties te identificeren waar de spoorstaafbevestigingen mogelijk niet meer voldoen aan de veiligheidsnormen. Met behulp van een Veiligheidsbericht zijn op deze locaties in korte tijd spoedinspecties uitgevoerd en waar nodig spoorstaafbevestigingen vervangen.

Botsingen

In 2021 hebben er 6 treinbotsingen plaatsgevonden, waarvan 1 significant volgens de Europese definitie. Vier van deze botsingen vonden plaats op lage snelheid tijdens het heuvelproces. De overige twee incidenten waren botsingen met lage snelheid tegen een stilstaande trein of stilstaande wagon; in beide gevallen was er geen sprake van letsel. In één geval was er sprake van een schade van €151.000. Er waren geen botsingen van reizigerstreinen en er waren ook geen botsingen na een stop-tonend-sein-passage (STS).

STS-passages (stoptonend sein)



Het aantal STS-passages in 2021 bedroeg 102¹. Daarbij werd 19 keer het gevaarpunt bereikt. Deze aantallen zijn een lichte verhoging in vergelijking met het voorgaande jaar (95 respectievelijk 20). Deze verhoging van het aantal STS-passages heeft te maken met het uitzonderlijk lage aantal STS-passages in 2020, die te verklaren is door de uitgedunde dienstregeling als gevolg van de COVID-19 pandemie in dat jaar. In 2021 is er vanaf juni weer volgens een normale dienstregeling gereden, en dat vertaalt zich in een lichte toename van het aantal STS-passages. Ten opzichte van 2019 is het aantal STS-passages in 2021 met 30% afgenomen en het aantal gevaarpunten bereikt met 44% afgenomen. Een mogelijke verklaring voor deze afname is de verdere implementatie van diverse veiligheidsmaatregelen. Voorbeelden daarvan zijn de realisatie van de 5^e tranche van het plaatsen van ATB-Vv installaties, het systeem

¹ Het definitieve aantal STS-passages wordt later in het jaar door de ILT vastgesteld. Op basis van nader onderzoek naar de incidenten kan dit definitieve cijfer iets afwijken van het hier genoemde voorlopige cijfer.

dat de trein stopt als deze onbedoeld een rood sein passeert bij snelheden onder de 40 km/u, en de uitrol van het waarschuwingssysteem ORBIT op het volledige NS-materieel.

Gevaarlijke stoffen

In 2021 was er 1 ontsporing van een trein met gevaarlijke stoffen (2 in 2020). Het risico op lekkage was zeer klein. Tevens vonden er 2 botsingen met gemotoriseerd wegverkeer plaats (2 in 2020). Er waren geen branden of rookvorming met treinen met gevaarlijke stoffen (4 in 2020).

Er waren 32 druppellekkages met laagrisico uitstroom (25 in 2020) en er waren geen incidenten met een hoogrisico uitstroom, tegen één in 2020. De accuraatheid van de informatie over de aanwezigheid van gevaarlijke stoffen in wagens tijdens rangeerwerk was 93%.

Transferongevallen

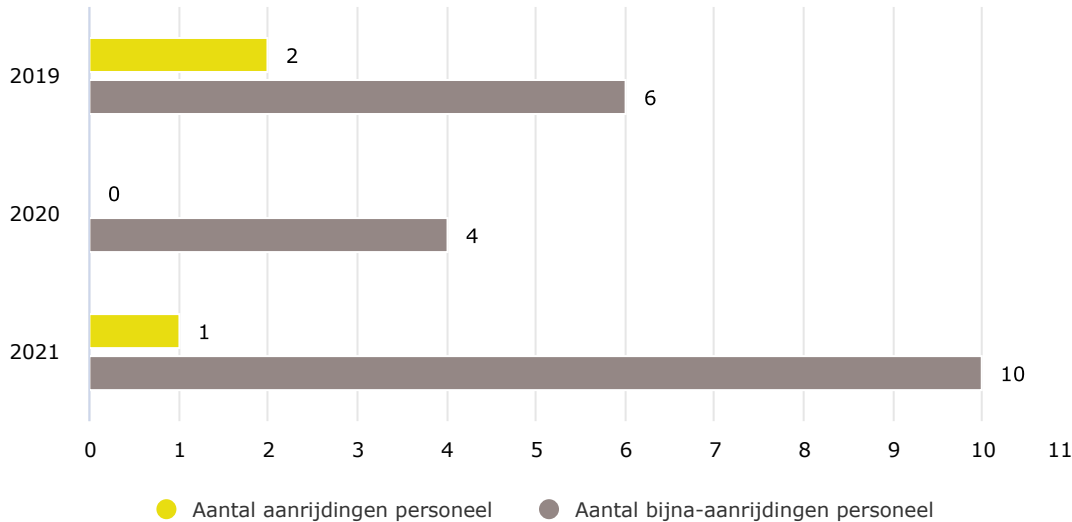
In 2021 zijn er 395 transferongevallen geregistreerd (in 2020: 349 en 2019: 781). Door de coronamaatregelen was het aantal reizigers op stations in 2021 niet op het niveau van voor de coronamaatregelen (zo'n 50% van de reizigers ten opzichte van de reguliere situatie), maar wel wat hoger dan in 2020. Daarmee is relatief gezien het aantal ongevallen in 2021 ongeveer gelijk aan 2020. De categorie roltrapongevallen heeft opnieuw het hoogste aantal ongevallen (122). Opvallend is de categorie 'val in hal' zoals struikel- en glijpartijen met een hoog aantal ongevallen voor deze categorie. In 2022 onderzoeken we waar verbeterpotentieel zit.

Uitgevoerde verbeteracties betreffen onder meer de doorontwikkeling van monitoring op transfercapaciteit en -veiligheid, en op het risicomodel perronveiligheid. De in 2020 gestarte uitvraag in samenwerking met RVO en het ministerie van Economische Zaken en Klimaat naar een alternatieve, innovatieve perronrandbeveiliging wordt in de laatste fase van dit traject doorontwikkeld door 3 partijen. De eindproducten, die in 2022 worden getest, richten zich op het voorkomen van situaties waarbij een reiziger bewust of onbewust op het spoor terecht komt. Tot slot is pilotonderzoek gedaan naar het risico van op hoge(re) snelheid passerende treinen langs perrons. Het rijden met hogere snelheden (ook langs perrons) past in de ingezette ontwikkeling van nieuwe vervoermodellen op het spoor. Vervolgonderzoek over de risico's voor aerodynamische effecten van de langrijdende trein en de belevingseffecten daarvan wordt vervolgd in 2022 op station Kampen Zuid.

Transferveiligheid stations

In het kader van transferveiligheid waren de twee belangrijkste acties in 2021: de uitbreiding van AED's op stations en onderzoek naar de brandveiligheid van elektrische fietsen en zonnepanelen. Eind 2021 zijn op vrijwel alle 400 stations AED's geplaatst. Die zijn ook aangesloten op het burgerhulpverlenersnetwerk van HartslagNu en daarmee openbaar beschikbaar voor burgerhulpverleners die op het station en in de wijk daar omheen. Het eerste onderzoek van het Instituut Fysieke Veiligheid over de brandveiligheid van zonnepanelen en elektrische fietsen is afgerond; de bevindingen worden meegenomen om de brandveiligheid van zonnepanelen te verbeteren. Voor de brandveiligheid van elektrische fietsen is echter aanvullend onderzoek nodig om aannames over brandontwikkeling en brandvolumes te onderbouwen. Het vervolgonderzoek start in 2022. Ondertussen loopt een pilot met elektrische fietsen van Arriva en start in 2022 een nieuwe proef met elektrische fietsen van NS.

Veilig werken



Aanrijdingen en bijna-aanrijdingen

In 2021 was sprake van één aanrijding van een trein met werkenden aan het spoor. Dit betrof een incident bij het rangeren, waarbij een medewerker van een spoorwegonderneming bekneld raakte tussen het materieel en een stootjuk en daarbij gewond raakte aan zijn been. Daarnaast waren er 10 meldingen van bijna aanrijdingen van mensen die werkzaam waren aan of nabij het spoor.

Daarnaast zijn er 107 arbeidsongevallen door opdrachtnemers gemeld, waarvan er 26 hebben geleid tot letsel en verzuim. Één keer was sprake van een beknelling onder een maaimachine na kanteling van een spoortalud. Intern ProRail zijn 24 ongevallen gemeld, waarvan er vijf hebben geleid tot letsel en verzuim.

Er zijn 101 incidenten gerelateerd aan 'fouten in de werkplekbeveiliging' geregistreerd. In 2021 is het aantal fouten werkplekbeveiliging sterk verminderd ten opzichte van 2020 (167).

ProRailinspecties hebben laten zien dat in 5% van de geïnspecteerde gevallen de werkplekbeveiliging niet foutloos was.

In 2021 is een verder vervolg gegeven aan een aantal verbeteracties die in gang zijn gezet in 2020. Samen met de railbranche zullen we de komende jaren doorgaan om de belangrijkste oorzaken van fouten in de werkplekbeveiliging aan te pakken. Hieronder staan er enkele beschreven.

VVW-trein update & DVP-trainingsprogramma

In 2021 is gewerkt aan een update van VVW-trein (Voorschrift Veilig Werken, implementatie voorzien voor 2022). Ook is vorm gegeven aan de herziening van het DVP-trainingsprogramma (implementatie eveneens in 2022) en zijn voorbereidingen getroffen om de samenwerking tussen railAlert en ProRail op het gebied van leren van (werkplekbeveiliging)incidenten te verstevigen.

Werkplekbeveiliging op afstand

ProRail is samen met partners gestart met de modernisering van de werkplekbeveiliging. We maken een stap van hardware naar software waardoor de beveiliging van de werkzaamheden gericht en meer datagedreven wordt en er minder kans is op fouten in de werkplekbeveiliging. Dit levert de komende jaren naar verwachting aanzienlijke veiligheidswinst op voor de baanwerkers. En een hogere efficiency in het creëren van een veilige werkplek.

Lokalisatie bij werkzaamheden

Vanwege de uitfasering van spoorstroomlopen van treinbeveiliging door de introductie van assentellers verandert het proces van werkplekbeveiliging op termijn - het is immers niet meer mogelijk een kortsluitlans te gebruiken – en neemt het lokalisatierisico voor baanwerkers bij werkzaamheden mogelijk toe. Dit is het risico dat een ploeg bij werkzaamheden het verkeerde spoor in stapt. In 2021 zijn we begonnen met een analyse van dit risico en een eerste oriëntatie op mogelijke mitigerende maatregelen. In 2022 krijgt dit een vervolg in samenwerking met de branche.

Veilig en gezond

Binnen de Verbeteraanpak Veiligheid & Gezondheid heeft ProRail samen met de Inspectie Sociale Zaken en Werkgelegenheid (ISZW) vijf inspecties uitgevoerd. Bij alle inspecties heeft ISZW zaken gezien die verbeterd kunnen worden. Het toezicht op het veilig werken buiten en de naleving van gemaakte afspraken schiet tekort. ProRail vult zijn verantwoordelijkheid als opdrachtgever nog onvoldoende goed in. Een nieuwe Taskforce integrale borging V&G-proces ProRail is aan de slag gegaan om die verantwoordelijkheid beter en concreter in te vullen. In 2021 is gewerkt aan KPI's die moeten leiden tot een compliant en geborgd V&G-proces ProRail eind 2022. De vertaling van de KPI's bestaat uit verschillende concrete acties. De taskforce richt zich in eerste instantie op het volledig compliant worden met betrekking tot V&G. Voorbeelden van acties zijn: 'crashacties' rond de dossiers (zie hieronder) 'laagspanning' en 'kwarts'. Hierbij heeft de taskforce samen met stakeholders als aannemers en ingenieursbureaus verbeteringen doorgevoerd in bestaande V&G-plannen of de totstandkoming ervan. Parallel wordt gewerkt aan een verbeterproces naar een geborgd V&G-proces binnen de corporate procedures van ProRail. Denk aan interne opleidingen en eigen inspecties op ontwerp en uitvoering.

ProRail heeft het afgelopen jaar gewerkt aan de professionalisering van zijn veiligheidsinspecties. Daarbij beschikt ProRail sinds 1 november 2020 over veiligheidsinspecteurs. In het kader van dit thema heeft ISZW de veiligheidsinspecteurs van ProRail, samen met inspecteurs van railAlert, training gegeven om inzicht te krijgen in het perspectief van de inspecteurs van ISZW op de uitvoering van werkzaamheden.

Chroom-VI

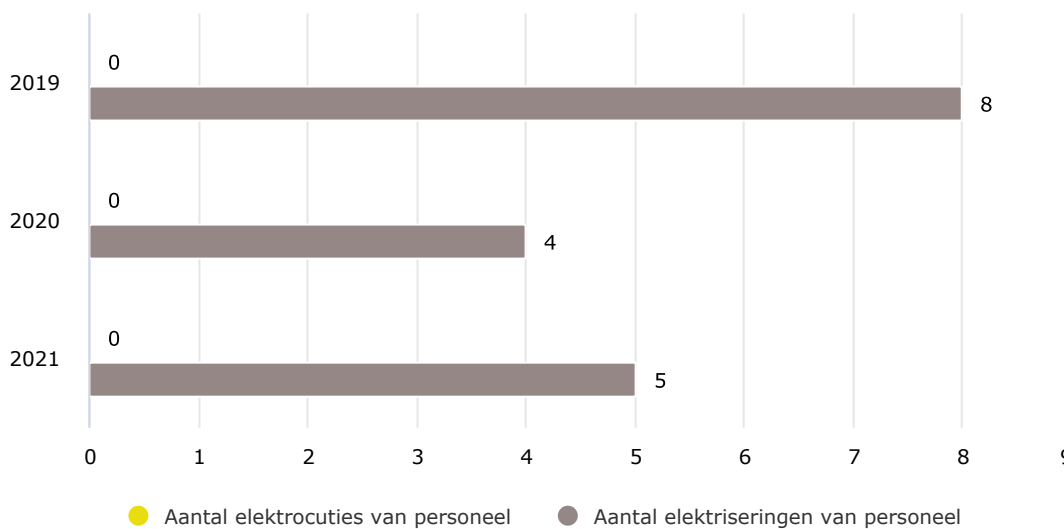
In 2020 heeft ProRail samen met Rijkswaterstaat en Rijksvastgoedbeheer een beheersregime opgesteld voor de arbeidshygiëne bij het werken met verven en coatings. Dit is vanzelfsprekend bedoeld om de risico's van eventueel aanwezig Chroom-VI zo veel mogelijk te beperken. Het beheersregime is gepubliceerd op het Arboportaal van het ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid.

In 2021 is nader onderzoek verricht en op basis daarvan is het beheersregime aangepast. De aanpassingen zijn beoordeeld en vervolgens goedgekeurd door de Inspectie Sociale Zaken en Werkgelegenheid (ISZW). Uit steekproefinspecties blijkt dat de afspraken rond het werken met potentieel Chroom-VI houdende verf goed worden nageleefd.

Kwarts

In 2021 is veel aandacht geweest voor de risico's van kwartsstof in spoorballast. Het liefst gebruiken we ballast die geen kwarts bevat. Op dit moment is er echter onvoldoende marktaanbod dat voldoet aan de technische eisen van ProRail. Daarom heeft ProRail besloten de beperkt beschikbare kwartsloze ballast toe te laten passen in tunnels, onder overkappingen en bij onderhoudswerkzaamheden. Het blijft belangrijk dat de juiste beheersmaatregelen worden toegepast bij ballastwerkzaamheden om zo veilig mogelijk te werken. Het afgelopen jaar hebben we in samenspraak met de aannemers gewerkt aan een meer solide verankering van de juiste maatregelen in de Arbocatalogus en in de contracten. Ook is en wordt verder gezocht naar vergroting van het aanbod van kwartsloze ballast.

Elektrocutie



Er waren vorig jaar relatief veel incidenten (ruim 40% van de incidenten waarbij elektrische spanning een rol speelde) die te maken hadden met het raken en beschadigen van kabels tijdens graafwerkzaamheden. Deze hebben geen directe veiligheidsrisico's tot gevolg gehad maar wel tot hinder geleid. In 2021 zijn 5 elektriseringen gemeld: dat zijn incidenten waarbij personen bloot hebben gestaan aan een elektrische spanning. Bij geen enkel incident heeft zich ernstig letsel voorgedaan.

In 2021 heeft de spoorbranche het voorschrift veilig werken aan hoogspanningsinstallaties opgesteld binnen de werkkamer Elektrische Veiligheid van railAlert. Dit voorschrift is met ingang van 1 januari 2022 van kracht. Het is inhoudelijk nagenoeg gelijk aan de ProRailrichtlijn RLN00128 en zal deze op termijn vervangen in de contracten.

Binnen de werkkamer Elektrische Veiligheid is ook verder gewerkt aan een voorschrift voor veilig werken aan laagspanningsinstallaties.

Veiligheidsladder niveau 3

Vanwege de aard van onze activiteiten is veiligheid een topprioriteit. Afgelopen jaar hebben we nog eens onderstreept dat veiligheid integraal onderdeel van onze missie is. We hebben de ambitie om binnen de sector het goede voorbeeld te geven en we vragen onze partners in de keten om veiligheid in alle activiteiten expliciet vorm te geven. Na de jaarlijkse controle door een

externe auditor is ProRail in 2020 een niveau gedaald op de Safety Culture Ladder (SCL), voorheen de Veiligheidsladder. Tegen deze achtergrond zijn afgelopen jaar tal van verbeteringsacties gedaan. Vanuit onze rol als opdrachtgever willen wij ten minste trede 4 op de SCL behalen, en hebben we op basis van een onafhankelijke audit tijdens het verslagjaar kunnen constateren dat er goede stappen zijn gezet. We zijn er nog niet, maar vanwege het versterkte veiligheidsbewustzijn en de diverse initiatieven hebben we groot vertrouwen, zoals ook door de externe auditor is bevestigd, dat we die positie in de loop van 2022 kunnen terugwinnen.

Security

In het jaar 2021 zijn 20 meldingen gedaan van verdachte objecten die invloed hebben gehad op de treindienst. Dat is een lichte stijging ten opzichte van het jaar 2020. Een mogelijke verklaring is dat er meer treinen reden en meer reizigers waren dan in 2020.

Binnen het domein Security lopen diverse programma's. We noemen hier de drie belangrijkste. Ten eerste het programma 'Toegangsbeheer', gericht op het inrichten van een ProRail-breed systeem voor het aanmeld-, accreditatie- en toegangsverleningsproces. Ten tweede het programma ter implementatie van een 'Smart Monitoring Room (SMR)'. Dat betekent dat cameratoezicht en actieve monitoring te allen tijde inzicht geven in de situatie 'buiten'. Op basis hiervan kan een gerichte, adequate en proportionele opvolging worden georganiseerd en wordt bijgedragen aan constante verbetering van de (operationele) prestatie van ProRail. Het derde programma is 'Prevent Project', gericht op het lokaliseren van en adequaat optreden in het geval van verdachte objecten en personen in de stationsomgeving.

Sociale veiligheid

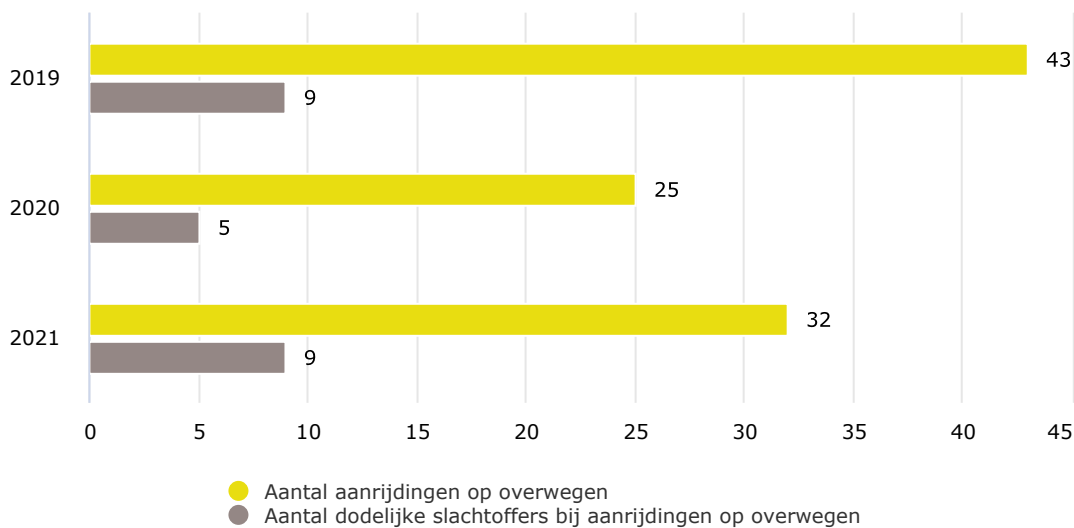
Sociale veiligheid is onderdeel van alle beheerwerkzaamheden, stationsprojecten en -programma's. Schoonmaak, toezicht en sociale veiligheid op de stations, bijvoorbeeld met behulp van ledverlichting, zijn onderwerpen waar wij elke dag opnieuw veel energie in steken. Vorig jaar waren er diverse incidenten die te maken hadden met de coronamaatregelen, en dat vroeg extra aandacht in de operatie.

Vanuit het convenant sociale veiligheid in het Openbaar Vervoer, waar ProRail onderdeel van uitmaakt, is het afgelopen jaar door ProRail en NS een testanalyse van ABC-incidenten uitgevoerd samen met alle vervoerders (landelijk, regionaal en stadsvervoer). Deze analyse zal in 2022 worden voortgezet en de ambitie is om een gezamenlijk dashboard te ontwikkelen. Tot slot is het programma voor de update van antiterrorisme-maatregelen op stations bijna afgerond.

Veilig leven

Overwegveiligheid

Ter uitvoering van de ambitie en visie van ProRail over de toekomst van overwegen, zoals in 2020 door de ExCo vastgesteld, heeft ProRail in 2021 een advies aan het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat uitgebracht. In dit advies doen we voorstellen voor een structurele aanpak die we kunnen uitvoeren mits de benodigde budgetten beschikbaar komen. Binnen ProRail is een overwegorganisatie gevormd die gaat zorgen voor efficiëntere overwegprojecten en -trajecten.

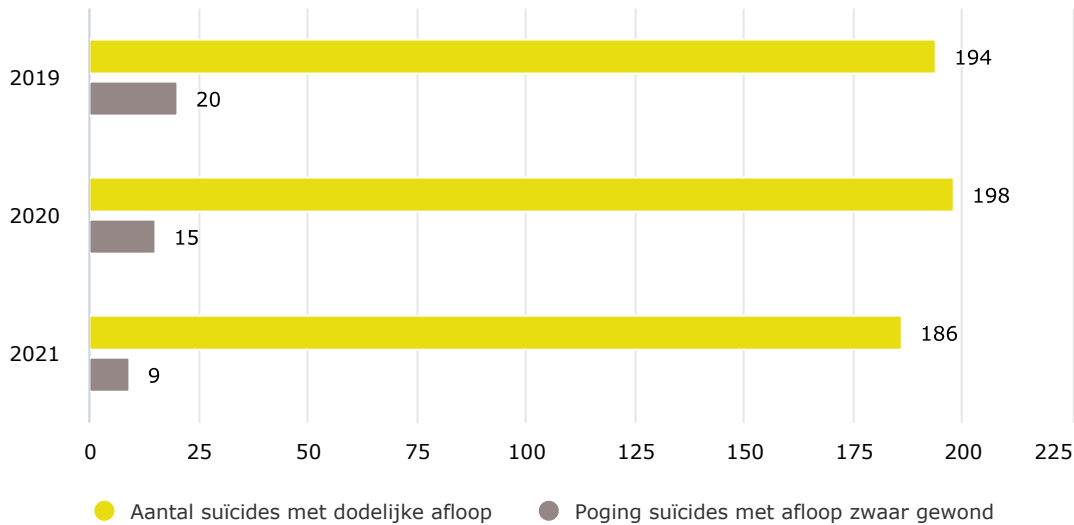


In het kader van een breder onderzoek naar NABO's (niet actief beveiligde overwegen), specifiek naar aanleiding van het incident in Hooghalen in 2020, is in 2021 een systeemrisico tot uiting gekomen. Dit houdt in dat een zwaar en/of lang wegvoertuig met een hele lage snelheid – ondanks goed uitkijken – een NABO niet tijdig kan vrijmaken voor een naderende trein. Samen met andere betrokken partijen zijn in 2021 maatregelen getroffen – denk aan het opheffen van overwegen, verkeersbesluiten en snelheidsbeperkingen voor het treinverkeer – om dit risico te mitigeren. Maatregelen voor de middellange termijn zijn in voorbereiding.

In 2021 waren er 32 aanrijdingen op overwegen. Er vielen hierbij 9 dodelijke slachtoffers, waarvan 4 op niet actief beveiligde overwegen. Twee daarvan vielen bij het ongeval in Boazum. Het aantal incidenten in 2021 lag hoger dan in 2020 en komt ongeveer overeen met de aantallen van de jaren vóór 2020. Dat het aantal incidenten in 2020 beduidend lager lag, kwam door de lagere treinfrequentie en minder verkeer vanwege de coronamaatregelen.

Sinds de start van het programma NABO in 2018 hebben we 94 NABO's (28 in 2021) aangepakt. Deze zijn verdwenen of beveiligd. Hiermee loopt het Programma op schema. Wij streven naar opheffing van alle 180 openbare NABO's voor eind 2023. We zijn daarbij afhankelijk van de medewerking van derden. In het kader van het Landelijk Verbeterprogramma (LVO) zijn in 2021 bij ruim 60 overwegen maatregelen getroffen voor het verkorten van de dichtligtijden bij beveiligde overwegen. Verder zijn in 2021 nog eens 15 overwegen aangepakt in het kader van andere programma's.

Suïcidepreventie



In 2021 vonden er 202 pogingen tot suïcides op het spoor plaats, waarvan 186 met een dodelijke afloop en 9 met zware verwondingen als gevolg. In de overige 7 gevallen was sprake van licht letsel. Het aandeel suïcides onder jongeren tot 30 jaar is in 2021 meer dan verdubbeld, 37% t.o.v. 15% in 2020.

In mei 2021 is een wetenschappelijk onderzoek gepubliceerd waaruit blijkt dat er dankzij de maatregelen die ProRail, NS en andere vervoerders nemen om suïcide te voorkomen jaarlijks 30% minder suïcides zijn op het spoor. In juni is 113 zelfmoordpreventie in samenwerking met ProRail en NS gestart met het onderzoek Psychologische Autopsie: een verdiepend onderzoek onder nabestaanden naar de omstandigheden, voorafgaande gebeurtenissen en persoonlijke risicofactoren die tot suïcide hebben geleid.

In de 'Week tegen Eenzaamheid' hebben we begin oktober 2021 in samenwerking met NS en gemeentes de publiekscampagne 'Stel je voor' op vijf grote stationslocaties gevoerd. In dezelfde week werkten we ook mee aan de nieuwe campagne van De Luisterlijn 'Kunst van het luisteren'.

Het huidige programma suïcidepreventie 2017-2021 is afgelopen. Er is een definitieve evaluatie opgesteld en een vervolgprogrammplan 2022-2026. De subsidieaanvraag voor dit nieuwe plan ligt bij het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

In 2021 is uitgebreid onderzoek gedaan naar risicofactoren voor suïcidepreventie op stations. Het betreft literatuurstudies naar diverse onderzoeken en wetenschappelijke artikelen. Op basis daarvan zijn risicofactoren geselecteerd waarvan de relevantie en het effect zijn onderzocht op de Nederlandse situatie. In 2021 zijn er op zo'n 20 stations suïcidepreventiemaatregelen genomen (denk aan afscherming van de spoorbaan, einde perronvoorziening, camera's en cameradetectie). Op basis van het onderzoek en de leerpunten van de suïcidepreventiemaatregelen wordt in 2022 de nieuwe regelgeving voor suïcidepreventie op stations ingevoerd.

PazzUp

We vinden het belangrijk dat kinderen vroeg leren hoe zij zich verstandig en veilig gedragen in de omgeving van het spoor. Daarom biedt ProRail de onderbouw van middelbare scholen en de groepen 5 t/m 8 van basisscholen de mogelijkheid om met het digitale lespakket PazzUp te leren over veiligheid rond het spoor. Voor de middelbare scholen bieden we ook een bezoek aan door een gastdocent van ProRail. Het aantal fysieke gastlessen bleef in 2021 helaas beperkt door corona. We overwegen voor volgend jaar een andere vorm van educatie.

Veiligheidscampagnes – jongerencampagne

ProRail heeft een belangrijke rol in het bewaken van de veiligheid op en rond het spoor. We zetten bijvoorbeeld bewustwordingscampagnes in voor specifieke doelgroepen zoals senioren, jongeren, spoorlopers en beroepschauffeurs.

In 2021 hebben wij een bewustwordingscampagne ingezet speciaal voor jongeren in de leeftijd van 12 t/m 18 jaar. Wij hebben als ProRail de taak om de buitenwereld te waarschuwen voor de gevaren rondom het spoor. Jongeren hebben daarbij extra aandacht nodig want we ontvangen nog altijd meldingen van gevaarlijk gedrag. Vier impactvolle video's zijn via online media als YouTube, Instagram en Snapchat ingezet. De campagne is PR-matig ondersteund en was onderwerp van ons reguliere nieuwsblog. Ook is de campagne gecommuniceerd via onze eigen online- en sociale kanalen. Parallel aan onze video's hebben diverse bekende influencers op eigen wijze de boodschap gebracht via hun Instagram-kanaal.





Maatschappelijke prestaties

Meer spoor en treinen zijn goed voor de mobiliteit en economie, maar hebben ook effect op de omgeving. Daarom nemen we maatregelen om de impact op de omgeving zo klein mogelijk te houden en staan we open voor vragen, wensen en klachten uit de samenleving. We maken afspraken op gebied van bijvoorbeeld energie, CO₂-uitstoot, circulair materiaalgebruik, geluid en trillingen, flora en fauna langs het spoor. 2021 stond in het teken van het Europese jaar van het spoor, uitgeroepen door de Europese Commissie. We hebben in dat kader actief het gebruik van de trein als duurzaam en veilig vervoermiddel onder de aandacht gebracht.

Duurzaam spoor

Strategie

Duurzame mobiliteit levert een belangrijke bijdrage aan het behalen van de nationale en internationale klimaatdoelen. Het spoor is een van de meest duurzame vormen van vervoer. Samen met onze partners werken we hard aan een groter aandeel van het spoor in de totale mobiliteit. Door meer mensen in staat te stellen voor de trein te kiezen, levert ProRail een bijdrage aan een duurzamere samenleving. Daarbij is het belangrijk dat we als organisatie ook zelf duurzaam blijven werken. Daarom hebben we duurzaamheid expliciet opgenomen in onze strategische ambitie 'Verbindt. Verbetert. Verduurzaamt'. ProRails ambitie 'Verduurzaamt' richt zich op de volgende vier onderwerpen:

1. Mobiliteit: Met meer (inter)nationale treinen in plaats van de (vracht)auto en het vliegtuig leveren we een bijdrage aan de klimaatdoelen van Parijs. Door middel van een goede infrastructuur, een aantrekkelijke dienstregeling en internationale samenwerkingen maken we duurzame mobiliteit per spoor mogelijk.
2. Energie: Een duurzaam spoor wekt zijn eigen stroom op, op daken of op onze gronden. In 2030 voorziet deze zelf opgewekte energie volledig in onze energiebehoefte. Ook door minder energie te verbruiken, dragen we bij aan onze ambitie om energieneutraal te worden. Daarnaast werken we aan vermindering van het verbruik van aardgas en diesel.
3. Materialen: Een circulair spoor behoudt schaarse grondstoffen voor toekomstig gebruik, en benut kansen voor hergebruik en vervanging van vervuilende of schaarse materialen.
4. Natuur: Onze grond als verbindende schakel voor natuurgebieden en als broedplaats en veilige plek voor nieuwe natuur. Dat willen we bereiken door natuur een integraal onderdeel van beheer en onderhoud te maken en aandacht aan natuur te geven binnen onze projecten.

Onze ambities en doelstellingen zijn in lijn met de nationale klimaatdoelstellingen en de ambities van de OV-sector. Om richting te bepalen en de voortgang te kunnen volgen, werkt ProRail met de Routekaart Verduurzaamt. De Routekaart bestaat uit een toekomstbeeld 2040, doelstellingen voor 2030, een kanskaart met voorstellen voor verbeteringen, en 'deals' voor het komend jaar waarin we met elkaar afspreken welke concrete verbeteringen we gaan uitvoeren. De Routekaart hebben we uitgewerkt voor elk van bovenstaande vier onderwerpen.

Naast de interne organisatie is ook samenwerking met onze stakeholders belangrijk. We zoeken aansluiting bij elkaars doelen en ambities en ontwikkelen een gezamenlijke aanpak. Enkele afspraken waarbinnen we met externe partijen samenwerken en die leidend zijn voor onze doelstellingen:

- Strategie naar Klimaatneutrale en Circulaire Rijksinfrastructuurprojecten (KCI);
- Routekaart Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB);
- Deltaplan Biodiversiteitsherstel;
- CO₂-neutraal spoor, visie van de Nederlandse spoorsector voor 2050.

Mobiliteit

2021 werd door de Europese Commissie uitgeroepen tot het Europese jaar van het spoor. Daarmee wil de commissie het gebruik van de trein als duurzaam en veilig vervoermiddel bevorderen². ProRail heeft in dat kader in 2021 allerlei acties ondernomen om het aandeel van het spoor in de vervoersvraag te doen stijgen.

Zo heeft ProRail samen met Europese collega-infrabeheerders InfraBel (België) en DB Netz (Duitsland) het initiatief genomen voor Eurolink. Eurolink is een platform van experts waarin gewerkt wordt aan een beter internationaal spoornetwerk voor internationale reizigers voor medio 2030. In 2021 is het aantal spoorinfrastructuurmanagers in Europa dat bijdraagt aan dit platform toegenomen. Ook heeft ProRail op diverse plekken het concept van Eurolink

2 <https://www.europarl.europa.eu/news/nl/headlines/eu-affairs/20210107STO95106/2021-europees-jaar-van-de-spoorwegen>

gepresenteerd waaronder op Railtech, aan een Europese coalitie van NGO's, aan diverse vervoerders, bij het International Rail Passenger Platform en aan boord van de Connecting Europe Express en de klimaatrein.

In 2021 heeft ProRail ook bijgedragen aan nieuw beleid om het spoor aantrekkelijker te maken. Zo heeft ProRail meegedacht bij een platform van lidstaten van de Europese Unie en inbreng geleverd voor zowel het beleidsplan op het gebied van klimaat van de Europese Unie (Fit-for-55) als voor de nieuwe mobiliteitsstrategie van de Europese Commissie. Ook heeft ProRail het initiatief genomen om een pleidooi op te stellen voor meer aandacht voor de rol van het spoor in het klimaatbeleid van landen. Deze *Message to Glasgow* is ondertekend door diverse spoorinfrabeheerders, vervoerders en de brancheverenigingen EIM, UIC en CER.

Op nationale schaal is ProRail samen met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en NS Stations een pilot gestart om andere deelfietsaanbieders (naast de huidige OV-fiets) te faciliteren door plekken aan te bieden in fietsenstallingen of rondom het station. In deze proef worden diverse soorten deelfietsen aangeboden zoals bakfietsen en elektrische fietsen, maar het merendeel bestaat uit reguliere deelfietsen. Het doel is om meer reizigers te faciliteren in hun reis van en naar het station.

Energie

Op allerlei terreinen zet ProRail zijn streven voort om het energieverbruik te verminderen. De hevige sneeuwval en vrieskou in het eerste kwartaal van 2021 gooide echter roet in het eten. Omdat uit volle macht werd gestookt om wissels en stations warm en ijsvrij te houden, is ons verbruik in 2021 hoger uitgekomen dan in 2020 (eind 1e kwartaal 2022 checken op basis van definitieve verbruikscijfers).

Tegelijk werden de inspanningen om wisselverwarming beter onder controle te krijgen verder geïntensiveerd. Dat heeft geleid tot een investeringsprogramma om de aansturing te centraliseren. En tot de eerste verkenningen of die verwarming wel overal echt nodig is. Hier ligt waarschijnlijk een enorm besparingspotentieel.

In het kader van het programma stationsverlichting is het merendeel van de stations (ruim 85%) voorzien van energiezuinige ledverlichting. Daarnaast is besloten om motoren van roltrappen op stations te vervangen door een energiezuinige variant; daardoor zullen roltrappen naar verwachting 11% minder energie verbruiken.

Wat betreft de eigen opwekking zijn er in 2021 opnieuw concrete stappen gezet. Het eerder aangekondigde NEWRAIL project (zonnepanelen op geluidschermen) is verplaatst naar de omgeving van de Drontermeertunnel. De investeringen zijn eind 2021 aanbesteed. En nabij knooppunt Deil is een huurcontract voor gronden (recht van opstal) voorbereid waarop een ontwikkelaar een zonnepark kan gaan realiseren. Daarnaast werden nieuwe zonnepanelen geplaatst op de stations Alkmaar-Noord, Almere Centrum en Delft Campus. Op de laatste locatie is met een dak bestaande uit zonnepanelen een volledig energieneutraal station gerealiseerd. Voor de volgende 5 stations hebben we in 2021 de aanbesteding voor zonnepanelen afgerond: Den Helder, Voorburg, Enschede, Tilburg Reeshof en Barendrecht. Afgezien van Barendrecht verwachten we deze projecten in 2022 op te kunnen leveren.

Vol positieve energie is op 30 september 2021 door verschillende participanten van de Green Businessclub Utrecht het convenant 'Utrecht Centraal energieneutraal in 2030' ondertekend. Samen met Jaarbeurs, Movares, Rabobank, RVO en Strukton Worksphere heeft ProRail zich hiermee verplicht om toe te werken naar een energieneutraal stationsgebied in 2030. Het vervolg loopt: het opstellen van een routekaart 'Energieneutraliteit in 2030' die de te nemen stappen inzichtelijk maakt.

Voor een toekomstbestendige bouwsector is verduurzaming van mobiele werktuigen en bouwlogistiek essentieel. Daarom is ProRail, samen met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en Rijkswaterstaat, gestart met een gezamenlijke aanpak voor de verduurzaming van Weg-, Dijk- en Spooarmaterieel (WDSM) en het opstellen van een roadmap die de bouwsector verder op weg helpt naar Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB) in 2030. Daarbij werken we nadrukkelijk samen met onze spooraanneemers. Een belangrijk onderdeel van de roadmap is de transitie naar zero-emissie materieel. Dit moet leiden tot reductie van CO₂, stikstof (NOx) en fijnstof (PM) en uiteindelijk tot Klimaatneutrale & Circulaire infraprojecten (KCI).

Als onderdeel van deze routekaart hebben in 2021 al diverse pilots plaatsgevonden, gericht op emissievrij materieel in projecten. Daarbij zijn mogelijkheden voor duurzaam inkopen op basis van CO₂ en MKI getest. Er is ervaring opgedaan met elektrisch bouw materieel: wat betekent dit voor de processen op de bouwplaats en de benodigde laadinfrastructuur? Ook zijn onderzoeken gestart voor het verduurzamen van specialistisch spooarmaterieel en is onderzoek begonnen naar de mogelijkheden voor de aanleg van laadinfrastructuur rondom het spoor, aangezien ProRail beschikt over eigen (groene) stroomvoorziening.

Materialen

ProRail streeft naar een minimaal beslag op grondstoffen en materialen bij de aanleg van spoor of bouw van stations. Het gaat om slim (her)gebruik van materiaal, stoppen met bepaalde grondstoffen (schaars, toxisch) en stimuleren van het gebruik van duurzamere alternatieven.

Samen met andere netbeheerders zoals Liander en Enexis heeft ProRail onderzocht hoe het gebruik van zuiver koper kan worden verminderd. Onze ambitie is om in 2030 uitsluitend gerecycled koper te gebruiken. We zoeken ook naar mogelijkheden om ons koperverbruik te beperken, bijvoorbeeld door in de bovenleiding alleen koper toe te passen waar dat functioneel echt nodig is.

In 2021 heeft het internationale samenwerkingsverband van spoorbedrijven (UIC) een rapport gepubliceerd waarin de aanpak van de circulaire economie door verschillende collega spoorbeheerders wordt vergeleken. ProRail heeft een belangrijke bijdrage geleverd en laten zien hoe we, door de MKI (Milieukostenindicator) bij aanbestedingen te gebruiken, een mooie stap vooruit zetten. Vanaf 2015 zet ProRail de MKI als gunningscriterium in bij aanbestedingen. Hoe lager de MKI van een meedingende partij, hoe groter de kans op het winnen van de aanbesteding. Dit type projecten is in de loop van de jaren geleidelijk gestegen en heeft in 2021 de grens van 100 gepasseerd. Met het MKI-gunningscriterium worden aannemers en leveranciers die inschrijven met een gunstige MKI-waarde beloond met een gunningsvoordeel en maken daardoor meer kans om een opdracht voor ProRail uit te voeren.

Het nationale betonakkoord is in 2021 in een nieuwe fase beland. De gezamenlijke opdrachtgevers hebben de markt gevraagd om innovatieve oplossingen die op korte termijn kunnen worden uitgetoet. ProRail gaat in dit verband experimenteren met basaltwapening.

In 2021 hebben we samen met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en Rijkswaterstaat uitvoering gegeven aan het eerste bestedingsplan KCI (Klimaatneutrale en circulaire infraprojecten). Dit plan bevat concrete projecten gericht op circulair materiaalgebruik en verlaging van de MKI en CO₂-uitstoot. Daarnaast werken we aan roadmaps voor de ProRail transitiepaden Spoor en Kunstwerken. Deze geven aan hoe we onze ambities van 50% MKI-verlaging en 50% minder inzet van primaire grondstoffen in 2030 willen gaan halen. Enkele voorbeelden van succesvolle maatregelen uit het KCI-bestedingsplan 2021:

- De toepassing van circulaire bestrating (perrontegels) op 6 stations in het kader van het ProRail Perron Programma. Deze tegels bestaan uit secundair materiaal, onder meer afkomstig uit oude perrontegels.
- Railgebonden gebouwen in Wierden en Waarder worden gerealiseerd met hergebruik van materiaal en diverse circulaire en modulaire elementen.
- In Eindhoven realiseren we samen met NS een fietsenstalling met toepassing van gebruikte spooarmaterialen zoals spoorstaven voor de constructie, treinramen in de gevel en treindeuren voor de toegang.

- Om de markt verder uit te dagen en meer duurzaamheidswinst te behalen met onze projecten is het MKI-gunningscriterium in 2021 verzwaaard door het gunningsvoordeel te verhogen van 10% naar 25%.

Behalve concrete toepassingen van duurzame materialen heeft ProRail zich in 2021 ook gericht op innovatie en onderzoek naar nieuwe mogelijkheden. Zo blijkt uit metingen en inspecties aan de in 2019 ingerichte proeftuin duurzame dwarsliggers dat de alternatieve dwarsliggerontwerpen vooralsnog prima voldoen. Daarnaast hebben we nieuwe proeftuinen gestart in het kader van de ontwikkeling van CO₂-neutrale geluidsschermen en perronkeerwanden. En in Amsterdam is bij een spoorwegonderdoorgang een tussenwand geplaatst die bestaat uit circa 75% gerecycled beton. Het gaat om een pilot van de Gemeente Amsterdam, ProRail en Heijmans. Tot slot onderzoeken we hoe we van bagger uit onze spoorloten ter plekke bouwmaterialen zoals bakstenen kunnen maken die we meteen weer gebruiken voor bijvoorbeeld de aanleg van kabelgoten.

Natuur

De biodiversiteit in Nederland staat sterk onder druk. ProRail heeft met zijn uitgestrekte areaal aan bermen de ambitie en de mogelijkheid om met duurzaam bermbeheer de biodiversiteit te vergroten. Bij de voorbereiding en uitvoering van projecten kijken we naar de mogelijkheden voor het versterken van de natuurwaarden.

Ander bermbeheer

In 2020 is gestart met de voorbereidingen om het bermbeheer in de onderhoudscontracten die de komende jaren de markt op gaan verder te verduurzamen. In 2021 hebben we flinke stappen gezet. Er is besloten om het groenbeheer apart van het spoorbeheer in de markt te zetten en het beheer uit te laten voeren door gespecialiseerde groenbedrijven. Hoe de biodiversiteit door een ander beheer vergroot kan worden, is een belangrijk aspect.

In 2020 zijn we begonnen met een meerjarige monitoring of het aangepaste bermbeheer in Limburg leidt tot meer biodiversiteit. Afgelopen jaar is het in kaart brengen van de huidige kwaliteit van de spoorbermen afgerond. Hieruit is gebleken dat door het beheer van de afgelopen jaren in veel bermen gras sterk is gaan domineren ten koste van andere kruidachtige planten. De bermen blijken ook minder geschikt voor vlinders en bijen die voor hun voedsel afhankelijk zijn van bloeiende planten en voor andere dieren die van insecten leven. De komende jaren onderzoeken we of het nieuwe beheer zal leiden tot een verhoging van de biodiversiteit.

Landelijke natuurwaardeninventarisatie

In 2021 is gestart met een nieuwe ronde voor het actualiseren van de natuurwaarden van de spoorbermen. Dit jaar zijn de inventarisatieplannen voor de periode tot en met 2025 opgesteld.

Hierbij worden, behalve de beschermde soorten, ook spoortrajecten met bijzondere natuurwaarden of kansen voor de ontwikkeling daarvan in kaart gebracht, zodat we dit mee kunnen nemen in nieuwe groenbeheercontracten.

Monitoring faunapassage

Om het spoor door het natuurgebied Naardermeer veilig passeerbaar te maken voor dieren, zijn in 2019 diverse faunapassages aangelegd waaronder twee zogenaamde 'spoorstaaf faunapassages'. Het betreft een nieuw type faunapassage, waarvan het gebruik door dieren en de eventuele consequenties voor de spoorstabiliteit onderzocht moesten worden. De resultaten van de tweejarige monitoring zijn positief. Er zijn in deze periode geen negatieve gevolgen voor het spoor ontstaan en de faunapassages worden gebruikt door amfibieën, reptielen en kleine zoogdieren, en zelfs door de boomarter en de das. Dit type faunapassage biedt een veelbelovend perspectief voor verdere vermindering van de barrièrewerking van het spoor.

Vergroenen nieuwe verkeersleidingspost

Medewerkers van de VL-post Utrecht hebben het heft in handen genomen om het terrein rondom de VL-post te vergroenen en de biodiversiteit te vergroten. Er is een aantal bomen en struiken aangeplant en bloemenzaad uitgestrooid, waarmee het terrein aantrekkelijk is gemaakt voor insecten en vogels. Op het terrein is ook een groot bijenhotel geplaatst. Het hotel is gedoneerd door Circle That, een startup, die deze locatie heeft gekozen vanwege het grote voedselaanbod voor de bijen. Het hotel is gemaakt van een oude krantenstalling, waar vroeger dagblad Metro in lag op stations.

Bloemrijke bijenmengsels op stations

Bij de ingang van een aantal stations zoals Eindhoven Strijp, Bodegraven, Dordrecht Stadspolder en Santpoort-Zuid hebben ProRail en NS langs het spoor een paar duizend vierkante meter grond ingezaaid met bloemrijke mengsels, met als doel om wilde bijen, vlinders en andere insecten te helpen. Gekozen is voor soorten die van nature in deze gebieden voorkomen, zoals Duizendblad, Wilde bertram en Bolderik. Dit is een structurele maatregel: ieder jaar wordt op een aantal stations de biodiversiteit verbeterd in het groenbeheer.

Omgevingswet

Naar verwachting treedt de Omgevingswet in werking op 1 januari 2023. Ook in 2021 heeft een breed samengesteld programmateam gewerkt aan een reeks acties om ervoor te zorgen dat wij voorbereid zijn zodra de wet in werking wordt gesteld.

- Met Rijkswaterstaat is de website Het Omgevingswetplein ingericht (<https://omgevingswetpleinrijkswaterstaatenprorail.nl/>). Deze website inspireert de medewerkers van beide organisaties en hun stakeholders om aan de slag te gaan met de uitdagingen van de Omgevingswet.
- In 2021 is verder gewerkt aan de geografische bestanden voor de inrichting van het Digitale Stelsel Omgevingswet (DSO).
- Uitvoering is gegeven aan het leertraject voor medewerkers van ProRail, o.a. via tal van algemene en meer specifieke webinars. Binnen de intranet-omgeving is er een apart platform opgericht waar alle opleidingsmogelijkheden over de Omgevingswet centraal ontsloten worden. Daar kan men zich inschrijven voor nieuwe bijeenkomsten, webinars of presentaties terug kijken, een e-learning volgen etc. Het leertraject wordt verder uitgebreid en aangepast aan de hand van de ervaringen.
- Naast het algemene leertraject is er ook uitvoering gegeven aan het leertraject specifiek voor vergunningverlening; hier staat de Omgevingswet en de verandering voor de vergunningverlening centraal.
- Er is een handreiking opgezet voor de vraag hoe we als ProRail binnen onze projecten om kunnen gaan met het begrip 'participatie', wat een belangrijk element is van de Omgevingswet.

In de omgevingsvergunningen van emplacementen waar gerangeerd en opgesteld wordt met gevaarlijke stoffen worden door de betrokken bevoegd gezagen blusvoorzieningen voorgeschreven vanwege het risico dat met die vervoersactiviteiten gepaard gaat. Deze eisen kunnen per bevoegd gezag en per emplacement in zwaarte en uitvoering verschillen. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat werkt aan het uniformeren van de regelgeving ten aanzien van emplacementen, met name op het gebied van het risico van gevaarlijke stoffen en proportionele voorzieningen ter bestrijding van eventuele incidenten.

Naast de zaken die wij zelf binnen ProRail voorbereiden, voeren we diverse acties uit met andere stakeholders en relaties. Met name met Rijkswaterstaat wordt intensief samengewerkt, omdat de Omgevingswet tal van vergelijkbare processen en activiteiten van beide organisaties raakt. Dit is mede onderdeel van de afspraken uit de bestuurlijke alliantie tussen ProRail en Rijkswaterstaat.

Daarnaast hebben er in 2021 diverse overleggen plaatsgevonden met o.a. vertegenwoordigers van gemeenten, en met ingenieursbureaus.

- Net als eerdere jaren zijn er met enkele ingenieursbureaus en RWS speciale verdiepingssessies opgezet om in klein gezelschap kennis te delen en specifieke aandachtspunten te benoemen.

In 2021 waren er twee bijeenkomsten: *Integrale Samenhangende Besluitvorming* en *De betekenis van de Omgevingswet voor de grote opgaven van nu*. Met deze sessies kunnen we met elkaar de wet en zijn uitdagingen voor de praktijk beter doorgronden. De verslagen hiervan zijn breed gedeeld onder alle deelnemende partijen en ontsloten via het Omgevingswetplein.

- ProRail heeft structurele afstemming met de andere rijkspartijen over alles rond implementatie van de Omgevingswet.
- Met de NS is structurele afstemming geregeld om een breder beeld te krijgen van de impact van de Omgevingswet op hen en op andere vervoerders. We zijn van plan om in 2022 over dit thema voor de sector een kennis-sessie te organiseren.

Stikstofproblematiek

De stikstofproblematiek heeft in het afgelopen jaar een beperkte impact gehad op de voortgang van spoorprojecten. De meeste treinen rijden elektrisch en stoten geen stikstof uit. Voor spoorprojecten die leiden tot een toename van stikstofdepositie worden de ecologische effecten in kaart gebracht en onderzocht of er maatregelen genomen kunnen worden ten behoeve van de natuur of ter vermindering van de uitstoot van stikstof.

De spoorprojecten konden grotendeels volgens planning worden uitgevoerd, omdat er vaak sprake is van een zeer geringe en slechts tijdelijke stikstofuitstoot in de aanlegfase. Voor stikstofdepositie in de aanlegfase geldt daarnaast een wettelijke vrijstelling sinds 1 juli 2021. In samenwerking met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat onderzoekt ProRail hoe de stikstofdepositie bij de inzet van mobiele werktuigen verder kan worden verminderd. Dit is onderdeel van Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB).

In contact met het publiek

ProRail is graag een goede buur voor iedereen die woont of werkt langs de 7.000 kilometer spoor die 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 Publiekscommunicatie is werkzaam in alle delen van Nederland en zorgt ervoor dat onze 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. Burens worden uitgenodigd voor online bewonersavonden of, als de coronamaatregelen het toelaten, voor een kijkje achter de schermen vanaf een publiektribune. ProRail hoopt door actief in contact te treden en informatie te delen, de juiste verwachtingen te wekken en in dialoog te blijven met zijn omgeving.

Via de afdeling Publieksvoorlichting staat ProRail in directe verbinding met de samenleving. Maandelijks handelen de medewerkers van deze afdeling zo'n veertienhonderd vragen, klachten en tips af, die telefonisch binnenkomen, of via sociale media, het contactformulier op www.ProRail.nl of per post. 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. Ons doel is om het spoor zodanig te beheren dat er voor de omgeving zo min mogelijk geluid- en trillingshinder ontstaat.

Verschuiving naar stillere typen treinen zet door

Uitgangspunt van het Nederlandse beleid voor de aanpak van geluidhinder van het spoor is dat de geluidproductieplafonds niet mogen worden overschreden, ook als er meer treinen gaan rijden. Dit kan alleen als nieuwe typen treinen steeds stiller zijn en oudere lawaaiigere treinen stiller gemaakt worden of uit dienst worden genomen.

Sinds 2005 moeten alle nieuwe goederenwagens aan strenge Europese geluidsemissie-eisen voldoen en vanaf december 2024 behoren op zogeheten "stillere routes" ook alle oudere goederenwagens aan deze eisen te voldoen. Met de Stimuleringsregeling Toename Stille Treinkilometers stimuleert ProRail sinds 2008 het ombouwen van oudere goederenwagens en sinds 2013 ook het rijden met stillere goederentreinen. In 2021 is 1,5 miljoen euro aan subsidie verstrekt aan goederenvervoerders. De prognose is dat door al deze acties in 2025 circa 95% van de goederenwagens die in Nederland rijden van het stillere type zullen zijn.

Wat reizigerstreinen betreft zijn alle oudere lawaaiigere treinseries reeds omgebouwd of uit dienst genomen. Daarnaast blijkt de nieuwe generatie elektrische sprinters (zoals de GTW, SNG, SLT en de FLIRT) zelfs drie decibel stiller te zijn dan de voorheen stilste type treinen. Op basis van een grootschalig meetonderzoek van ProRail is in 2021 het wettelijke rekenvoorschrift dan ook uitgebreid met een nieuwe rekencategorie voor deze stillere typen elektrische sprinters.

Minder overschrijdingen van de geluidproductieplafonds

ProRail heeft in 2021 het nalevingsverslag geluidproductieplafonds (gpp's) over 2020 gepubliceerd. Het aantal overschrijdingen is gedaald van 600 naar 430 referentiepunten, 0,8% van het totale aantal referentiepunten langs het spoor in Nederland. De invoering van de nieuwe rekencategorie voor stillere typen elektrische sprinters droeg er mede toe bij dat het aantal overschrijdingen gedaald is.

Aanpak van het geluid van doorgaand treinverkeer

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. MJPG onderzoekt op basis van wettelijke regels voor ruim 53.000 woningen langs het spoor de mate van geluidbelasting bij volledige benutting van de geluidproductieplafonds. Het MJPG zal naar verwachting in totaal 72 km geluidschermen en 269 km raildempers aanleggen en bij circa 2.600 woningen aanvullende geluidisolatie aan de gevels van de woningen aanbrengen.

In 2021 heeft MJPG bij het ministerie 20 wettelijk verplichte saneringsplannen met daarin de woningen met de hoogste geluidbelastingen ter besluitvorming ingediend. Vanaf medio 2022 worden de saneringsplannen met de lager belaste woningen ingediend. De communicatie met bewoners over de voorgenomen realisatie van geluidmaatregelen, zoals geluidschermen, krijgt in het programma veel aandacht. Het doel is altijd om bewoners tijdig te informeren, zodat ze niet verrast worden door de timing en de inhoud van het door ProRail ingediende geluidsaneringsprogramma. ProRail leert hierbij continu van de ervaringen binnen dit landelijke

programma, zoals in Zevenbergen waar bewoners zich overvallen voelden toen de aanleg van geluidschermen achter hun woningen werd aangekondigd.

De aanbesteding van de uitvoering van de geluidmaatregelen is voorzien in de vorm van raamcontracten met aannemers. ProRail zal deze raamcontracten begin 2022 afsluiten. De realisatie van de geluidmaatregelen zal in de komende jaren plaatsvinden; de voortgang is per locatie te zien op www.mjgspoor.nl.

Aanpak van het geluid van treinen op emplacementen

Binnen het Uitvoeringsprogramma Geluid op Emplacementen (UPGE) treft ProRail in opdracht van het Rijk bij circa honderd emplacementen geluidmaatregelen. De aanpak van piekgeluiden is enkele jaren geleden al afgerond: booggeluid is aangepakt met de plaatsing van ruim 2000 stationaire conditioneringssystemen en het 'kedeng-kedeng'-geluid is aangepakt door overbodige voegen in het spoor op emplacementen weg te halen. In het kader van het UPGE wordt nu nog gewerkt aan de realisatie van enkele geluidschermen. In 2021 is specifiek aan de uitwerking van geluidschermen in Dordrecht gewerkt.

Praktijkproef voor een landelijke aanpak van booggeluid met WRC

ProRail en NS hebben in 2021 in het zuidoosten van Nederland een grootschalige praktijkproef met de inzet van wiel-railconditionering (WRC) op sprinters van NS uitgevoerd. Toepassing van WRC wordt beproefd als dé structurele aanpak van het 'jankende' booggeluid, in combinatie met stationaire conditioneringssystemen langs de baan. Ook andere potentiële voordelen voor de spoorsector worden in deze pilot onderzocht, zoals de aanpak van de blaadjesproblematiek in de herfst. Naar verwachting kunnen in het eerste kwartaal van 2022 de resultaten worden gepresenteerd.

Onderzoek en innovatie voor een bronaanpak van spoortrillingen

In opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft ProRail in 2021 gewerkt aan diverse onderdelen van de Innovatieagenda Bronaanpak Spoortrillingen (IBS). Doel van de IBS is om trillingsreducerende effecten, neveneffecten en kosten van interventies aan de spoorinfra en aan de treinen in kaart te brengen om maatwerk bij de aanpak van trillingshinder te kunnen bieden.

In 2021 is de voorbereiding en contractering van diverse onderdelen van de IBS opgepakt. Het gaat hierbij onder meer om de ontwikkeling van STEM, het Spoortrillingen Emissiemodel, in samenwerking met de beoogde uitvoerders TU Delft, Deltares en TNO. Ook gaat het om een grootschalig meetprogramma om de trillingseffecten van de 'onrondheid' van wielen van goederenwagens te monitoren en een bureaustudie om quickwins door aanpassingen aan de gangbare draaistellen van goederenwagens te onderzoeken. Beide activiteiten voeren we uit in samenwerking met de betrokken partijen van de Spoorgoederentafel. Daarnaast zijn in 2021 de meetresultaten uitgewerkt van de praktijkproeven met zogenaamde *under sleeper pads* (USP's) in Oisterwijk en Zevenaar. Ook zijn praktijkproeven gestart met een ander type overweg in Dorst en het gebruik van dwarsliggers van andere materialen dan hout en beton, zoals kunststof.

Met Deltares is een praktijkproef voor de monitoring van trillingsniveaus via het bestaande glasvezelnetwerk langs de baan uitgevoerd; nader onderzoek is nodig naar de werking van dit in potentie landelijk dekkende meetsysteem. Ook zijn nieuwe analysemethoden ontwikkeld voor de meetgegevens die de meettrein van ProRail genereert om plaatsen in het spoor te detecteren waar de onderhoudsstaat van het spoor mogelijk overmatige trillingshinder zou kunnen veroorzaken. Het doel is om deze gerichter aan te kunnen pakken. De IBS loopt van 2021 tot 2025 en ProRail zal de resultaten de komende jaren stapsgewijs breed beschikbaar maken.

Meer informatie: www.prorail.nl/geluid en www.prorail.nl/trillingen.



ProRail
Incidentenbestrijding



Onze 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

Al onze medewerkers werken aan de mobiliteit van Nederland. Betrokken collega's die de maatschappelijke relevantie van ProRail op handen dragen en excelleren in hun vak. Wij bieden onze medewerkers de mogelijkheid om zowel in hun vak als in hun competenties te groeien. Hieronder lichten we thema's uit ons personeelsbeleid toe; onze arbeidsmarktbenadering, het diversiteitsbeleid, werken in Coronatijd en nieuwe manieren om het werk te organiseren.

Corona

ProRail heeft de coronapandemie in 2020 meteen als een crisissituatie benaderd met de bijbehorende organisatiestructuur. Vanwege de gunstige ontwikkelingen in de zomer is de crisisorganisatiestructuur opgeheven en zijn de taken en verantwoordelijkheden bij het lijnmanagement belegd. Met de toename van het aantal besmettingen na de zomer was de afschaling van de crisisorganisatie echter van korte duur. Vanwege de aangescherpte quarantainemaatregelen door de Rijksoverheid in november 2021 hebben we een eigen quarantaineprotocol ontwikkeld.

De combinatie van de onderbezetting bij Verkeersleiding en het quarantainebeleid van de Rijksoverheid had in enkele gevallen tot gevolg dat treinen niet konden rijden. In samenspraak met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is daarom besloten dat als de doorgang van de treindienst in gevaar komt, er een uitzondering op het algemene quarantainebeleid gemaakt mag worden voor beschermde medewerkers zonder coronaklachten.

Voor onze medewerkers was het niet altijd even makkelijk. De thuiswerkers misten de ontmoetingen met collega's en hadden vaak een te volle agenda. ProRail heeft veel waardering voor hoe medewerkers om zijn gegaan met de coronamaatregelen. Onze medewerkers die op locatie werken konden niet thuisblijven en moesten de posten blijven bemensen of op pad om incidenten op het spoor in goede banen te leiden.

Vitaliteit

Aandacht voor vitaliteit was er continu. ProRail wil een organisatie zijn waar alle medewerkers de kans krijgen vitaal te zijn én te blijven. Als men mentaal en fysiek fit is, haal je meer uit je werk. Dat is natuurlijk fijn voor de organisatie, maar vooral voor de medewerkers zelf.

ProRail groeit

ProRail staat voor de uitdaging om meer treinen veilig te laten rijden op een steeds drukker spoorwegnetwerk. Hierdoor ontstaat behoefte aan extra productiecapaciteit in de organisatie. Om onze ambities te realiseren streven we ernaar om nog meer opgavegestuurd te werken en toekomstbestendig te blijven. Het programma 'ProRail groeit' is begin 2021 opgestart om dit mede mogelijk te maken. We hebben de recruitmentcapaciteit en het proces geoptimaliseerd, een centraal onboarding-programma en leidinggevendendprogramma ontwikkeld en de strategische personeelsplanning is verder uitgerold.

ProRail als werkgever in de interne en externe arbeidsmarkt

Medewerkers positief over hun werkgever

De vraag 'Zou je je werkgever aanbevelen aan je familie en vrienden?' staat centraal in de employee Net Promotor Score (eNPS), die we periodiek meten. Evenals in 2020 was ook vorig jaar de eNPS score hoger dan vóór de corona-uitbraak. De redenen hiervan zijn de sterke betrokkenheid van onze medewerkers, de baanzekerheid en goede arbeidsvoorwaarden, en de vele ontwikkel- en doorgroeimogelijkheden.

Aantrekkelijkheid als werkgever blijft investering vragen

ProRail heeft net als veel andere organisaties te maken met een krappe arbeidsmarkt. Daarnaast staan we voor een enorme organisatorische uitdaging. Door de verwachte capaciteitsgroei, in combinatie met natuurlijk verloop (inclusief vergrijzing), moeten we de komende jaren meer medewerkers werven en behouden. Dat is echter lastig gebleken. Daarom is het belangrijk dat we continu laten zien wie we zijn, wat we doen en waarom we een aantrekkelijk werkgever zijn.

Tegen deze achtergrond hebben wij instrumenten ontwikkeld die bijdragen aan het profileren van ProRail als aantrekkelijk werkgever onder onze doelgroepen. Een voorbeeld is onze nieuwe WerkenbijProRail-website en de werving op onderwijsinstellingen.

Om de wervingsuitdaging specifiek binnen Verkeersleiding het hoofd te bieden, investeerden we flink in de werving van treinverkeersleiders. Met als resultaat een steeds grotere bekendheid en aantrekkingskracht van de functie onder potentiële doelgroepen en een groeiend aantal kwalitatief goede sollicitanten.

Centraal onboarding-programma

In het tweede halfjaar zijn we vanuit het programma 'ProRail groeit' begonnen met de totstandkoming van een introductieprogramma voor alle nieuwe instromende collega's. De ambitie is om, in aanvulling op de inwerkplannen van de afdelingen, te komen tot een integrale introductie-aanpak voor heel ProRail die elke nieuwe collega de best mogelijke start geeft zodat ze zich snel thuis kunnen voelen. Voorbeelden van relevante activiteiten zijn onder meer een onboarding-leerpad, introductie-evenementen zoals de 100%-ProRaildag, een leidinggevendend programma en een buddy-programma. Met het laatste kunnen nieuwe collega's ProRail sneller leren kennen en kunnen nieuwe anderstalige collega's worden ondersteund.

Jong talent in 2021

In 2021 heeft ProRail veel jong talent mogen verwelkomen. Zo zijn er 111 stagiairs en afstudeerders die hun (afstudeer)stage bij ons hebben gedaan. Dat ProRail steeds vaker gezien wordt onder deze jonge doelgroep blijkt ook uit de open sollicitaties. Wij ontvingen in 2021 meer dan 240 open sollicitaties waardoor we studenten met een (afstudeer)stage hebben kunnen koppelen aan onze organisatie. Het bezoeken van (online) events is één van de middelen om in contact te komen met deze doelgroep. Vorig jaar was ProRail aanwezig bij 40 (interne en externe) evenementen. Ook hebben we onze campusrecruitmentstrategie verder ontwikkeld. Tevens zijn er nieuwe starters geworven voor het IT Young Talent Programme, en volgend jaar moeten dat er nog meer worden.

Diversiteit en inclusiviteit

ProRail spant zich in als inclusief werkgever en wil een organisatie zijn waar medewerkers zich veilig en welkom voelen. Samen werken we aan een werkomgeving waar we onszelf kunnen zijn en investeren we in een sociaal veilige omgeving waar talenten en verschillen de ruimte krijgen.

Versterking inclusief vermogen

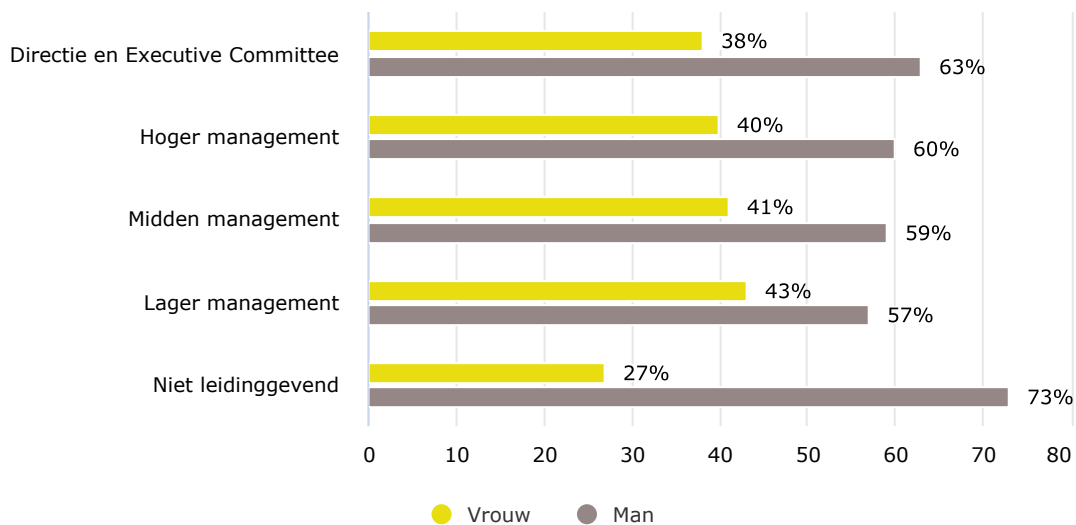
2021 is een jaar geworden waarin het programma Diversiteit & Inclusiviteit, nu drie jaar onderweg, het belang van inclusiviteit en een sterk inclusief vermogen nog meer bestendig heeft. In de loop van het jaar hebben we wederom getracht veilige omgevingen te creëren waarbinnen individuele collega's hun ervaringen konden delen, zich konden uitspreken en grenzen bespreekbaar konden maken. Met deze inzichten werd bijgedragen aan het vergroten van ons bewustzijn op allerlei diversiteitsthema's en in het herkennen van uitsluitingsmechanismen en de impact van onbewuste vooroordelen. We hebben een groep collega's zien opstaan als Inclusiemaker.

De ambitie van ProRail is een oordeelvrij werving- en selectieproces, zodat we een aantrekkelijke werkgever zijn voor alle talenten die ons bedrijf kunnen komen versterken. Onze ambitie is om onze managers en werknemers te bekwamen in onbevooroordeeld samenwerken en het continu

versterken van eigen inclusief vermogen. Daarmee willen we ons innovatief en probleemoplossend vermogen laten groeien, zodat we als geheel betere prestaties neer kunnen zetten.

In 2021 is ingezet op inclusief opdrachtgeverschap. We dragen als opdrachtgever van grote (bouw)opdrachten en als eigenaar van vele tenders/aanbestedingen in Nederland bij aan de opgave om binnen Nederland kansen te vergroten voor talenten met afstand tot de arbeidsmarkt.

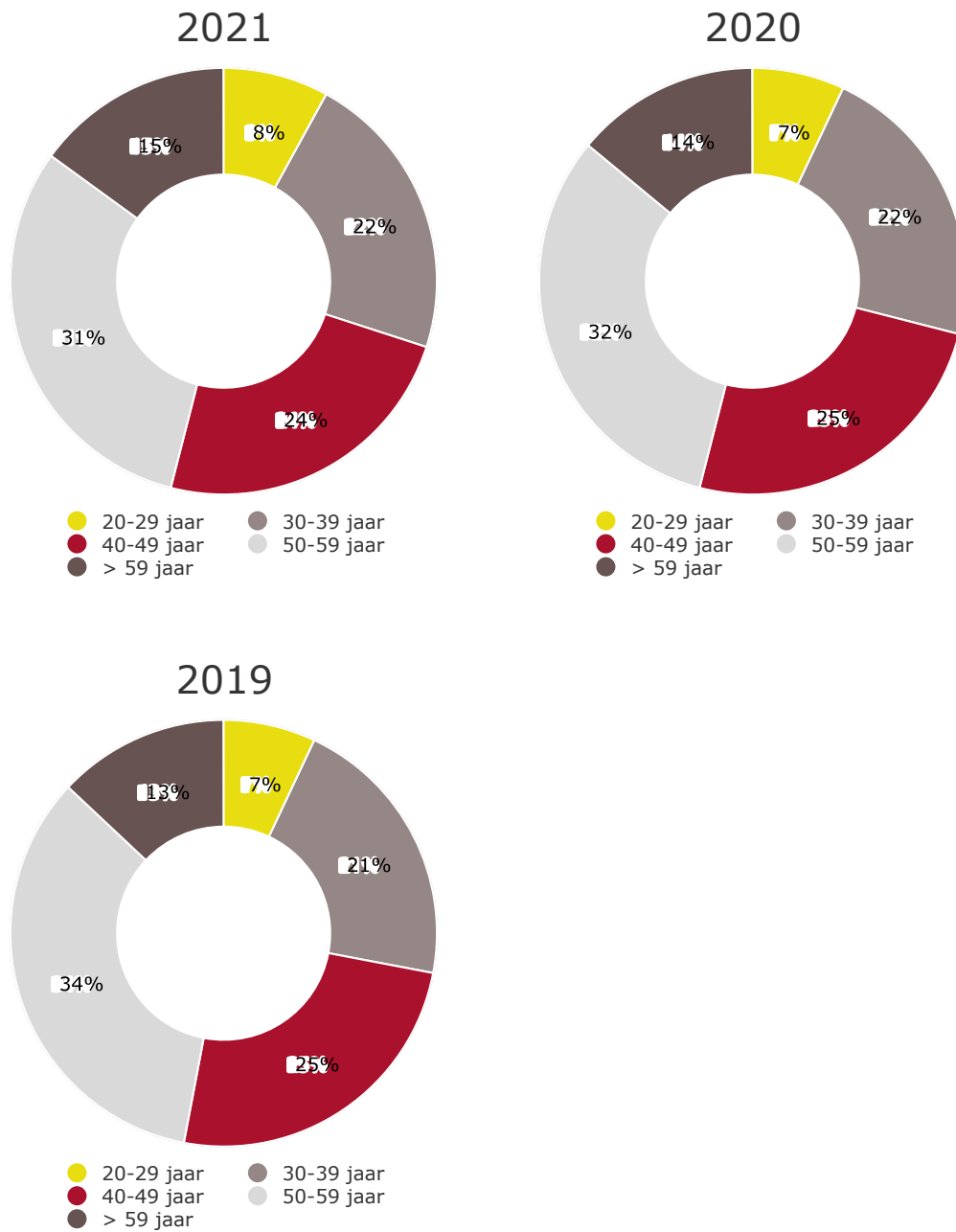
Verdeling man-vrouw



De verdeling man-vrouw is berekend op basis van het aantal medewerkers met een dienstverband in het boekjaar.

Het percentage vrouwelijke leden van de raad van commissarissen was eind 2021 33% en bleef daarmee ongewijzigd. In 2021 veranderde de raad van bestuur van ProRail, bestaande uit drie personen. Met de samenstelling John Voppen (CEO), Ans Rietstra (COO) en Mirjam van Velthuisen (CFO) is de man/vrouw-verhouding gewijzigd ten opzichte van 2020 toen twee van de drie leden mannen waren.

Leeftijdsopbouw



Het is de kracht die telt, niet de beperking

Net als in voorgaande jaren hebben we aandacht besteed aan talenten met een afstand tot de arbeidsmarkt. In 2021 zijn binnen het Inclusie-programma nieuwe talenten aan de slag gegaan met een arbeidsbeperking of een taalachterstand. Ook zijn medewerkers vanuit dit programma doorgestroomd binnen de organisatie. Rond deze talenten vormt zich een groep managers, interne coaches en werkplekbegeleiders die de samenwerkingen tot een succes maken.

Toegankelijkheid werkplekken

In 2021 is de toegankelijkheid van onze werkplekken verder verbeterd. Ook is onderzocht welke behoefte er onder het personeel bestaat aan een multifunctionele ruimte voor rust, gebed of spirituele bezinning. Dit onderzoek heeft ertoe geleid dat in 2021 randvoorwaarden zijn opgesteld in samenspraak met gebruikers, en dat in Eindhoven de eerste locatie is opgeleverd. In 2022 zullen er meer volgen. Verder is de digitale toegankelijkheid van onze informatie zowel extern als intern vergroot.

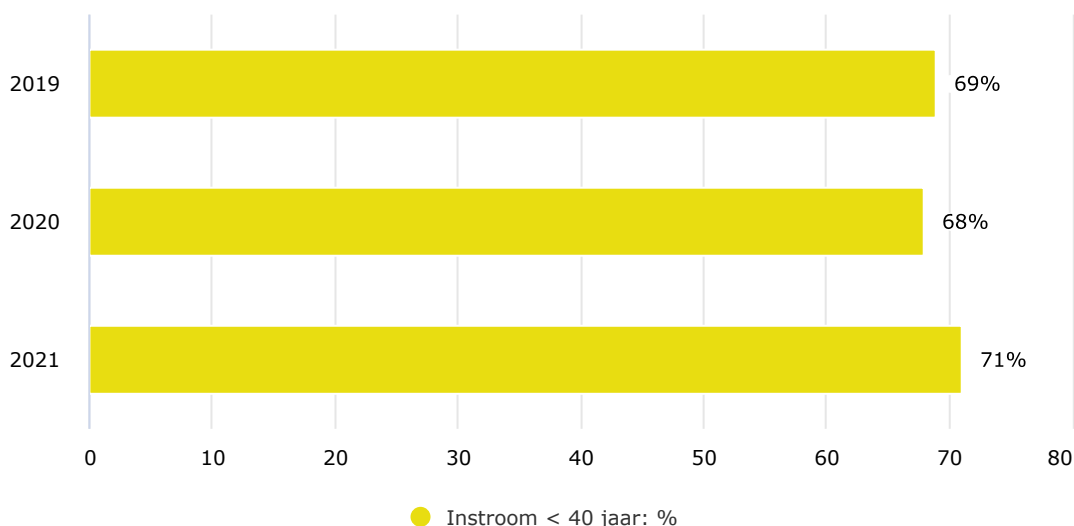
Culturele diversiteit zichtbaar

We hebben gesprekken gevoerd over sociale (on)veiligheid op de werkvloer en de effecten van culturele verschillen. Zeer waardevolle gesprekken die het bewustzijn verder hebben versterkt en van culturele diversiteit een speerpunt hebben gemaakt. In 2021 hebben we diverse thema's rondom culturele diversiteit op de agenda gezet, nieuwe wervingskanalen aangeboord en netwerken uitgebreid.

De samenwerking met BAM, Strukton, diverse ministeries, RailCenter, UAF en bemiddelaars heeft geleid tot nog meer focus om statushouders aan het werk te krijgen in de spoorbranche. Er startten statushouders in diverse functies binnen ProRail en in samenwerking met Utrechtse partijen organiseerden we ons eerste Eigen Kracht-traject; een programma waarin anderstaligen meer leren over werken bij ProRail en over de Nederlandse arbeidsmarkt.

In januari 2021 hebben we in samenwerking met het Centraal Bureau voor de Statistiek onze culturele diversiteit van dichtbij bekeken. De rapportage – peildatum 31 december 2020 – laat zien hoe divers we zijn in cultureel opzicht en vormt een stimulans voor verdere versterking van onze culturele diversiteit de komende jaren. Onderdeel van deze inspanningen is het wegnemen van onze (onbedoelde en onbewuste) uitsluitingsmechanismen in werving en selectie en het versterken van ons bewustzijn rond vooroordelen, de representatie en het tonen van onze culturele diversiteit, en het bespreekbaar maken van micro-agressie (minachtend, beledigend of aanvallend gedrag ten aanzien van iemands identiteit).

Vergrijzing en verjonging

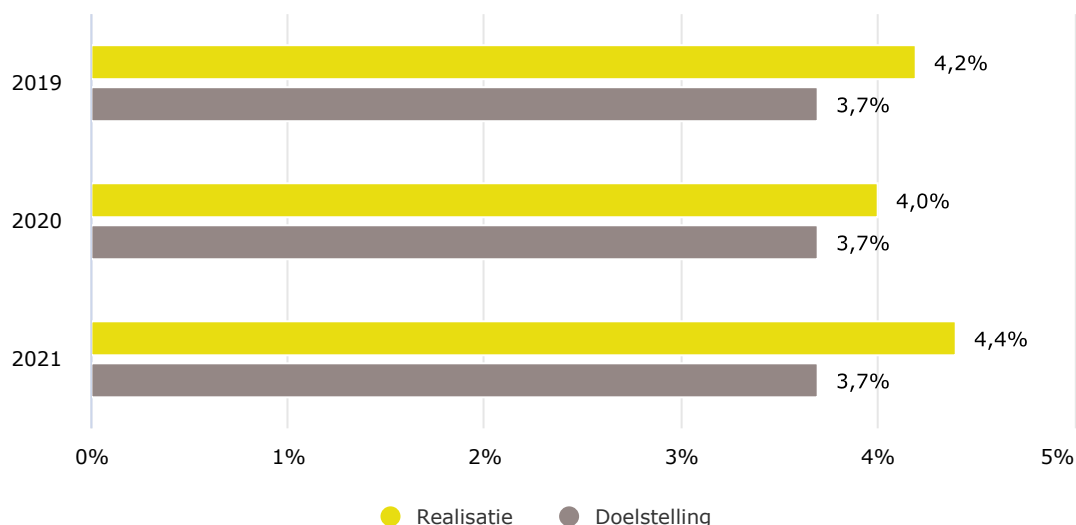


Ook ProRail heeft te maken met toenemende vergrijzing. In 2021 was ruim twee op de drie (71%) van de nieuwe medewerkers jonger dan 40 jaar. Het percentage medewerkers jonger dan 40 jaar

steeg daardoor licht (van 28% naar 30%). Ook de komende jaren zal de focus bij de instroom liggen op deze doelgroep.

We zetten in op versterking van de samenwerking tussen de zes leeftijdsgroepen die we hebben gedefinieerd. Young ProRail en ProRail NEXT investeren samen met het Programma Diversiteit & Inclusiviteit in vergroting van het bewustzijn rond generatieverschillen en versteviging van de verbinding tussen de verschillende generaties.

Verzuim



In voorgaande jaren daalde het verzuim, maar in 2021 is het verzuim toegenomen, ook het langdurige. Het frequent verzuim is echter afgenomen. Een nadelig effect is dat dreigend verzuim niet altijd tijdig onderkend kan worden. Er is in het afgelopen jaar veel voorlichting gegeven over het goed inrichten van werkplekken en vervulling van de noodzakelijke randvoorwaarden. ProRail biedt daarnaast aan alle medewerkers interventies ter ondersteuning van fysiek, mentaal en sociaal-emotioneel welzijn. Het blijft noodzakelijk om veel aandacht te geven aan preventieve interventies omdat dit uitval op de langere termijn kan voorkomen. We gaan ervoor zorgen dat leidinggevenden en medewerkers beter hun weg vinden naar de hulpmiddelen die ProRail op dit gebied aanbiedt. Er is een start gemaakt met de opzet van Preventief Medische Onderzoeken. Tenslotte is de arbodienstverlening opnieuw aanbesteed.

Anders organiseren

ProRail implementeert op diverse plekken andere manieren van werken, zodat de medewerkers zo goed mogelijk onze strategie voor nu en in de toekomst kunnen realiseren.

Inspelen op verwachte groei verkeer

Omdat de verwachte groei op het spoor landelijk en op gebiedsniveau betere integratie van planning en uitvoering vereist, startte in 2020 de implementatie van 'Samenspel voor meer treinen'. Die beweging geeft vorm aan de landelijke coördinatie van infrawerken en de organisatie van samenwerking binnen teams die samen resultaatverantwoordelijk zijn voor onderhoud en wijziging van het netwerk in een gebied. Dit betreft zowel de aanpassing van de organisatie als sociale en cultuuraspecten.

In 2021 startte de raad van bestuur met het vervolg, met het onder de loep nemen van de overall besturing van ProRail. De verwachte groei vereist niet alleen andere samenwerking in de spoornetwerkontwikkeling, maar ook in de operatie en grotere inzet op digitalisering. Halverwege het jaar is als eerste stap gestart met werken in een slagvaardiger en kleinere ExCo. In 2022 wordt hier verder vorm aan gegeven in termen van strategie, organisatie en manieren van werken.

Personeelsplanning

Het uniforme proces voor personeelsplanning is in 2021 ingevoerd; in totaal hebben nu vijf bedrijfsonderdelen het traject afgerond en is de zesde gestart. Deze bedrijfsonderdelen vertegenwoordigen 80% van de organisatie in fte's, waarbinnen de kritieke functies circa 43% van de organisatie vertegenwoordigen.

Doordat personeelsplanning nu in een groot deel van de organisatie is ingevoerd, kunnen we enkele trends zien waarop we gericht kunnen inspelen: het aantrekken van voldoende personeel, de ontwikkeling en ontwikkelbaarheid van medewerkers, en de behoefte aan mobiliteit en doorstroombmogelijkheden.

Daarnaast is de ambitie om personeelsplanning op ProRail- en opgaveniveau te gaan doen en de integraliteit met andere (financiële) processen te vergroten. Daarmee kan de aansluiting worden gemaakt op de verandering naar opgavesturing in de organisatie. Hiervoor zal de huidige personeelsplanning verder worden ontwikkeld.

Onderbezetting en maatregelen bij Verkeersleiding

Op een aantal verkeersleidingsposten kampt ProRail met een tekort aan treinverkeersleiders. Zij zorgen er dag en nacht voor dat treinen veilig en zoveel mogelijk volgens 'het spoorboekje' kunnen rijden. Op enkele posten is het al langer lastig om de uitstroom van medewerkers bij te houden met het werven en opleiden van nieuwe professionals. Daar kwam het hogere ziekteverzuim als gevolg van corona nog bij. Dat heeft veel gevraagd van onze mensen: extra diensten draaien, eerder terugkomen van vakantie of vrije dagen opgeven en soms geen pauze kunnen nemen. Ook voor reizigers leverde het hinder op door uitval van treinen.

We hebben extra maatregelen genomen om het personeelstekort tegen te gaan. Voor de korte termijn is op verkeersleidingsposten waar tekorten zijn personeel van andere verkeersleidingsposten ingezet. Voormalige treinverkeersleiders die inmiddels elders in de organisatie werken, hebben tijdelijk diensten gedraaid op verkeersleidingsposten waar dat hard nodig was. Ook kregen de medewerkers op de verkeersleidingsposten een tijdelijke compensatietoeslag. Voor de langere termijn blijven we flink investeren in wervingscampagnes om nieuwe treinverkeersleiders aan te trekken, het werving- en selectiebudget is in 2021 verhoogd ten opzichte van eerdere jaren. Daarnaast houden we de opleiding voortdurend tegen het licht om te zien of we aankomende medewerkers nog beter kunnen opleiden, zodat de slagingskans wordt vergroot.

Cultuur

ProRail streeft naar een cultuur waarin presteren, ontwikkelen en samenwerken centraal staan. In 2021 hebben diverse centrale bijeenkomsten plaatsgevonden voor managers en medewerkers, waarin steeds deze drie elementen centraal hebben gestaan. Tijdens deze bijeenkomsten is ook de beweging naar hybride werken ondersteund. ProRail medewerkers willen thuis en op kantoor werken in de toekomst combineren. Afgelopen jaar hebben we, na een participatief adviestraject, onze werkomgeving aangepast voor hybride werken. Er zijn onder andere Teamruimtes, projectruimtes en huiskamers ingericht, teamzones gemaakt en de faciliteiten voor digitaal samenwerken zijn uitgebreid.

Cao-akkoord geïmplementeerd in 2021

ProRail en de vakorganisaties FNV Spoor, CNV Vakmensen en VHS Railprofessionals zijn in oktober 2020 gestart met de onderhandelingen voor een nieuwe cao. Na een moeizaam onderhandelingstraject zonder resultaat heeft ProRail begin maart 2021 een eindbod op tafel gelegd. Na een ultimatum van FNV heeft op 28 april 2021 een stakingsactie plaatsgevonden. Daarna zijn partijen weer om tafel gegaan en hebben in mei 2021 de cao-onderhandelingen afgesloten met een cao-akkoord. De nieuwe cao geldt tot 1 januari 2023. De meeste afspraken uit het cao-akkoord zijn in 2021 geïmplementeerd. Ook is het werkbelevingsonderzoek binnen Verkeersleiding gestart dat begin 2022 is afgerond. Er is gestart met het uitwerken van twee langer lopende afspraken rondom een studie naar consignatievergoedingen en aanvullend HR-beleid voor rooster-gebonden personeel. Dit wordt gedurende de looptijd van de cao afgerond. De ProRail cao is van toepassing op alle medewerkers, met uitzondering van directie- en enkele managementleden (circa 1%).

Medezeggenschap

Begin 2021 stonden de verkiezingen van de medezeggenschap op de agenda. De verkiezingen zijn ondanks het verplichte thuiswerken succesvol verlopen. Met 107 kandidaten voor 51 zetels was er echt iets te kiezen. Ook het opkomstpercentage heeft niet te lijden gehad onder het thuiswerken; de gemiddelde opkomst van 69% was vergelijkbaar met voorgaande verkiezingen.

De samenstelling van de ondernemingsraad (OR) is flink veranderd: acht leden hebben afscheid genomen en plaats gemaakt voor nieuwe gezichten. Enkele nieuwkomers zijn geheel nieuw in de medezeggenschap, anderen brengen meerdere jaren ervaring mee uit vorige zittingstermijnen bij een onderdeelcommissie of OR.

Samenstelling ondernemingsraad

Sinds april 2021 is de nieuwe 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
- Hans Raamsdonk
- Esther de Koning

Er is een start gemaakt in de nieuwe samenstelling. Enkele onderwerpen waren al onder handen bij de vorige ondernemingsraad en worden voortgezet.

ProRail streeft naar ontwikkeling en professionalisering. Dat geldt ook voor de medezeggenschapsleden en de medezeggenschap. Het verder vormgeven van een participatieve medezeggenschap is daar onderdeel van.

Het invoeren van hybride werken is participatief opgepakt. De “waar je werkt regeling” is een voorbeeld hoe gezamenlijk een vooruitstrevend plan vorm kan krijgen. Ook de benodigde aanpassing van de gebouwindeling voor het hybride werken is gezamenlijk uitgewerkt en besloten.

In de vorige zittingstermijn is een voorstel ingediend voor het invoeren van een ombudsfunctionaris. Dit voorstel is overgenomen en verder uitgewerkt in een protocol. Er is gestart met een pilot van een jaar. Na dat jaar zal de functie door de afdeling Integriteit, Risicomanagement en Compliance worden geëvalueerd met onder meer OR, vertrouwenspersonen en HR.

De raad van bestuur heeft de ondernemingsraad gevraagd om samen te werken aan een ondernemersbesluit voor de wijziging van de topstructuur van ProRail. De voorbereidingscommissie Strategie van de ondernemingsraad werkt nauw samen met het team en adviseert de ondernemingsraad. Op aandringen van de ondernemingsraad is een eerste deelbesluit genomen over de verkleining van de ExCo. Vervolgbesluiten over opgavegericht sturen, voortbordurend op de invoering van 'Samenspel voor meer treinen, worden gezamenlijk uitgewerkt met een brede vertegenwoordiging uit de organisatie.

Om de verwachte groei op het spoor te kunnen faciliteren en het reguliere verloop in medewerkers op te kunnen vangen, is het plan 'ProRail groeit' opgesteld met diverse aanbevelingen. De medezeggenschap heeft de raad van bestuur uitgenodigd om in gesprek te gaan over de strategische vraagstukken: het doel is om meer duidelijkheid te krijgen over welke keuzes en afwegingen gemaakt zijn of nog moeten worden gemaakt om ProRail op koers te houden de komende jaren.

Naast alle mooie resultaten in 2021 was er ook een flinke crisis. De grote onvrede onder de operationeel medewerkers van Verkeersleiding, veroorzaakt door jarenlange personeelstekorten en het niet goed luisteren naar de medewerkers heeft tot een moeilijke situatie geleid. De ondernemingsraad is gezamenlijk met de onderdeelcommissie Verkeersleiding nauw betrokken bij het zoeken naar oplossingen.

Integriteit en compliance

Bij het streven naar een veilig en duurzaam spoor, is er bij ProRail aandacht voor een open organisatiecultuur, integriteit en compliance. We kunnen als organisatie alleen goed presteren als er goed wordt samengewerkt. Dat is mogelijk als medewerkers open kunnen zijn, mogen leren van fouten, elkaar kunnen vertrouwen én tegenspreken. De afdeling Integriteit, Risicomanagement en Compliance (IRC) en de Corporate Compliance Officer (CCO) adviseren de organisatie daarin. Vragen, signalen en meldingen – zowel van binnen als van buiten de organisatie – geven ProRail de kans om te leren en te verbeteren en daarom is het van belang dat deze positief worden ontvangen.

Gedragscodes

De gedragscode van ProRail geeft handvatten voor een goede samenwerking en wordt regelmatig onder de aandacht van de medewerkers gebracht.

In 2021 is een e-learning met cabaretiers gepubliceerd voor alle collega's. Daarin worden aan de hand van herkenbare dilemma's belangrijke thema's uit de gedragscode op een luchtige en ludieke manier toegelicht.

Goed voorbeeld doet goed volgen. Daarom is het naleven van de gedragscode door het topmanagement belangrijk. Zo heeft de raad van bestuur meegewerkt aan een korte film over integriteit met daarin de oproep aan alle ProRailers om fouten bespreekbaar te maken om daarvan te leren. Ook zijn dilemmasessies in de ExCo gehouden waarbij ExCo-leden dilemma's uit eigen ervaring bespreekbaar hebben gemaakt.

Om de toegankelijkheid van de gedragscode te vergroten voor externen, zijn afgelopen jaar de regelingen behorende bij de gedragscode toegevoegd aan de [publieke website](#).

Eveneens zijn in 2021 voorbereidingen getroffen voor aanpassing van de gedragscode, die in 2022 zal plaatsvinden. Doel is om de gedragscode – in gesprek met de medewerkers – aan te vullen en te wijzigen zodat deze blijft aansluiten bij de actuele vraagstukken van medewerkers en de maatschappelijke context waarin ProRail zich met haar publieke taak beweegt.

Bewustwording

Afgelopen jaar heeft IRC in toenemende mate nadruk gelegd op bewustwording en preventie door het stellen van vragen te bevorderen en zo dilemma's aan de voorkant bespreekbaar te maken. Bewustwording over integriteitsdilemma's is een continu proces met en door de hele organisatie. In dit verband heeft IRC dit jaar gezorgd voor workshops, presentaties, regelmatige nieuwsberichten, het maandelijks faciliteren van open online discussies aan de hand van dilemma's, en prikkelende publicaties in het kader van de Week van de Integriteit in december, zoals een korte film, een online dilemmadiscussie over tegengeluid en een infographic over mogelijk herkenbare integriteitsvraagstukken. Ook is een "awareness-game" ontwikkeld over de omgang met informatie met het doel de informatie- en datalekken terug te dringen. Samen met de vertrouwenspersonen heeft IRC diverse MT's bezocht om toe te lichten waar medewerkers met hun verschillende vragen terecht kunnen. Op deze manier zorgen we ervoor dat medewerkers bewust zijn van wat integriteit, risicomanagement en compliance voor de organisatie, collega's en henzelf betekenen, zodat zij zelf weloverwogen keuzes maken bij hun dagelijkse werkzaamheden.

Integriteitscultuur

In het kader van sturen op compliance en integriteit aan de voorkant, heeft in 2019 een enquête en cultuuronderzoek van de Autoriteit Consument & Markt (ACM) plaatsgevonden bij ProRail en verwante organisaties. In 2021 heeft de ACM, vanwege Covid-19 vertraagd, voor alle belangstellenden binnen ProRail een toelichting gegeven op de resultaten van dit onderzoek. Samen met de ACM heeft de CCO dit onderzoek toegelicht bij de Utrechtse Communicatiekring (UCK) en het Centre for Organisational Integrity (COI).

Adviesfunctie

De gedragscode, interne procedures en ook wet- en regelgeving leveren bij de toepassing ervan regelmatig vragen op. In 2021 heeft de afdeling IRC 63 (advies)vragen ontvangen. Deze adviesvragen dragen niet alleen bij aan het maken van de juiste keuzes, ook dragen deze bij aan beleidsvorming, bijvoorbeeld op het gebied van extern beschikbaar stellen van spoorse materialen en op het gebied van gebruik van camerabeelden en voicelogs.

Meldingen

Ondanks de lange periode van thuiswerken als gevolg van coronamaatregelen blijven meldingen binnenkomen. ProRail is hier blij mee, omdat dit duidt op systematische aandacht voor mogelijkheden om de organisatie te verbeteren.

Het aantal ontvangen meldingen in 2021 is 53, waarvan 2 meldingen 'vermoede misstand'. In vergelijking met de twee voorgaande jaren is het totaal aantal meldingen in 2021 iets afgenomen. Het aantal vragen daarentegen is duidelijk gestegen. Dit duidt op een verschuiving naar een meer preventieve benadering door collega's. Het onderzoek naar de twee vermoede misstanden is in 2021 afgerond. Dit heeft geleid tot een aantal aanbevelingen die inmiddels ook zijn geïmplementeerd.

Inhoudelijk zijn de meldingen zeer divers. Ze hebben betrekking op sociale veiligheid, schending van wet- en regelgeving, belangenverstrengeling en informatie- en datalekken. Met name het aantal meldingen op het gebied van sociale veiligheid is in 2021 nadat de maatregelen rondom Covid-19 zijn ingegaan, afgenomen in vergelijking met andere onderwerpen. Dit kan verklaard worden door de aandacht die er is voor sociale veiligheid en het thuiswerken door een groot deel van de organisatie.

ProRail kent een meldingsprocedure voor meldingen met een maatschappelijke impact (vermoede misstanden). Daarnaast is in 2021 een protocol afgerond voor meldingen over schendingen van de gedragscode en andere onregelmatigheden, zoals ongewenste omgangsvormen. Het protocol biedt duidelijkheid over het meldingsproces, en draagt zo bij aan een toegankelijke en veilige meldcultuur.

Lessons learned

IRC doet na de behandeling van meldingen aanbevelingen ten aanzien van wat er binnen de organisatie verbeterd kan worden. Regelmatig wordt bekeken welke bredere lessen er uit die meldingen, maar ook uit vragen en signalen geleerd kunnen worden.

Zo volgde uit analyse van eerdere informatie- en datalekken dat het wenselijk is om aandacht te besteden aan goed omgaan met informatie. De afdeling ICT heeft in 2021 een beschermerschild in emailverkeer gecreëerd en er is door IRC in het derde kwartaal 'een awareness-game' met bijbehorende campagne gestart. Omdat uit signalen volgde dat collega's moeite blijven houden met dit onderwerp, worden er in 2022 een vervolgspeel en campagne uitgerold.

Een ander voorbeeld: in 2021 werd zichtbaar dat de druk op de operatie (Verkeersleiding) van ProRail hoog is. Vanuit deze context is er een aanzienlijk aantal meldingen gedaan. Deze meldingen zijn door IRC onderzocht en gebundeld in een rapport waarbij algemene thema's zoals samenwerken, communicatie, werkomgeving en klimaat, worden geadresseerd waardoor het rapport inzicht geeft in de cultuur, houding en gedrag bij Verkeersleiding. Op deze manier zijn de lessen uit de meldingen interessant in bredere context. De mogelijkheid om hiervan te leren is door de organisatie opgepakt.

Ten aanzien van interne berichtgeving en communicatie, is het belangrijk gebleken om waar mogelijk toe te lichten dat op basis van feiten en omstandigheden een belangenafweging wordt gemaakt, waarbij ook meeweegt dat ProRail nastreeft een lerende organisatie te zijn. IRC gaat met de afdeling communicatie eerdere gebeurtenissen evalueren en bekijken of hier meer aandacht aan kan worden gegeven.

Privacy & AVG/Wpg

Afgelopen jaar is ProRail verder gegaan met het bevorderen van de bewustwording en implementatie van de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG) en de Wet politiekegegevens (Wpg). Naast de Functionaris voor de Gegevensbescherming (FG) en de twee Privacy Officers, heeft ProRail één of meerdere AVG-ambassadeurs per afdeling, zodat kennis over de AVG beschikbaar is op de werkvloer. De regels die gelden voor het verwerken van persoonsgegevens zijn met presentaties, workshops en communicatie-uitingen onder de aandacht gebracht. In 2021 is een duidelijke stijging van het aantal gemelde datalekken. Dit is een positief signaal omdat dit duidt op grotere bewustwording op het gebied van Privacy en AVG/Wpg. In 2021 is gestart met het uitvoeren van een verplichte externe Wpg-audit naar de politiekegegevens die door buitengewoon opsporingsambtenaren (BOA's) worden verwerkt; deze audit wordt in 2022 afgerond. De acties die hieruit voortkomen, worden vervolgens opgepakt.





Financiën

ProRail staat voor de uitdaging om betaalbaar spoor aan te bieden en daarbij zo efficiënt mogelijk van waarde te zijn voor de stakeholders. Hierover leggen wij op een transparante manier verantwoording af.

Financiële prestaties

Resultaten 2021

De realisatie voor functiewijzigingsprojecten is iets onder planning uit gekomen. Voor wat betreft de functiehandhavingsprojecten is het overgrote deel van de in 2021 geplande productie gerealiseerd. Voor zowel de functiewijzigings- als functiehandhavingsprojecten kent dit verschillende oorzaken, zoals verschuivingen in de tijd van projecten (zowel versnelling als vertraging) maar ook prijseffecten. Voorbeelden van de verschuivingen in tijd zijn bijvoorbeeld prioriteitsstelling, vertraging op een aantal tractie- en energievoorzieningsprojecten (TEV) en de Maaslijn of bijvoorbeeld versnellingen bij het NABO programma of het vrijleggen van de Merwedelingelijn.

Het resultaat uit gewone bedrijfsuitoefening kwam in 2021 uit op € 85 miljoen negatief (2020: € 10 miljoen negatief). In 2021 werd via onder andere onze functiewijzigingsprojecten voor € 1,0 miljard (2020: € 1,0 miljard) geïnvesteerd in materiële vaste activa, waarvan € 809 miljoen (2020: € 796 miljoen) is gefinancierd vanuit de Rijksoverheid en € 220 miljoen (2020: € 208 miljoen) gefinancierd door derden, zoals provincies en gemeenten. ProRail maakt gebruik van financiële instrumenten; voor een nadere toelichting verwijzen wij naar de toelichting op de jaarrekening. De solvabiliteit van ProRail bedraagt ultimo 2021 7,95% (2020: 8,1%); de liquiditeit bedraagt ultimo 2021 0,77 (2020: 0,76).

Het negatieve resultaat van € 85 miljoen in 2021 heeft verschillende oorzaken. Een deel is gerelateerd aan PGO, te weten het netto resultaat van € 55 miljoen inzake de gewezen eindvonnissen in de arbitrage over de opzegvergoedingen PGO pilotcontracten en € 34 miljoen inzake PGO bonussen (zowel in de vorm van uitbetalingen 2021 en reservering van voorziening en verplichtingen). Daarnaast is op apparaatskosten een negatief resultaat behaald van € 10 miljoen, hierin zijn onder andere de kosten inzake hybride werken opgenomen maar ook bijvoorbeeld de kosten inzake het vormen van personeelsgerelateerde voorzieningen en verplichtingen (zoals verlofsparen en de regeling vervoegd uittreden werknemers (RVU)). Aan de andere kant kennen we eveneens positieve resultaten, zoals het resultaat op aanbestedingen van € 7 miljoen en aanvullende omzet van € 7 miljoen (onder andere extra MIRT bijdragen en grondverkoop).

Wat betreft het exploitatiegedeelte realiseerde ProRail in 2021 bedrijfsopbrengsten van € 1,4 miljard (2020: € 1,4 miljard) onderverdeeld naar:

- exploitatiebijdragen van de Rijksoverheid (€ 910 miljoen; 2020: € 868 miljoen);
- gebruiksvergoeding (€ 343 miljoen; 2020: € 334 miljoen);
- overige netto-omzet (€ 41 miljoen; 2020: € 34 miljoen);
- geactiveerde productie (€ 126 miljoen; 2020: € 125 miljoen);
- overige bedrijfsopbrengsten (€ 6 miljoen; 2020: € 6 miljoen).

Voor wat betreft de kosten voor uitbesteed werk en overige externe kosten realiseerde ProRail in 2021 € 914 miljoen (2020: € 829 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.

Situatie in Oekraïne en effect op de spoorsector

In februari 2022 werd de wereld overvallen door het nieuws over de oorlog in Oekraïne. Onze gedachten gaan uit naar onze Oekraïense spoorpartners en de bevolking. De huidige ontwikkelingen in de Oekraïne hebben geen effect op de jaarcijfers 2021. Naar het huidige inzicht zullen de kosten voor energieverbruik in 2022 stijgen ten opzichte van voorgaande jaren,

afhankelijk van de verdere prijsontwikkelingen. Ook zijn wij extra alert op onze cyber security. Daarnaast worden we geconfronteerd met een toenemende onzekerheid of materialen tijdig kunnen worden geleverd, wat gevolgen kan hebben op toekomstige aanbestedingen en de planning van uit te voeren werkzaamheden. Op dit moment is het niet mogelijk een betrouwbare schatting van deze mogelijke effecten te maken. Wij houden de situatie nauwlettend in de gaten en onderzoeken wat de mogelijke gevolgen zijn voor het Nederlandse spoor en welke oplossingen we hier kunnen identificeren. Dit doen wij in nauwe samenwerking met onze partners in de spoorsector.

Effecten COVID-19

In 2021 heeft COVID wederom een groot effect op heel de samenleving gehad. Ook in de spoorsector hebben we deze impact gevoeld. Financieel gezien is het grootste effect van COVID zichtbaar in de daling van de ontvangsten gebruiksvergoeding ten opzichte van de verwachte dienstregeling. ProRail ontvangt van de vervoerders gebruiksvergoeding voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur. De gebruiksvergoeding is onder andere gebaseerd op het gewicht van de treinen die vervoerders inzetten, het aantal kilometers dat gereden wordt en het aantal stations dat een trein aandoet. Uitgangspunt bij de gebruiksvergoeding is dat enkel kosten in rekening worden gebracht die volgen uit het gebruik van het spoor. Gezien het feit dat op verschillende momenten in het jaar de dienstregeling naar beneden is bijgesteld heeft dit ook effect gehad op het gebruik van de spoorweginfrastructuur en daarmee eveneens op de ontvangsten gebruiksvergoeding. Over 2021 is de omzet gebruiksvergoeding ten opzichte van de verwachte dienstregeling gedaald met EUR 34 miljoen. Deze daling is door het Ministerie gecompenseerd in de Rijksbijdragen. Ten opzichte van 2020 is overigens een zeer lichte stijging van de ontvangsten gebruiksvergoeding te zien van EUR 9 miljoen.

In 2021 hebben we ook een investering gedaan in onze kantoorpanden. Deze hebben we aangepast en ingericht op het hybride werken, gericht op ontmoeten en samenwerken. Hiermee ondersteunen we onze medewerkers en managers in de nieuwe manier van samenwerken die ontstaat bij versoepeling van de coronamaatregelen.

Ondanks de COVID maatregelen hebben de activiteiten van ProRail doorgang kunnen vinden en is het spoor onderhouden, vervangen en vernieuwd. De financiering van de activiteiten voor 2021 zijn in 2020 middels een subsidiebeschikking verstrekt. ProRail heeft geen gebruik gemaakt van steunmaatregelen zoals Tijdelijke Noodmaatregel Overbrugging voor Werkgelegenheid (NOW). COVID heeft voor ProRail niet geleid tot het identificeren van waarderingvraagstukken.

Efficiënter werken

ProRail staat voor de uitdaging om klant- en resultaatgericht te blijven werken, ook bij de toekomstig verwachte capaciteitsgroei. Samen met de spoorsector en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat werken we toe naar een nieuwe en toekomstbestendige werkwijze voor werken aan het spoor. Het programma Toekomstbestendig Werken aan het Spoor (TWAS) draagt hieraan bij. Middels dit programma zoekt de sector naar innovatieve werkwijzen om het spoor netwerk betrouwbaar, beschikbaar en betaalbaar te maken en te houden door slimmer samen te werken in de keten. De opgave betreft een omslag naar een met alle partijen in de sector afgestemde nieuwe werkwijze met zo min mogelijk hinder, die actief stuurt op een betere samenwerking en die past binnen de beschikbare financiële middelen. Hierbij is oog voor een betrouwbaar spoorproduct.

Vooruitzicht 2022

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 kan blijven 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 2022 samen met de marktpartijen de benodigde afwegingen maken in de uitvoering van het geplande werk.

Onze werkzaamheden bestaan onder meer uit beheer, onderhoud, vernieuwing en nieuwbouw. Bij de uitvoering van deze werkzaamheden moeten de veiligheid en kwaliteit steeds geborgd zijn. Het is en blijft onze missie om de dienstregeling zoveel mogelijk te realiseren. Daarbij houden we eveneens rekening met de gezondheid van de mensen die aan het spoor werken. ProRail kiest in deze situatie voor het opschaalmodel, bestaande uit verschillende fases. Deze fases zijn afhankelijk van het in steeds mindere mate beschikbaar zijn van kritische capaciteiten van zowel mens als middelen die nodig zijn om het geplande werk in en rondom het spoor te realiseren en waardoor we moeten prioriteren.

ProRail wordt voor het uitvoeren van haar wettelijke taken gefinancierd door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat vanuit het Infrastructuurfonds. Hiermee zijn de financiële middelen gewaarborgd voor het uitvoeren van activiteiten, ook voor 2022.

Effectieve bestedingen

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 2021 € 95 miljoen negatief (2020: € 48 miljoen negatief). De belangrijkste bedrijfsactiviteiten waaraan de middelen besteed worden, zijn hieronder nader toegelicht.

Investeringsprojecten

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

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 spoorinfra en de inzet bij calamiteiten.

Bericht van de raad van commissarissen



Met dit bericht doet de raad van commissarissen (RvC) verslag over zijn werkzaamheden, de bijeenkomsten van de RvC en de bijeenkomsten van de commissies van de RvC in het boekjaar 2021.

Het afgelopen jaar

ProRail heeft ook in 2021 de prestaties die zij met het ministerie van IenW is overeengekomen gehaald. Veel projectwerkzaamheden hebben ondanks COVID doorgang kunnen vinden, waaronder het opleveren van vele projecten zoals een nieuwe brug over het spoor bij de Witte Paarden in Steenwijkerland. Deze is volledig duurzaam, circulair en zonder reizigershinder ontworpen en gebouwd. Bij project Groningen is het diepste punt van de bouwput, 21,5 meter diep, bereikt. Dit is 2 verdiepingen onder de nieuwe sporen en het nieuwe busstation.

Een bijzondere prestatie die hier niet onvermeld kan blijven was natuurlijk de medewerking van ProRail aan de organisatie van de succesvolle grand prix in Zandvoort. Alle betrokken partijen hebben mogelijk gemaakt dat elke vijf minuten treinen vanaf Amsterdam richting Zandvoort konden vertrekken, om de vele Formule 1-fans die per trein reisden te kunnen vervoeren.

Een andere prestatie van formaat die samen met ketenpartners is bereikt, is de start van ETMET RoSA: elke tien minuten een Intercity op de trajecten Rotterdam en Schiphol en Schiphol en Arnhem met de start van de nieuwe dienstregeling 2022.

Voor het goederenvervoer is de opening van het Theemswegtracé dat in samenwerking met het Havenbedrijf Rotterdam tot stand is gekomen een belangrijke verbetering.

De RvC dankt de medewerkers van ProRail voor het behalen van deze prestaties. Deze waardering speelt des te meer omdat ook in 2021 COVID weer een grote rol speelde. Door de inspanningen van ProRail samen met de sector is in 2021 de dienstverlening goed verlopen.

De dienstregeling werd op een aantal momenten in het jaar ernstig verstoord door het winterweer in februari en twee maal een telefoniestoring. Daarnaast ondervond de dienstregeling op een aantal momenten in het jaar problemen door personeelstekort bij de verkeersleiding van ProRail.

Ook in 2021 had ProRail te maken met COVID. De RvC is goed op de hoogte van de aandacht die ProRail heeft voor vitaliteit van medewerkers in deze tijd. Ook ProRail heeft te maken met werknemers die besmet zijn geraakt en long COVID hebben opgelopen. Door de lange periode waarin maatregelen van kracht zijn, wordt een extra beroep gedaan op vitaliteit en flexibiliteit van medewerkers. Contact met medewerkers is daarom in deze tijd extra belangrijk. De RvC waardeert deze aandacht voor de medewerkers.

De RvC onderkent dat het voor de medewerkers van VL-posten niet altijd makkelijk is geweest hun werk uit te voeren door het tekort aan treindienstleiders en COVID. De extra tijdelijke compensatie die deze medewerkers ontvangen is bedoeld als extra blijk van waardering die zij verdienen en hopelijk ook zo ervaren. Ook de medewerkers die VL ondersteunen om de dienstregeling zo goed mogelijk uit te voeren zoals voormalige treindienstleiders die inspringen om de roosters kloppend te maken wil de RvC bedanken voor hun inzet.

De RvC heeft met waardering kennis genomen van het winnen van de verkiezing van Imke Gommans als Young Talent, een compliment waard.

Raad van bestuur en executive committee

Na het terugtreden van Hans van Leeuwen als CFO per 24 april 2021 heeft Nynke Dalstra vanaf die datum als interim CFO gefungeerd. Zij was geen statutair bestuurder en heeft haar werkzaamheden verricht tot het aantreden van Mirjam van Velthuisen-Lormans per 1 november 2021. De RvC is Nynke zeer erkentelijk voor de waarneming waaronder de afronding van diverse werkzaamheden zoals de subsidie aanvraag en de goede aansturing van de Finance organisatie. De RvC bedankt haar hartelijk voor de plezierige samenwerking.

De RvC heeft het proces van de benoeming van de nieuwe CFO ter hand genomen nadat bekend was dat Hans van Leeuwen zou terugtreden. Daartoe is een profielschets opgesteld in aanvulling op de algemene profielschets voor de RvC. De RvB, de OR en de aandeelhouder zijn nauw betrokken geweest bij het selectie- en benoemingsproces. De benoeming van Mirjam van Velthuisen-Lormans door de aandeelhouder is op constructieve wijze tot stand gekomen op basis van een bindende voordracht van de RvC met steun van de RvB en de OR. De RvC is verheugd dat het RvB-team sinds deze datum weer compleet is en wenst haar veel succes en ziet uit naar de verdere samenwerking met haar.

De RvC is verheugd dat Ans Rietstra, de COO van ProRail, 1 van de finalisten bij de verkiezing topvrouw van het jaar was, een prachtige erkenning voor haar.

In 2021 waren er verschillende wijzigingen in de ExCo. De RvB heeft gekozen voor een kleinere ExCo en deze is per 1 september 2021 van start gegaan. De ExCo bestaat per deze datum uit de leden van de RvB en Wouter van Dijk (directeur Asset Management), Riet Schroven (directeur Projecten), Hans Smits (waarnemend directeur VL), Bas Bakker (directeur CM) en Arjen Boersma (Directeur ICT). Per 1 september 2021 is Roel Salden gestopt als directeur VL. Hans Smits is per 1 oktober 2021 benoemd als zijn opvolger. Op 27 augustus 2021 heeft de RvC informeel kennisgemaakt met het nieuwe ExCo-team. Tijdens deze sessie hebben de ExCo-leden hun plannen met betrekking tot de topbesturing toegelicht en besproken met de RvC.

Strategische prioriteiten

ProRail wil in vervolg op Samenspel gaan sturen aan de hand van 7 strategische prioriteiten: 1. lange termijn ontwikkelagenda, 2. netwerk van de toekomst, 3. logistieke operatie basis op orde, 4. infra operatie voor de toekomst, 5. data-gedreven logistieke operatie, 6. data-gedreven infra-operatie op orde en 7. ERTMS .

Deze wijze van sturing en het team dat daarmee aan de slag is, is uitgebreid besproken in een aantal RvC-vergaderingen. De RvC heeft drie vergaderingen specifiek gewijd aan de bespreking hiervan. De RvB en RvC onderkennen de noodzaak tot het nog meer integraal werken en het verder aanbrengen van prioriteiten en het sturen hierop.

Terugblik en bijeenkomsten raad van commissarissen

Verkeersleiding

Door het tekort aan treindienstleiders kon met name in de zomerperiode een aantal lijnen niet bediend worden. Dit onderwerp staat regulier op de agenda van de RvC-vergaderingen. De RvB informeert de RvC over de extra opleidingscapaciteit, de verkorte opleidingen en de stand van zaken op de verschillende VL-posten. Ondanks de krappe arbeidsmarkt hebben zich meer kandidaten aangemeld voor de opleidingsklassen dan er op korte termijn plaats is.

De RvC heeft kennis genomen van het onderzoek van BCG dat op verzoek van ProRail is gedaan. Het plan van aanpak voor de verbetering van VL is tot stand gekomen in afstemming met de RvC. De RvC begrijpt dat de capaciteitsproblemen niet op korte termijn opgelost zullen zijn en dat tot en met oktober 2023 tekorten een rol zullen blijven spelen. Hoe en welk effect COVID de komende periode zal hebben op bijvoorbeeld het ziekteverzuim op de VL-posten is op dit moment nog niet te zeggen.

De RvC vindt het van groot belang dat naast het oplossen van de huidige capaciteitsproblemen een plan van aanpak voor de middellange en lange termijn wordt opgesteld om daarmee perspectief te kunnen bieden aan de medewerkers en de sector. Dit perspectief is voor de medewerkers belangrijk om hen daarmee zekerheid te geven voor de middellange en lange termijn.

Om de betrokkenheid van de RvC bij de VL-medewerkers te laten zien heeft de RvC in september een bezoek gebracht aan de VL-post Amsterdam en is tijdens dit bezoek in gesprek gegaan met medewerkers van deze post. Zo kon de RvC op locatie de werkzaamheden van de medewerkers zien en de ervaringen van de medewerkers en management horen. De RvC heeft dit bezoek als zeer waardevol ervaren, ook omdat het in COVID tijd niet altijd doenlijk was bezoeken aan de operatie te brengen.

Strategisch personeelsplan

De RvC heeft in een aantal vergaderingen de noodzaak van een strategisch personeelsplan besproken gelet op de krapte op de arbeidsmarkt, de voorziene groei, de digitalisering van het spoorstelsel en pensionering van medewerkers.

Ook ProRail heeft te maken met de krapte op de arbeidsmarkt. Dat speelt niet alleen bij VL maar breder, bijvoorbeeld bij technisch personeel dat ProRail en de markt willen werven. Dit speelt ook bij de aannemers die voor ProRail het spoor onderhouden. Daarnaast heeft ProRail de komende jaren te maken met uitstroom in verband met pensionering van medewerkers. Omdat het

spoorstelsel zich steeds meer zal ontwikkelen naar een digitaal stelsel, vereist dat andere competenties van de nieuwe en huidige medewerkers.

Het personeelsplan van ProRail ziet op een groot deel van de organisatie en geeft inzicht in mobiliteit, doorstroom en trends. ProRail kan aan de hand daarvan prioriteiten stellen. ProRail heeft de recruitment functie versterkt om meer nieuwe medewerkers te kunnen werven. Het streven naar meer diversiteit is onderdeel van het personeelsplan.

De RvC en de RvB hebben geconcludeerd dat het tijdig werven van gekwalificeerd personeel, het opleiden van medewerkers, een goed loopbaanbeleid, het behoud van medewerkers en het succes daarvan in een krappe arbeidsmarkt cruciaal is ten behoeve van (het onderhoud) het spoor maar ook om de voorziene groei te kunnen waarmaken.

COVID/hybride werken

Medewerkers met kantoorwerk kunnen door deze wijze van werken op kantoor collega's ontmoeten. De start van dit hybride werken was voorzien in het najaar. Deze start is uitgesteld in verband met de corona maatregelen. De RvC heeft begrip voor de teleurstelling van medewerkers die er naar uit hadden gekeken om hun collega's na lange tijd weer live te zien. De COVID maatregelen leidde ook in 2021 een grote afname van het aantal reizigers.

De RvC heeft kennis genomen van de financiële impact van covid op ProRail met betrekking tot 2021: een verlaging van de inkomsten met betrekking tot de gebruiksvergoeding ten opzichte van de verwachte dienstregeling van EUR 34 miljoen. Deze verlaging is in 2021 financieel gecompenseerd door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat middels een aanvulling op de BOV subsidie.

Aandachtspunten

De RvC heeft in 2021 naast covid en VL andere belangrijke onderwerpen besproken zoals veiligheid, goederen, de nieuwe topbesturing en de verwachte mobiliteitsgroei.

Veiligheid

ProRail heeft de missietekst aangepast om het belang van veiligheid nog prominenter te benadrukken. Aangezien veiligheid cruciaal is, stond dit onderwerp standaard op de agenda van de RvC. De RvC is bijvoorbeeld geïnformeerd over de voortgang van het NABO programma, de verbetering van de veiligheidscultuur, de maatregelen in de Haven, de maatregelen met betrekking tot laagspanning, de besprekingen met toezichthouders en het besluit met betrekking tot kwartsstof.

De RvC benadrukt dat de nodige aandacht en verbetering op het gebied van veiligheid en verankering in de cultuur nodig is en blijft. In de prioriteitsstelling dient dit steeds voorop te staan.

Een element dat op het gebied van veiligheid speelt is dat ProRail te maken heeft met een verscheidenheid aan regelgeving die ook nog eens per regio kan verschillen terwijl ProRail een landelijk spoorstelsel beheert. Zo zijn de eisen die voor emplacementen gelden niet landelijk uniform. Bij de inwerkingtreding van de omgevingswet zal dit probleem zich nog meer voordoen omdat dan meer dan één bevoegd gezag zeggenschap krijgt over bijvoorbeeld emplacementen.

ProRail heeft ook te maken met verschillende soorten wetgeving die niet goed op elkaar aansluiten en in sommige gevallen tegenstrijdige uitvoeringshandelingen vereisen, bijvoorbeeld bij veiligheidsregels en milieuregels. Bijkomend knelpunt is dat handelen c.q. nalaten om te voldoen aan één van beide eisen over en weer kan leiden tot sancties. ProRail is hierover is

gesprek met inspecties en beleidsbepalers. Dat laat natuurlijk onverlet dat ProRail wel moet voldoen aan de eisen gesteld door de bevoegde gezagen.

In april van 2021 zijn de blusvoorzieningen op Waalhaven Zuid goedgekeurd als tijdelijke voorziening, ProRail spant zich zo goed mogelijk in deze op langere termijn door de structurele voorzieningen te vervangen. Daardoor kan vervoer van gevaarlijke stoffen weer kan worden afgehandeld op emplacement Waalhaven Zuid. Dat is een belangrijke stap in het proces om te voldoen aan de eisen.

ProRail spant zich maximaal in om op 1 januari 2023 te voldoen aan de vergunningseisen voor de emplacementen in de Haven. Met name met betrekking tot het emplacement Waalhaven Zuid is ProRail in grote mate afhankelijk van de medewerking van veel partijen en voldoende financiering. Dat maakt het een complex proces. De blustrein op Waalhaven Zuid blijft beschikbaar als achtervang.

Goederen

Bedieningsmodel heuvelen op Kijfhoek en vervanging heuvel

De RvC heeft de investering gemoeid met de vervanging van de heuvel goedgekeurd. ProRail investeert € 150 miljoen in de vernieuwing van de infrastructuur op Kijfhoek. De consequenties van het project voor de gebruikers van Kijfhoek zijn ingrijpend: in 2023-2024 is gedurende 18 maanden 50% van de heuvelcapaciteit niet beschikbaar. Dit is een ingrijpende en langdurige buitendienststelling die veel hinder voor de gebruikers zal opleveren.

ProRail heeft in 2020 een LOI gesloten met DB Cargo met de intentie dat ProRail de sorteerdienst (inclusief de heuvellocomotieven en medewerkers) van DB Cargo zou overnemen met als doel de infrastructuur op Kijfhoek beter te benutten (en zonder beperkingen open te kunnen stellen voor alle goederenvervoerders). DB Cargo heeft midden 2021 een nieuwe belangenafweging gemaakt en om haar moverende redenen besloten de sorteerdienst toch zelfstandig te blijven uitvoeren (en vervolgens is de LOI opgezegd). DB Cargo wil de gereguleerde sorteerdienst zelf gaan aanbieden. Hoe deze dienst zal worden aangeboden is nog niet bekend. Om een betere benutting van de infrastructuur en zo min mogelijk drempels voor andere goederenvervoerders mogelijk te maken op Kijfhoek oriënteren de RvB en RvC zich op diverse scenario's voor een effectieve benutting van de heuvel door alle goederenvervoerders op non-discriminatoire basis zodat daar in 2022 een besluit over kan worden genomen.

ERTMS

ERTMS staat regelmatig op de agenda van de RvC. Thema's hierbij zijn onder andere de voortgang, de verdere uitrol, de aanbestedingen, mijlpalen en planning en digitalisering. Deze digitalisering vergt verdere ontwikkeling van digitale vaardigheden van medewerkers en de organisatie omdat dit een omslag betekent van het "werken met spullen" naar "het werken met software".

Het huidige systeem voor beveiliging van het spoor (Automatische Trein Beïnvloeding ATB) functioneert goed, maar is verouderd en behoeft vervanging. Het kabinet heeft ervoor gekozen om landelijke ERTMS uit te rollen. In het Programma ERTMS wordt de eerste fase van deze uitrol verzorgd, waarbij gestart wordt met de uitrol op een aantal baanvakken.

ProRail werkt aan ERTMS in twee hoedanigheden. Ten eerste is de afdeling Programmadirectie ERTMS (PD) ondergebracht bij ProRail om de coördinerende rol voor de invoering van ERTMS binnen de sector te vervullen met als opdrachtgever de DG Mobiliteit van IenW en daarmee de regietaak te vervullen. Daarnaast is ProRail (de afdeling Implementatie ERTMS ProRail (IEP)) belast met de uitrol van ERTMS in de bestaande railinfrastructuur. Het eerste deel van het programma ERTMS omvat kort gezegd de uitrol van ERTMS op 7 baanvakken, de aanpassing van bedrijfsprocessen en

systemen, het opleiden van machinisten en verkeersleiders en de ombouw van het reizigers- en goederenmaterieel.

In 2021 is ProRail met Thales en Siemens als kandidaat systeemleveranciers de dialoofase van de aanbesteding voor het Central Safety System (CSS) in de railinfrastructuur ingegaan, naar verwachting zal begin 2022 de opdracht tot levering van het CSS aan één systeemleverancier worden gegund. Voorts zijn in 2021 de Noordelijke lijnen aan de scope van het programma toegevoegd, zijn de voorbereidingen gestart voor een studie om te komen tot scenario's voor de landelijke uitrolvolgorde ERTMS op de overige baanvakken met een indicatieve planning en budget.

Het ERTMS programma blijft een intensief traject, niet alleen door de omvang en tijdsperiode van het programma en de vele stakeholders die daarbij betrokken zijn, maar ook door vele uitdagingen zoals de omslag naar digitalisering, het op tempo houden van de uitrol, de introductie van nieuwe systemen en processen en de besluitvormings- en financiële aspecten bij de uitrol van ERTMS en de ombouw van het materieel van reizigers- en goederenvervoerders.

2022 en verder

Op korte termijn zijn verschillende thema's die de aandacht van ProRail vragen. In 2022 zal de RvC aan de hand van roadmaps de onderwerpen VL, veiligheid, goederen, strategie, operatie op orde en de organisatie ontwikkelingen met de RvB bespreken. Daarnaast zal de RvC de zbo omvorming agenderen met het oog op een zorgvuldige implementatie. Ook zal de aandacht gaan naar het vasthouden van de goede prestaties en de manier van werken zoals hybride werken. Verder spelen het onderhoud en verbeteren van de infrastructuur, ERTMS en goederenvervoer.

Bijeenkomsten

In 2021 kwam de RvC bijeen in 9 vergaderingen. In het eerste deel van de vergaderingen vergaderde de RvC zonder de RvB. Alleen de bijeenkomsten in augustus, september en november 2021 hebben fysiek plaats kunnen vinden. Helaas waren andere bedrijfsbezoeken dan het bezoek aan de VL-post Amsterdam niet aan de orde door COVID. De RvC ziet uit naar meer bezoeken zodra de COVID maatregelen dat weer toelaten.

ProRail bereidt zich op de groei voor door het aannemen van nieuwe medewerkers. De inzichten op basis van het strategisch personeelsplan zijn daarvoor goed bruikbaar. Ook ProRail heeft te maken met een tekort op de arbeidsmarkt. ProRail bespreekt met bijvoorbeeld aannemers welke maatregelen mogelijk zijn om het tekort aan technisch personeel te verminderen.

De RvC heeft in een aparte sessie met ProRail en PBL de verwachte mobiliteitsgroei en de mogelijke scenario's besproken, mede naar aanleiding van een rapport van PBL over dit onderwerp. Ontwikkelingen zoals meer thuiswerken, een groeiende bevolking en verdere verstedelijking, en duurzaamheid zullen effect hebben op de groei. De groei zal op korte termijn in ieder geval worden beïnvloed door COVID. De RvC vraagt in de besprekingen met de RvB aandacht voor de maakbaarheid van de groei, gelet op o.a. de spanning op de arbeidsmarkt en beschikbaarheid van (financiële) middelen.

De RvC-leden waren vrijwel altijd allemaal aanwezig. De besprekingen in de commissies van de RvC werden steeds teruggekoppeld tijdens de RvC-vergadering. Er is regelmatig contact tussen de voorzitter van de RvC en de voorzitter van de RvB en tussen de (overige) leden van de RvC en de RvB geweest.

De RvC sprak in 2021, naast de eerdergenoemde onderwerpen, onder meer over:

- De jaarstukken 2020
- Controleplan Deloitte
- HR, Personeelsbeleid, FTE ontwikkeling
- Mobiliteitsgroei

- ERTMS
- PGO
- Mobiliteit in 2030/2040 en investeringsagenda
- Risk management en compliance

In de statuten van ProRail is opgenomen dat de raad van commissarissen voor bepaalde onderwerpen goedkeuring moet verlenen. Hieronder vallen onder meer onderwerpen die betrekking hebben op de strategie van de onderneming, aandelen, deelnemingen en investeringen boven een bedrag van ten minste € 35 miljoen. Hieronder de investeringsvoorstellen die in 2021 zijn besproken.

- Wijziging scope NABO-programma
- FIVAT
- Klimaatakkordgelden Fietsparkeren bij stations
- Maaslijn
- MLT-reizigers
- Brandblusvoorzieningen havenemplacementen
- Amersfoort-West

Per vergadering worden documenten ter kennisname aan de RvC gezonden door de RvB. Het betreft onder andere informatie over juridische zaken en risico's, een regulier overzicht met de belangrijkste issues, kwartaalrapportages, het halfjaarrapport, Kamerbrieven en documenten over de subsidieaanvraag.

Een aantal RvC-leden heeft in 2021 bijeenkomsten met de OR bijgewoond.

Bespreken eigen functioneren

In 2021 is de RvC gestart met de zelfevaluatie over het jaar 2021, deze is begin 2022 afgerond.

Functioneren RvB(-leden)

Het functioneren van de RvB-leden is in de eerste helft van 2021 besproken.

Onafhankelijkheid

De RvC is van mening dat hij in 2021 onafhankelijk heeft kunnen functioneren.

Bijeenkomsten commissies

Auditcommissie

In 2021 kwam de auditcommissie 7 keer bijeen. De auditcommissie heeft onder andere de volgende zaken besproken: de jaarstukken 2020, actualiteiten, halfjaar rapport ProRail, concept subsidieaanvraag 2022, subsidieverklaringen, kwartaalrapporten Corporate Audit, cybersecurity, investeringsvoorstellen, fiscale zaken (waaronder belastingbeleid), de Fte-ontwikkeling en de omgevingswet. De commissie heeft voorts het auditjaarplan en het jaarbudget 2021 met een positief advies aan de RvC voorgelegd. De externe accountant was aanwezig bij de bespreking van de jaarrekening, het accountantsverslag en de managementletter. Voor het boekjaar 2021 is accountantskantoor Deloitte de accountant van ProRail B.V. en Railinfratrust B.V.

Selectie- en benoemingscommissie

In 2021 kwam de selectie- en benoemingscommissie twee keer regulier bijeen. Daarnaast waren er extra overleggen in verband met de benoeming van de nieuwe CFO. De commissie houdt een rooster van aftreden van commissarissen bij en doet voorstellen voor (her)benoeming van commissarissen en RvB-leden.

Remuneratiecommissie

In 2021 kwam de remuneratiecommissie twee keer bijeen. Dit werd gecombineerd met de selectie- en benoemingscommissie. In deze vergadering is onder meer gesproken over de beoordeling van de RvB-leden, hybride werken, personeelsplanning, Fte's en ontwikkelingen op het gebied van VL en werd de CAO besproken.

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 uit zes leden, die zijn benoemd voor een periode van maximaal vier jaar, met een maximum van twaalf jaar. Alle leden hebben de Nederlandse nationaliteit. De RvC-leden zijn:

Naam	Datum eerste benoeming	Meest recente herbenoeming	Eerste datum van aftreden*	Herbenoembaar
De heer J.G.M. Alders, <i>president commissaris</i>	27 juni 2014	29 juni 2018	29 juni 2022	Ja
Mevrouw J.G.H. Helthuis, <i>vicevoorzitter</i>	13 april 2011	18 april 2019	18 april 2023**	Nee
Mevrouw A.C.W. Sneller	1 maart 2015	18 april 2019	18 april 2023**	Ja
De heer L.M. Sondag	1 maart 2015	18 april 2019	18 april 2023**	Ja
De heer T.R. Bercx	18 april 2019	N.v.t.	18 april 2023**	Ja
De heer C.J.A.M. Romme	1 september 2019	N.v.t.	1 september 2023**	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. De samenstelling is in het jaar 2021 niet gewijzigd.

Nevenfuncties

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

Naam	Nevenfuncties ultimo 2021
De heer J.G.M. Alders Geboortejaar: 1952	<i>Functie:</i> Directeur, Hans Alders Procesregie & Advies BV <i>Nevenfuncties:</i> <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 bestuurlijk overleg mosseltransitie (tot april 2021) • Informatie heroriëntatie, Vereniging VvAA (tot 1 juni 2021) • Voorzitter Stichting Landgoed Fraeylemaborg (per 1 januari 2022)
Mevrouw J.G.H. Helthuis Geboortejaar: 1962	<i>Functie:</i> Managing Director, Van Doorne N.V. <i>Nevenfuncties:</i> <ul style="list-style-type: none"> • Lid raad van commissarissen, Van Lanschot Kempen N.V. en een aantal van haar groepsmaatschappijen (tot 27 mei 2021) • Lid raad van commissarissen, De Volksbank (per 20 september 2021)
Mevrouw A.C.W. Sneller Geboortejaar: 1965	<i>Functie:</i> Hoogleraar Interne Beheersing, in het bijzonder Waarde van IT, Nyenrode Business Universiteit <i>Nevenfuncties:</i> <ul style="list-style-type: none"> • Lid raad van commissarissen, Achmea B.V. en een aantal van haar groepsmaatschappijen • Lid raad van commissarissen, Infomedics Holding B.V. • Lid raad van commissarissen, Van Wijnen Holding B.V. • Bestuurder en partner, Bureau voor Management en ICT Coöperatie U.A. (tot 31 december 2021) • Lid Audit Advies Commissie, UWV • Lid van bestuur, Vereniging Wigo4it in coöperatief verband met uitsluiting van aansprakelijkheid (U.A.) (tot 31 december 2021) • Eigenaar eenmanszaak Lineke Sneller • Lid raad van bestuur, Stichting Berenschot Beheer (per 18 mei 2021)
De heer L.M. Sondag Geboortejaar: 1962	<i>Functie:</i> 'Private Investor' in diverse ondernemingen, waaronder Xunday Participaties B.V. <i>Nevenfuncties:</i> <ul style="list-style-type: none"> • Lid raad van commissarissen, Faber Halbertsma Beheer B.V. • Lid raad van commissarissen, Havenbedrijf Rotterdam N.V. • Senior Advisor Board of Management, Eneco Groep N.V. • Adviseur, Vos Logistics B.V. • Adviseur, Scelta Mushrooms B.V. • Commissariaat raad van bestuur (one-tier), Eteck B.V. (per 1 oktober 2021)
De heer T.R. Bercx Geboortejaar: 1963	<i>Functie:</i> CP&PO & Country Cluster Executive, LeasePlan Corporation N.V. <i>Nevenfuncties:</i> <ul style="list-style-type: none"> • Lid raad van toezicht, Stichting Help Ze Thuis komen (per 1 april 2021) • Lid raad van commissarissen, Achmea Beheer B.V. en een aantal van haar groepsmaatschappijen (per 11 oktober 2021) • Lid raad van innovatie, HR Incubator (per 1 oktober 2021)
De heer C.J.A.M. Romme Geboortejaar: 1960	<i>Functie:</i> - <i>Nevenfuncties:</i> <ul style="list-style-type: none"> • Lid raad van toezicht, Stichting TivoliVredenburg • 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 Zorggroep West- en Midden Brabant

Commissies

De RvC kende in 2021 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 nemen deel in de verschillende commissies:

Naam	Auditcommissie	Selectie- en benoemingscommissie	Remuneratie-commissie
De heer J.G.M. Alders	-	Voorzitter	Lid
Mevrouw J.G.H. Helthuis	Lid	Lid	Lid
Mevrouw A.C.W. Sneller	Voorzitter	-	-
De heer L.M. Sondag	-	Lid	Lid
De heer T.R. Bercx	-	-	Voorzitter
De heer C.J.A.M. Romme	Lid	-	-

Aanwezigheid commissarissen

De aanwezigheidspercentages van de afzonderlijke commissarissen zijn als volgt:

Naam	RvC	Audit-commissie	Selectie- en benoemings-commissie*	Remuneratie-commissie*
De heer J.G.M. Alders	100%	-	100%	100%
Mevrouw J.G.H. Helthuis	100%	86%	100%	100%
Mevrouw A.C.W. Sneller	100%	100%	-	-
De heer L.M. Sondag	78%	-	100%	100%
De heer T.R. Bercx	100%	-	100%	100%
De heer C.J.A.M. Romme	100%	100%	-	-

* De selectie- en benoemingscommissie en de remuneratiecommissie hebben in 2021 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	€ 37.042,40	€ 9.090,20	€ 1.453,80
Lid	€ 23.552,60	€ 9.090,20	€ 1.453,80

* Bedrag per commissie, waarbij de selectie- en benoemingscommissie en de remuneratiecommissie uitsluitend voor de vergoeding als één commissie worden aangemerkt, aangezien zij in 2021 gezamenlijk hebben vergaderd.

De hierboven genoemde bedragen zijn ten opzichte van 2020 geïndexeerd op basis van het onderhandelingsresultaat cao ProRail 2021-2023. Het overzicht van de bezoldiging van de RvC is opgenomen in de jaarrekening.

Raad van bestuur

De topstructuur van ProRail bestaat uit een drieledige RvB (CEO, CFO en COO), waarvan de leden ook onderdeel uitmaken van de Executive Committee (ExCo). 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 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. De RvB bestaat uit de volgende drie leden:

Naam	Portefeuille	In dienst	Datum eerste benoeming als bestuurder	Datum meest recente herbenoeming	Eerste datum van aftreden*
John Voppen, <i>Chief Executive Officer,</i> geboortejaar 1972	<ul style="list-style-type: none"> • Capaciteitsmanagement • Human Resource Management • Corporate Audit • Strategie • Communicatie en Externe Betrekkingen 	1 oktober 2005	15 maart 2016	1 december 2019	Afhankelijk van omvorming ProRail tot zbo**
Mirjam van Velthuisen - Lormans, <i>Chief Financial Officer,</i> geboortejaar 1972	<ul style="list-style-type: none"> • Finance & Control • Procurement • Integriteit, Risicomanagement en Compliance • Leefomgeving, Juridische zaken en Vastgoed • Innovatie en Technologische Vernieuwing 	1 november 2021	1 november 2021	N.v.t.	Afhankelijk van omvorming ProRail tot zbo**
Ans Rietstra, <i>Chief Operating Officer,</i> geboortejaar 1965	<ul style="list-style-type: none"> • Assetmanagement • Verkeersleiding • Veiligheid • Projecten • ICT 	1 augustus 2016	1 december 2019	N.v.t.	Afhankelijk van omvorming ProRail tot zbo**

* 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 RvB is in 2021 gewijzigd. Per 24 april 2021 is Hans Van Leeuwen teruggetreden als bestuurder/CFO van ProRail en bestuurder van RIT. Hierdoor is een vacature ontstaan binnen de RvB. Nynke Dalstra is per 1 mei aangesteld als interim CFO (zij was geen statutair bestuurder), totdat deze vacature was ingevuld. Per 1 november is Mirjam Van Velthuisen – Lormans benoemd als bestuurder/CFO van ProRail en bestuurder van RIT.

Nevenfuncties

In onderstaand overzicht worden de nevenfuncties van de leden van de RvB weergegeven:

Naam	Nevenfuncties ultimo 2021
John Voppen	<ul style="list-style-type: none">Lid raad van toezicht, Stichting Deventer Ziekenhuis <p>Uit hoofde van zijn functie als CEO van ProRail:</p> <ul style="list-style-type: none">Vice-President, European Rail Infrastructure Manager (per 10 juni 2020)Lid raad van bestuur, RailcenterLid raad van bestuur, Stichting Next Generation Infrastructures 2
Mirjam van Velthuizen - Lormans	<ul style="list-style-type: none">Lid raad van toezicht en Audit cie, NictizLid Curatorium NijenrodeCFO, UMC Utrecht (tot 1 oktober 2021)Eigenaar eenmanszaak Mirjam van Velthuizen
Ans Rietstra	<ul style="list-style-type: none">Voorzitter, Opdrachtgeversforum in de bouwMaatschappelijke adviesraad, KNMI

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 2021 is de norm vastgesteld op € 209.000,-.
- De vergoeding bij vertrek van een bestuurder; in 2021 zijn dergelijke vergoedingen niet toegekend.
- 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 [[LINK naar organogram](#)] 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:

Naam	Functie	Bedrijfseenheid
Wouter van Dijk	Directeur Assetmanagement	Assetmanagement
Arjen Boersma	Directeur ICT	ICT
Riet Schroven	Directeur Projecten	Projecten
Hans Smits	Directeur Verkeersleiding	Verkeersleiding
Bas Bakker	Directeur Capaciteitsmanagement	Capaciteitsmanagement

Op 1 september 2021 is een kleinere ExCo gestart. De heer Roel Salden is per die datum gestopt als directeur Verkeersleiding. De heer Hans Smits is per 1 oktober 2021 benoemd als zijn opvolger.

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. In december 2016 is een nieuwe versie van de NCGC in werking getreden. Vanaf boekjaar 2017 rapporteert ProRail op basis van deze nieuwe versie van de NCGC.

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 en het reglement de raad van commissarissen, 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
1.3.6 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 2021 geen lid van de RvC.
2.2.3 Tussentijds aftreden, voor zover toeziend 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.
Toeziend op fusies en overnames:	ProRail is niet beursgenoteerd en bevindt zich in een publieke setting waardoor deze bepalingen niet van toepassing zijn. 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.
2.3.6 Voorzitter raad van commissarissen, sub xiii	
Principe 2.8, waaronder valt best practice: 2.8.1 Betrekken raad van commissarissen	
2.8.2 Informeren raad van commissarissen over verzoek tot inzage door concurrerende bieder	
2.8.3 Standpunt bestuur ten aanzien van onderhands bod	
4.1.7 Inroepen responstijd	
4.2.6 Overzicht beschermingsmaatregelen	
2.3.8 Gedelegeerd commissaris	ProRail had in 2021 geen gedelegeerd commissaris.
Toeziend op beloningen van bestuurders en commissarissen:	Het beloningsbeleid 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.
3.1.2 Beloningsbeleid sub ii, iv, v, vi, vii	
3.2.2 Visie bestuurders eigen beloning	
3.3.3 Aandelenbezit	
3.4.1 Remuneratierapport, sub v	
3.4.2 Overeenkomst bestuurder	ProRail is niet beursgenoteerd en publiceert geen informatie over de overeenkomsten met bestuurders.
4.1.3 Agenda, sub vii	ProRail is niet beursgenoteerd en past de code toe voor zover relevant. Rapportage vindt hierover plaats in het jaarverslag.

4.2.2 Beleid bilaterale contacten met aandeelhouders	ProRail heeft één aandeelhouder en heeft geen beleid inzake bilaterale contacten met de aandeelhouder.
4.2.3 Bijeenkomsten en presentaties Analistenbijeenkomsten	ProRail is niet beursgenoteerd en heeft geen relatie met financieel analisten, beleggers en pers die onderhevig is aan deze regulering.
4.2.4 Plaatsing informatie op afzonderlijk gedeelte website	ProRail heeft één aandeelhouder die zij separaat alle relevante informatie verschaft. Op de activiteiten van ProRail is het effectenrecht niet van toepassing.
4.2.5 Contacten bestuur met pers en analisten	ProRail is niet beursgenoteerd en heeft geen relatie met de pers en financieel analisten die is onderworpen aan wet- en regelgeving.
4.3.3 Ontnemen bindende karakter voordracht of ontslag	ProRail is een structuurvennootschap, waarop het verzwakte regime van toepassing is.
4.3.4 Stemrecht financieringspreferente aandelen	ProRail heeft geen preferente aandelen uitgegeven.
4.3.5 Publiceren stembeleid institutionele beleggers	ProRail is geen institutionele belegger.
4.3.6 Verslag uitvoering stembeleid institutionele beleggers	ProRail is geen institutionele belegger.
Toezien op de certificering van aandelen: Principe 4.4 Certificering van aandelen, best practices	ProRail heeft geen certificaten van aandelen uitgegeven en ook geen stichting administratiekantoor
4.4.1 Bestuur administratiekantoor	
4.4.2 Benoeming bestuurders	
4.4.3 Benoemingstermijn bestuur	
4.4.4 Aanwezigheid op de algemene vergadering	
4.4.5 Uitoefening stemrecht	
4.4.6 Periodiek verslag	
4.4.7 Inhoud verslag	
4.4.8 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	Tot het verlenen van de opdracht is de algemene vergadering van ProRail bevoegd. Gaat deze daartoe niet over, dan is de raad van commissarissen bevoegd of, zo deze ontbreekt of in gebreke blijft, het bestuur.
2.1.5 Diversiteitsbeleid	De RvB van ProRail heeft een diversiteitsbeleid vastgesteld dat met de Remuneratiecommissie is gedeeld en die ondersteunt dit beleid.
2.1.6. Verantwoording over diversiteit	In een ander hoofdstuk van het jaarverslag wordt verantwoording afgelegd over de toepassing van het diversiteitsbeleid, niet in de corporate governance paragraaf.
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.
2.7.3 Melding, voor zover toeziet op aan wie RvB-lid de melding doet.	In het RvB-reglement is geregeld dat een potentieel tegenstrijdig belang wordt gemeld aan de voorzitter van de RvC.
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 en het sturen op risico's. Hierbij hoort het in kaart brengen van risico's met kans en effect, en maatregelen om de kans te beheersen of het effect te verkleinen. Iedereen is in zijn of haar dagelijks werk -bewust of onbewust- bezig met risicomanagement, want onze werkzaamheden zijn gericht op het bereiken van bepaalde doelen, groot of klein. Vrijwel altijd zijn er onzekere factoren die ertoe kunnen leiden dat ProRails doelen niet of niet volledig bereikt worden. Hoe eerder eventuele risico's worden geïdentificeerd, des te 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 uitvoering van het risicomanagementproces is gedelegeerd aan het management van de bedrijfsonderdelen vanuit de eerste lijn. De afdeling Integriteit, Risicomanagement en Compliance (IRC) ondersteunt het risicomanagement bij ProRail vanuit de tweede lijn en draagt zorg voor beleid, monitoring en procesondersteuning. Corporate Audit fungeert als de derde lijn en toetst periodiek het risicomanagementsysteem.

Risicomanagementsysteem

Omdat het systeem van toprisico's niet doelstellings- en kpi-gericht was en evenmin alle bedrijfsgebieden van ProRail dekte, hebben wij afgelopen jaar een nieuw risicomanagementsysteem geïmplementeerd. Op COSO/ERM³ gerelateerde risicogebieden zijn dashboards ontwikkeld samen met de daartoe geïdentificeerde risico-eigenaren. Beginpunt van het nieuwe proces is om altijd expliciet te starten vanuit de doelstellingen van ProRail. In het derde kwartaal zijn de daaruit voortvloeiende hoogst scorende risico's integraal besproken in de voltallige ExCo, met tevens aandacht voor de vraag of we hiermee ook inderdaad de belangrijkste risico's in beeld hebben. De bespreking in de ExCo heeft geleid tot verdere aanscherping van zowel risico-omschrijving, risicoclassificatie als benodigde mitigerende acties.

Van de opgenomen risico's wordt de opvolging op mitigerende acties elk kwartaal beoordeeld en bewaakt door risico-eigenaren, afdeling IRC en RvB. Ook kunnen er tussentijds andere risico's worden geïdentificeerd en gerapporteerd. De planning is dat voortaan ieder jaar in de ExCo een integrale herijking op ProRail-niveau plaats vindt.

De risico-eigenaren zijn verantwoordelijk voor de beheersing van risico's. De raad van bestuur is eindverantwoordelijk voor het oordeel over deze beheersing en voor de uiteindelijke beslissingen daaromtrent. Mede daardoor is volledige openheid over risico's en risicobepalende factoren essentieel, omdat de organisatie anders niet goed stuurbaar is. De afdeling IRC is verantwoordelijk voor het kader en de normen, de uiteindelijke inhoud van de rapportage, het proces rondom het risicomanagement en maakt mede op basis van meldingen en andere (externe) informatie de definitieve analyse. Ook bepaalt de raad van bestuur de risicohouding van de organisatie met de risicomatrix van ProRail. In deze matrix worden risico's op de volgende impactcategorieën beoordeeld: fysieke veiligheid, impactvolle storingen op de infra, compliance, duurzaamheid, financiële schade/kosten en reputatie. Voor de impactcategorieën zijn toleranties gedefinieerd. In de risicomatrix wordt met een kleurverdeling de grootte (kans x impact) van een risico aangegeven. Hoe hoger het risico, des te belangrijker dat er risico-reducerende maatregelen worden getroffen. We onderkennen groen (laag), geel (middel), oranje (hoog) en rood (zeer

3 Internationale standaard voor risicomanagement

hoog). De status en ontwikkeling van een risico wordt door middel van plotten op de risicomatrix inzichtelijk gemaakt. De risicomatrix wordt regelmatig herijkt.

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, voor zover bekend, de jaarrekening een getrouw beeld geeft van de activa, de passiva, de financiële positie en het resultaat van ProRail; het jaarverslag een getrouw beeld geeft van de toestand op balansdatum en de gang van zaken gedurende het boekjaar; en in het jaarverslag de voornaamste risico's waarmee ProRail wordt geconfronteerd, zijn beschreven.

Risicogebieden ProRail

Binnen ProRail worden 16 risicogebieden onderscheiden die relevant zijn voor het behalen van de doelen en prestaties van ProRail. In de onderstaande heatmap worden de belangrijkste netto/rest risico's per risicogebied geplot op de huidige situatie en ten opzichte van de situatie in het laatste kwartaal van 2020.



Deze risico's en de genomen mitigerende maatregelen worden hieronder toegelicht.

Belangrijkste risicogebieden voor ProRail

Van de 16 risicogebieden lichten we er 6 uit, omdat die de belangrijkste risico's bevatten die de realisatie van de doelstellingen kunnen bedreigen.

6. Infrastructuur

Het belangrijkste risico in dit risicogebied is dat de spoorinfrastructuur niet beschikbaar of onveilig is doordat de beheersing onvoldoende op orde is en/of gedocumenteerd is, waardoor veilige berijdbaarheid niet kan worden aangetoond en gegarandeerd.

Toelichting beheersing

Om een veilige berijdbaarheid aan te kunnen tonen zijn o.a. Prestatie Gerichte Onderhoudscontracten (PGO) opgezet. Onderdeel van deze contracten zijn het uitvoeren van inspecties en het doorvoeren van de Failure Modes Effects & Critical Analysis (FMECA) methodiek. Er zijn voor veilige berijdbaarheid beheersmaatregelen van toepassing en mitigerende

maatregelen getroffen. Deze beheersmaatregelen en ook de aantoonbaarheid daarvan kunnen verder worden ontwikkeld.

7. Continuïteit van de treindienst

In dit risicogebied is het belangrijkste risico dat van uitval van treinen door problemen met de inzetbaarheid van treinverkeersleiders, vanwege structureel tekort aan treindienstleiders en decentrale verkeersleiders, een onverwacht hoog ziekteverzuim, en het feit dat personeel op verkeersleidingsposten lange tijd zo intensief heeft gewerkt dat de grenzen van flexibiliteit en extra inzet zijn bereikt.

Toelichting beheersing

Verkeersleiding heeft een crisisorganisatie ingericht. Van hieruit wordt dagelijks 48 uur vooruitgekeken of de treindienst als gevolg van inzetbaarheid-problemen in gevaar komt. Waar mogelijk worden werkplekken samengevoegd, waardoor minder treindienstleiders nodig zijn. Daarbij worden ook werkplekken vanuit andere verkeersleidingsposten op afstand bediend. De interne opleidingen duren gemiddeld 8 maanden en zijn volledig bezet. Het gemiddelde slagingspercentage is momenteel 70%. Beleid om medewerkers langer te behouden is in de maak.

8. Betrouwbaarheid IT & OT-systemen

Het belangrijkste risico in dit risicogebied is dat IT en OT-systemen niet beschikbaar en/of betrouwbaar zijn, bijvoorbeeld doordat cybersecurity-eisen onvoldoende zijn geïmplementeerd waardoor treinen kunnen uitvallen.

Toelichting beheersing

Er wordt bij ProRail veel geïnvesteerd in adequate informatievoorziening (Information Technology = IT) en industriële automatisering (Operational Technology = OT). Zo is "security by design" verder geïmplementeerd. Er zijn duidelijke security richtlijnen opgesteld voor applicatieontwikkeling waarop wordt getoetst.

9. Projectbeheersing

Het belangrijkste risico in dit risicogebied is dat de werving en opleiding van nieuwe en nog te starten medewerkers in 2022 relatief veel tijd kosten, waardoor nieuwe projecten te laat starten en/of vertraging oplopen en de kwaliteit en de continuïteit van projecten te wensen over laten.

Toelichting beheersing

Om de gevolgen van het bovenstaande risico te mitigeren, zorgt ProRail voor 'quick wins' om de productiegroei aan te kunnen met minder capaciteit. Vorig jaar zijn er stappen gemaakt om de snelheid van besluitvorming rondom interne resources te verbeteren. Aangezien de Masterplanning 2022-2025 gereed is, bestaat er goed overzicht op de werkzaamheden en de kritische resources in het komend jaar. Daarbij is er toenemende aandacht voor het faseren en beter prioriteren van werk. De langetermijnontwikkelagenda en het realiseren van het spoorstelsel van de toekomst worden integraal op elkaar afgestemd, zodat resources worden ingezet op wat echt nodig is. Ook wordt de planningstafel, mede dankzij een pipelinemanagement tool, eerder betrokken om de behoeften voor de toekomst sneller in beeld te hebben.

10. Capaciteitsmanagement

Het belangrijkste risico op dit gebied is dat er gedurende de door Deutsche Bahn Netz geplande 80-weekse enkelsporige buitendienststelling op het baanvak Emmerich-Oberhausen onvoldoende capaciteit is om al het grensoverschrijdend (goederen)verkeer af te wikkelen via de omleidroutes, omdat er tegelijk spoorinfra-werkzaamheden op die routes moeten plaatsvinden.

Toelichting beheersing

De mobiliteitsbehoefte in Nederland neemt de komende jaren aanzienlijk toe. ProRail voert diverse activiteiten uit om aan de toenemende capaciteitsvraag te voldoen. Om de risico's gedurende de 80-weekse enkelsporig buitendienststelling te beheersen, probeert ProRail sluitende afspraken te maken met ondersteuning van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, de sector en overige overheden.

16. Compliance & Integriteit

Het belangrijkste risico in dit risicogebied is het niet voldoen aan wet- en regelgeving op het gebied van natuur en milieu, ten gevolge van achterstanden en onvoldoende regie over milieu-compliance, waardoor boetes en andere sancties kunnen worden opgelegd.

Toelichting beheersing

Om dit risico te beheersen zijn diverse maatregelen getroffen, zoals het lopende programma 'Infra op orde Rotterdamse havenemplacementen', met als doel om onderhoudsachterstanden weg te werken, infra op orde te brengen en te voldoen aan de vergunningseisen. Ook is begonnen met het project Ketenversterking Milieu & Natuur, met als doel om proactief en volledig in regie te zijn omtrent milieu-compliance.

Overige risicogebieden

Naast de bovengenoemde 6 risicogebieden zijn er nog 10, die samen een integraal beeld geven van de belangrijkste risico's binnen ProRail. De 16 risicogebieden omvatten de belangrijkste doelstellingen van ProRail en alle bedrijfsprocessen. Hieronder worden de overige risicogebieden kort samengevat.

1. Cultuur & organisatie

Het belangrijkste risico op dit gebied is onduidelijkheid voor medewerkers welke doelstellingen belangrijk zijn, welk resultaat wordt beoogd en daarmee welke werkzaamheden en verantwoordelijkheden worden gevraagd, waardoor prestaties onvoldoende zijn, tijdslijnen niet worden gehaald en niet effectief wordt samengewerkt. Om dit risico te mitigeren wordt onder meer door de RvB en de ExCo gestuurd op de gewenste organisatiekoers, zoals het ontwikkelen van een taakgerichte organisatie en meer samenwerking tussen de bedrijfseenheden.

2. Klanttevredenheid

Het belangrijkste risico is dat afspraken van de organisatie met de stakeholders niet worden nagekomen, omdat er niet effectief op gestuurd wordt, wat kan leiden tot het beeld van een onbetrouwbare partner. Om dit risico te beheersen wordt onder meer jaarlijks een tevredenheidsonderzoek onder reizigers- en goederenvervoerders, havens en verladers, overheden en reizigers gehouden.

3. Duurzaamheid

Het belangrijkste risico is dat we onze doelstelling voor duurzame opwekking van energie niet halen door een mogelijk tekort aan financiële middelen en capaciteit. Mogelijk gevolg hiervan is dat onze reputatie en geloofwaardigheid in relatie tot de rijksoverheid in gevaar komt. Om onze duurzaamheidsdoelstelling te halen, wordt door het verantwoordelijk programmteam een businesscase voor de uitvoeringsfase opgesteld wat in 2022 in werking zal treden.

4. Innovatie

Het belangrijkste risico in dit risicogebied is dat innovatieve projecten en technische systeemsprongen worden stopgezet of vertraagd vanwege een tekort aan financiële of personele middelen, wat leidt tot verouderde techniek waarvan kennis en/of onderdelen niet meer beschikbaar zijn en de infra niet meer te onderhouden is. Om het risico van vertraging of stopzetting van innovatieve projecten en systeemsprongen te voorkomen, worden grote innovaties gekoppeld aan de ontwikkelagenda.

5. Communicatie & Externe betrekkingen

Het belangrijkste risico op dit gebied is discontinuïteit in relaties met regionale en landelijke overheden en ander stakeholders door personele wisselingen, personeelsgebrek en werkdruk binnen ProRail, waardoor we onze diensten niet kunnen leveren, met als gevolg dat de reputatie van ProRail als infrabeheerder en als partner in het spoor-ecosysteem verslechtert. Om de oorzaak van het risico aan te pakken zijn gebiedstafel, omgevingstafel en planningstafel ingezet om te zorgen voor voldoende bemensing en continuïteit in de bezetting.

11. Veiligheid

Het belangrijkste risico is dat de belangrijkste veiligheidsrisico's sterk afhankelijk zijn van de menselijke factor (overwegen, suicides, security, Arbo, maar indirect ook zaken als veiligheidscultuur) waarop de beheersing voortdurend aangepast moet worden. Naast de bestaande beheersing van de basisveiligheidsrisico's zijn er drie veiligheidsthema's vastgesteld voor de langere termijn (2023) om tot duurzame verbetering in vanzelfsprekend en expliciet gedrag te komen. De drie thema's zijn: 'Veiligheidscultuur', 'Management of Change' en 'Veiligheid & Gezondheid' die alle kunnen bijdragen om hoger op de Veiligheidsladder te komen.

12. Human Resource management

Het belangrijkste risico is dat ProRail onvoldoende nieuwe medewerkers kan aantrekken voor de ontstane vacatures door de krapte in de arbeidsmarkt. Om de juiste gekwalificeerde medewerkers aan te trekken zijn meerdere initiatieven genomen. De kritieke functies zijn in beeld gebracht en hier zijn specifieke wervingsacties voor ontwikkeld.

13. Procurement

Het belangrijkste risico op dit gebied is dat marktpartijen niet meedoen aan aanbestedingen vanwege een tekort aan uitvoeringscapaciteit en tendercapaciteit in de markt, of omdat ProRail onvoldoende aantrekkelijk is als opdrachtgever, met als gevolg dat ProRail onvoldoende werk kan wegzetten. ProRail concurreert met andere aanpalende branches in binnen- en buitenland. Om te voorkomen dat ProRail onvoldoende werk kan wegzetten wordt een marktbenadering-strategie ontwikkeld, die is gericht op langdurige samenwerking met marktpartijen.

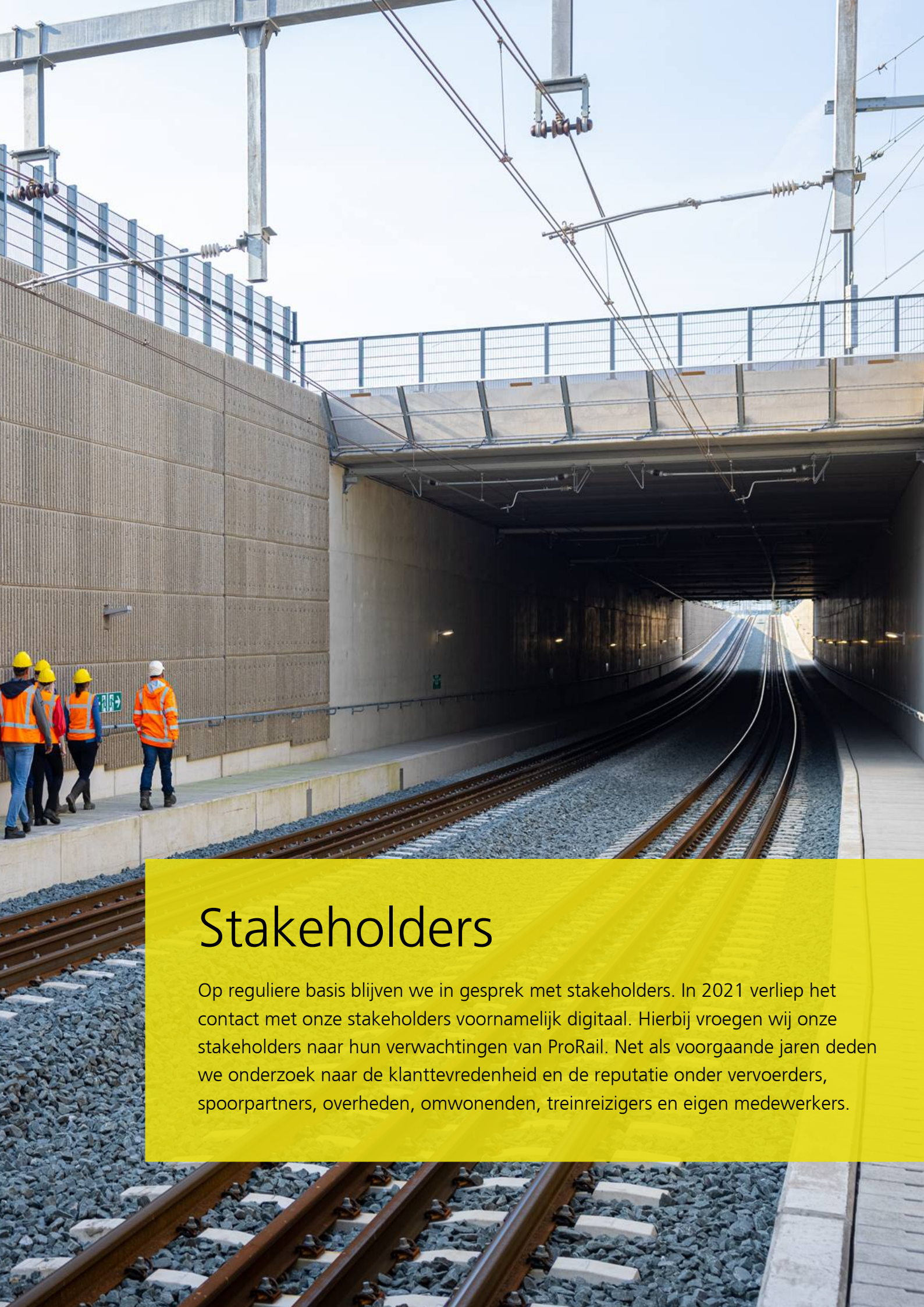
14. Financiële dekking

Het belangrijkste risico is onvoldoende financiële dekking voor het instandhouden van het bestaande areaal en het realiseren van de ambities voor de periode tot en met 2025. In 2020 heeft lenW extra geld toegezegd voor de periode 2022-2025 waardoor het risico wordt beperkt. Daarnaast zijn extra middelen nodig voor maatregelen voor het op orde brengen van de Rotterdamse havenemplacementen en om te blijven voldoen aan strenger wordende wet- en regelgeving. Om het risico te beheersen, houden wij de financieel gemaakte plannen en de benoemde risico's in de meerjarenreeks van de subsidieaanvraag Beheer, Onderhoud en Vervanging (BOV) tegen het licht. Ook werken we verder aan de integrale ontwikkelagenda en werken we samen met lenW en vervoerders aan een afwegingskader om te bepalen welke investeringen wanneer zullen bijdragen aan het realiseren van de groei voor 2030 en verder.

15. Betrouwbare rapportage van realisatiecijfers

Het belangrijkste risico in dit risicogebied heeft betrekking op interne rapportages. Er worden rapportages ontwikkeld die aansluiten op het nieuwe besturingsmodel. Daarnaast zijn aanvullende controlemaatregelen zoals data-analyse getroffen.





Stakeholders

Op reguliere basis blijven we in gesprek met stakeholders. In 2021 verliep het contact met onze stakeholders voornamelijk digitaal. Hierbij vroegen wij onze stakeholders naar hun verwachtingen van ProRail. 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 alle stakeholders. ProRail organiseert bijvoorbeeld regelmatig werkbezoeken voor diverse stakeholders, afgelopen jaar vanzelfsprekend volgens de corona- maatregelen.

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 vooral 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.

Samenwerking met havens en verladers

Samen met onder meer havenbedrijven, verladers, operators en terminals is het Operationeel Spoor Concept Goederenvervoer (OSCG) opgesteld. Daarnaast waren ook in 2021 havenbedrijven en verladers nauw betrokken bij de ontwikkeling van het maatregelenpakket voor het dossier Derde Spoor Duitsland.

Alliantie met Rijkswaterstaat

ProRail werkt actief samen met andere grote publieke opdrachtgevers, zoals Rijkswaterstaat sinds 2011. In de beheerconcessie 2015-2025 heeft de samenwerking met Rijkswaterstaat een prominente plaats. Gezamenlijk werken we aan thema's zoals marktbenadering, projectsamenwerking, arbeidsmarktstrategie, assetmanagement, 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.

Samenwerking met de goederensector

We werken op vele fronten nauw samen met de goederensector. In het Directeuren Overleg Goederen en het Operationeel Management Overleg bespraken we alle zaken die het spoorgoederenvervoer raken. In 2021 is samen met de goederenvervoerder en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een platform ontwikkeld en gelanceerd om het goederenvervoer breder bekend te maken onder verladers en andere belanghebbenden.

Reizigers denken mee

In 2021 vond elke zes weken 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. Met Rover is intensief regulier overleg. Dat geldt in mindere mate ook voor de Maatschappij voor Beter OV.

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 geluiddiffractor 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

Tijdens het Europese Jaar van het Spoor heeft ProRail het aantrekkelijker maken van de trein als meest duurzame vervoermiddel verder op de kaart gezet. Voorbeelden zijn het onthaal, samen met andere partijen, van de 'Connecting Europe Express', een trein waarmee de Europese Commissie de hele EU heeft doorkruist en in Nederland was op 3 en 4 oktober. Zichtbaar hoogtepunt vormde de Rail-to-the-CoP trein, een speciale trein waarmee ruim 500 deelnemers aan de klimaatop in Glasgow op 30 oktober naar Glasgow zijn vervoerd om duidelijk te maken wat de bijdrage van het spoor kan zijn bij de aanpak van de klimaatproblematiek. ProRail heeft samen met NS, Eurostar, Avanti West Coast en Youth for Sustainable Travel deze treinreis georganiseerd met internationale steun van de brancheverenigingen UIC, CER en EIM. De trein heeft, naast veel goede ideeën voor verdere bijdrage van het spoor aan de aanpak van het klimaatprobleem omgerekend voor 7 miljoen Euro aan vrije publiciteit opgeleverd om het probleem duidelijk te maken. ProRail heeft de CEE en Rail to the CoP als platforms aangegrepen om het Eurolink initiatief, waarin Europese Spoorbeheerders samenwerken aan uitbreiding en verbetering van de internationale treindiensten, te presenteren.

ProRail heeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat ondersteund bij het initiatief voor een 'international passenger rail platform' waarin EU-lidstaten en de sector samenwerken aan het aantrekkelijker maken van het spoor voor internationale reizigers. Dit heeft o.a. geleid tot een verklaring bij de start van het Europese Jaar van het Spoor eind maart in Lissabon. Verder heeft ProRail de actieagenda AirRail uitgedragen; deze is eind 2020 in Nederland met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, KLM, Schiphol en NS als de 'actieagenda AirRail' (actie-agenda trein en luchtvaart) ontwikkeld om de trein aantrekkelijker te maken als alternatief voor het vliegtuig op – om te beginnen – de bestemmingen Londen, Parijs, Brussel, Düsseldorf, Frankfurt en Berlijn. Inspeland op de EU Green Deal, topprioriteit van de Europese Commissie de komende jaren, heeft ProRail ook het Rebel Group onderzoek naar de potentie van CO₂-reductie bij het vervangen van vliegverkeer door treinverkeer onder de aandacht gebracht van (inter)nationale stakeholders. In het verlengde hiervan heeft ProRail zich met andere spoorpartijen sterk gemaakt voor een goede plaats in het werkprogramma van de Europese Commissie (EU Green Deal, European Smart And Sustainable Transport Strategy, Action Plan rail en Herziening verordening Trans Europese Netwerken Transport TEN-T) met dito financiering. ProRail heeft het ministerie van IenW ook ondersteund bij het opstellen van overzichten met kansrijke spoorprojecten voor de komende EU-budgetperiode, met speciale aandacht voor de 'Resilience and Recovery Facility', waaruit voor Nederland in totaal 5,5 miljard euro beschikbaar is. ProRail heeft met NS als 'founding member' voor het Europese spooronderzoeksprogramma Shift2Rail2/ERJU inhoudelijk mede bijgedragen aan dit onderzoeksprogramma.

ProRail is ook een actieve deelnemer aan het project Time Table Redesign, onder meer via de Rail Freight Corridors en RailNetEurope. Daarnaast houdt ProRail zich samen met het ministerie bezig met internationale wet- en regelgeving om barrières op te heffen en grensoverschrijdend spoorvervoer te bevorderen. Dat betreft onder meer de nationale implementatie van het vierde spoorwegpakket en de verbetering van het Europese spoornetwerk TEN-T. Dit in aanloop naar de herziening van de TEN-T en Rail Freight Corridor verordening, voorzien voor 2022 en 2023. In 2021 heeft projectleider TSI (Technical Standards of Interoperability) implementatie van ProRail de contacten met het ministerie geïntensiveerd om het ministerie terzijde te staan staat bij het implementeren van de Europese technische standaarden (TSI's).

ProRail is lid van de wereldwijde spoororganisatie UIC, al ligt de focus bij samenwerking en uitwisseling tussen spoorbeheerders bij European Infrastructure Managers (EIM). Per juni 2020 is CEO John Voppen Vice-President van EIM. Binnen EIM trekt ProRail de werkgroepen ERTMS, Geluid, Telecom, Resilience, Stations en LOC&PAS. Vanwege reisbeperkingen hebben nagenoeg alle overleggen en uitwisselingen met internationale stakeholders digitaal plaatsgevonden. Dit geldt ook voor de specifieke internationale alliantie met Rijkswaterstaat en het Zweedse Trafikverket. 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.

In 2021 hebben we als actief lid van PRIME (platform waar spoorbeheerders en Europese Commissie in participeren) deelgenomen aan een uitgebreide, jaarlijkse internationale benchmark van PRIME. Daar kwam uit dat ProRail internationaal gezien goed presteert tegen relatief lage kosten. Binnen PRIME heeft ProRail, naast het (co-)voorzitterschap van de subgroep Finance, ook dat van de subgroep KPI's op zich genomen.

Betrokkenheid van onze stakeholders

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

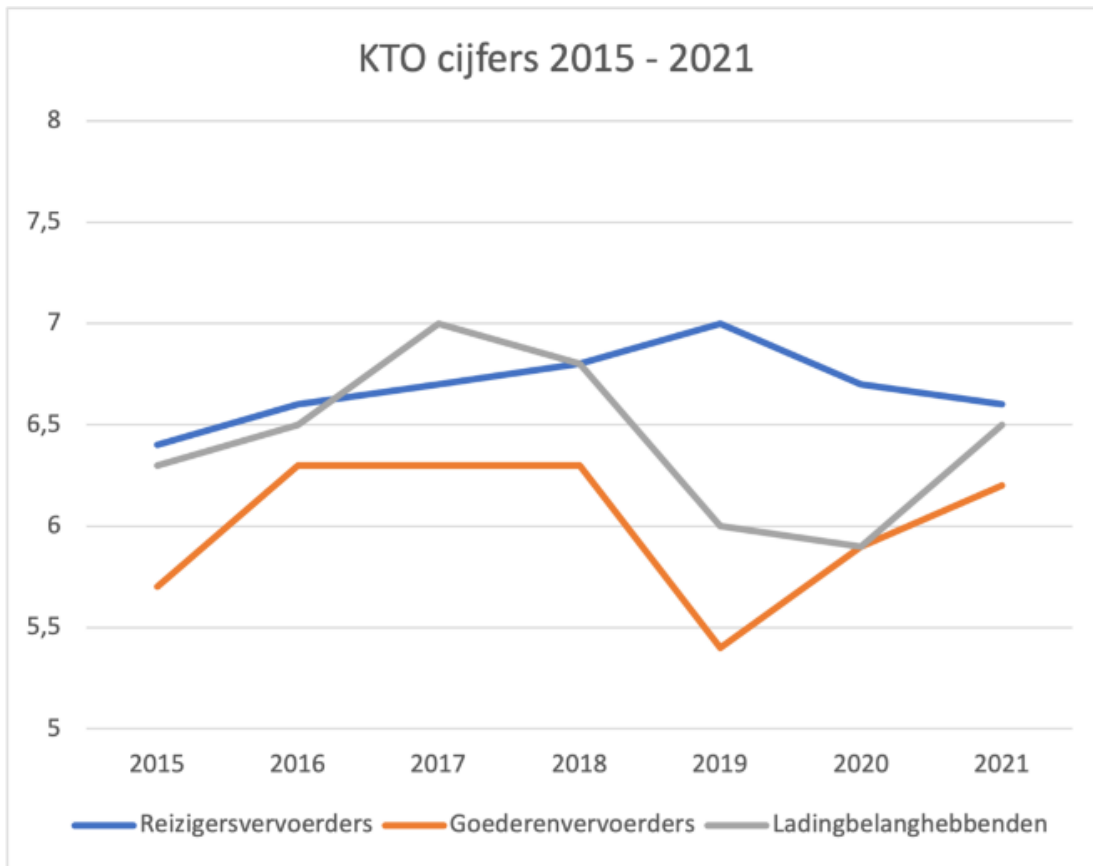
Tevredenheid van onze klanten

Elk jaar laat ProRail onder de vervoerders een klanttevredenheidsonderzoek (KTO) doen in de periode november/december. In het beheerplan is vastgelegd dat de klanttevredenheid van reizigers- en goederenvervoerders in het verslagjaar wordt bepaald door een cijfer voor de prestaties van ProRail in het algemeen ('subjectief') en een cijfer voor vooraf gedefinieerde prestaties van ProRail ('objectief'). Ladingbelanghebbenden worden ook meegenomen in het onderzoek, al is voor deze klantgroep geen prestatie-indicator voor klanttevredenheid opgenomen in het beheerplan.

Net als voorgaande jaren heeft onderzoeksbureau Kantar het onderzoek ook in 2021 uitgevoerd. De gehanteerde onderzoekopzet is sinds 2014 ongewijzigd, en heeft voor 2021 het volgende resultaat opgeleverd voor de KPI-cijfers (zie tabel).

Marksegment	Bodemwaarde 2021	Streefwaarde 2021	Resultaat KPI 2020	Resultaat KPI 2021
Reizigersvervoerders	6	7	6,7	6,6
Goederenvervoerders	6	7	5,9	6,2

Wanneer we dit resultaat naast de klanttevredenheid van eerdere jaren zetten, dan ontstaat het volgende beeld (zie grafiek).



We zien dat de stijgende trend onder goederenvervoerders sinds 2019 zich voortzet, maar ook dat er bij reizigersvervoerders sprake is van een licht dalende trend.

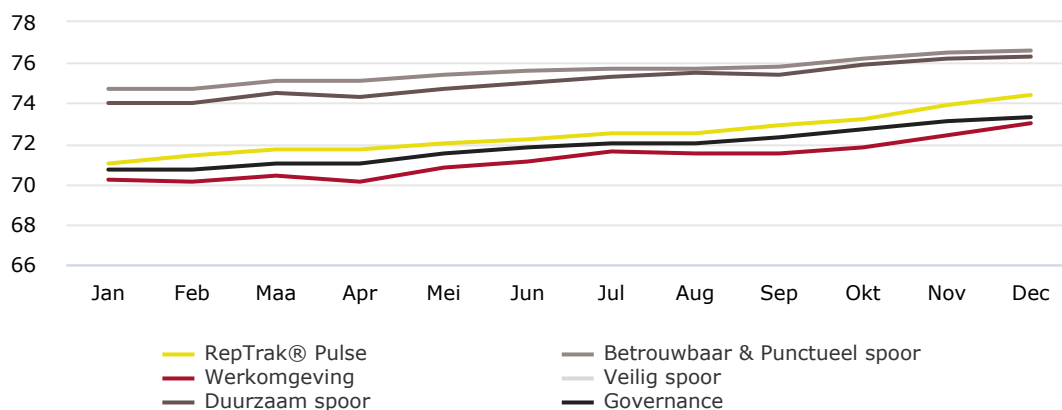
De disclaimer blijft van toepassing dat dit onderzoek een momentopname is onder een beperkte populatie (reizigersvervoerders: 43 respondenten, goederenvervoerders 17 respondenten), dus er kunnen niet te veel conclusies worden getrokken uit kleine veranderingen in de uitkomsten

Het onderzoeksrapport wordt begin februari opgeleverd door Kantar. Net als afgelopen jaar zal deze worden gedeeld met de ExCo, met het verzoek aan de bedrijfseenheden om verbeteracties te definiëren die kunnen bijdragen aan een verhoging van de klanttevredenheid, en hierover te rapporteren in de prestatiedialogen.

Reputatie volgens treinreizigers

Onze reputatie blijft zeer sterk in 2021 en de positieve trend, ingezet in 2016, heeft zich in 2021 verder doorgezet. De gemiddelde voortschrijdende reputatiescore onder treinreizigers in 2021 is 75,8 op een schaal van 100 (2020: 74,4). 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.

Reptrak treinreizigers voortschrijdend gemiddelde scores



Reputatie volgens stakeholders

Elk jaar voert The RepTrak Company™ een reputatieonderzoek onder de stakeholdergroepen overheden, bouwsector en arbeidsmarkt voor ons uit. Net als in 2020 zijn de resultaten onder de drie groepen positief.

Onze reputatie blijft stabiel en sterk bij arbeidsmarkt (69,8) en overheden (68,3). Na een forse verbetering in 2020 is er sprake van een daling bij de bouwsector, naar een score van 70,7. De score is daarmee terug op het niveau van 2019 maar nog steeds rond de 10 punten meer dan in 2016 en de jaren daarvoor. Reputatie blijft het sterkst onder deze groep.

Met deze uitkomsten scoren de drie stakeholdergroepen op alle parameters 'groen', dat staat voor bovengemiddeld. Samenvattend: de beeldvorming over ProRail is bovengemiddeld en positief in de context van de categorie openbaar vervoer.

In contact met onze stakeholders

De executive committee hecht veel waarde aan een open en proactieve relatie tussen ProRail en de maatschappelijke, bestuurlijke en politieke stakeholders en de stakeholders uit de sector. Die waarde vertaalt zich onder meer in een actieve dialoog door ProRail op bestuurlijk niveau met de buitenwereld. Het doel is een daadkrachtiger en effectiever ProRail, opdat onze stakeholders ProRail ervaren als een open, empathische, deskundige, succesvolle en onafhankelijke uitvoeringsorganisatie, die op transparante wijze het belastinggeld inzet voor een betrouwbare spoorinfrastructuur in Nederland. In de contacten met onze stakeholders geven wij ook invulling aan onze strategie Verbindt. Verbetert. Verduurzaamt.

In dialoog met onze stakeholders

Net als in voorgaande jaren leggen wij in het jaarverslag verantwoording af over onze maatschappelijke impact. Dit doen we met name in de hoofdstukken over de dialogen met onze stakeholders en onze maatschappelijke verslaglegging. De verslaglegging betreft ProRail en de keten waarin wij actief zijn.

Wij doen dit voor en met onze stakeholders, waarmee wij samen waarde creëren. Het hele jaar door voeren wij in alle geledingen van de organisatie stakeholderdialogen op alle relevante niveaus. In deze dialogen – regulier werkoverleg met onze businesspartners, maar ook op organisatieniveau met onze opdrachtgevers en andere belanghebbenden – vragen wij onze stakeholders naar hun verwachtingen over ProRail in relatie tot de belangrijkste maatschappelijke thema's waar ProRail invloed op kan uitoefenen.

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. Hiermee sluiten wij aan bij de rapportage volgens Global Reporting Initiative (GRI). 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.

Ten behoeve van de herijking van de materialiteitsmatrix in 2021 is eind 2020 reeds een enquête uitgezet onder een gedeelte van het hoger management van ProRail, waaronder de executive committee inclusief de raad van bestuur. Daarbij is gestreefd naar een samenstelling die representatief is voor ProRail als geheel. De resultaten hiervan zijn reeds in de materialiteitsmatrix van 2020 verwerkt en overgenomen in de materialiteitsmatrix van 2021. Dezelfde enquête is in 2021 uitgezet onder vertegenwoordigers van voor ons belangrijke stakeholderorganisaties. Deze enquête dient ter signalering van eventuele wijzigingen in het relatieve belang van bestaande materiële thema's voor 2021, maar heeft ook als doel om te inventariseren of er aanvullende thema's zijn die we moeten beoordelen in de herijking van de matrix in 2022.

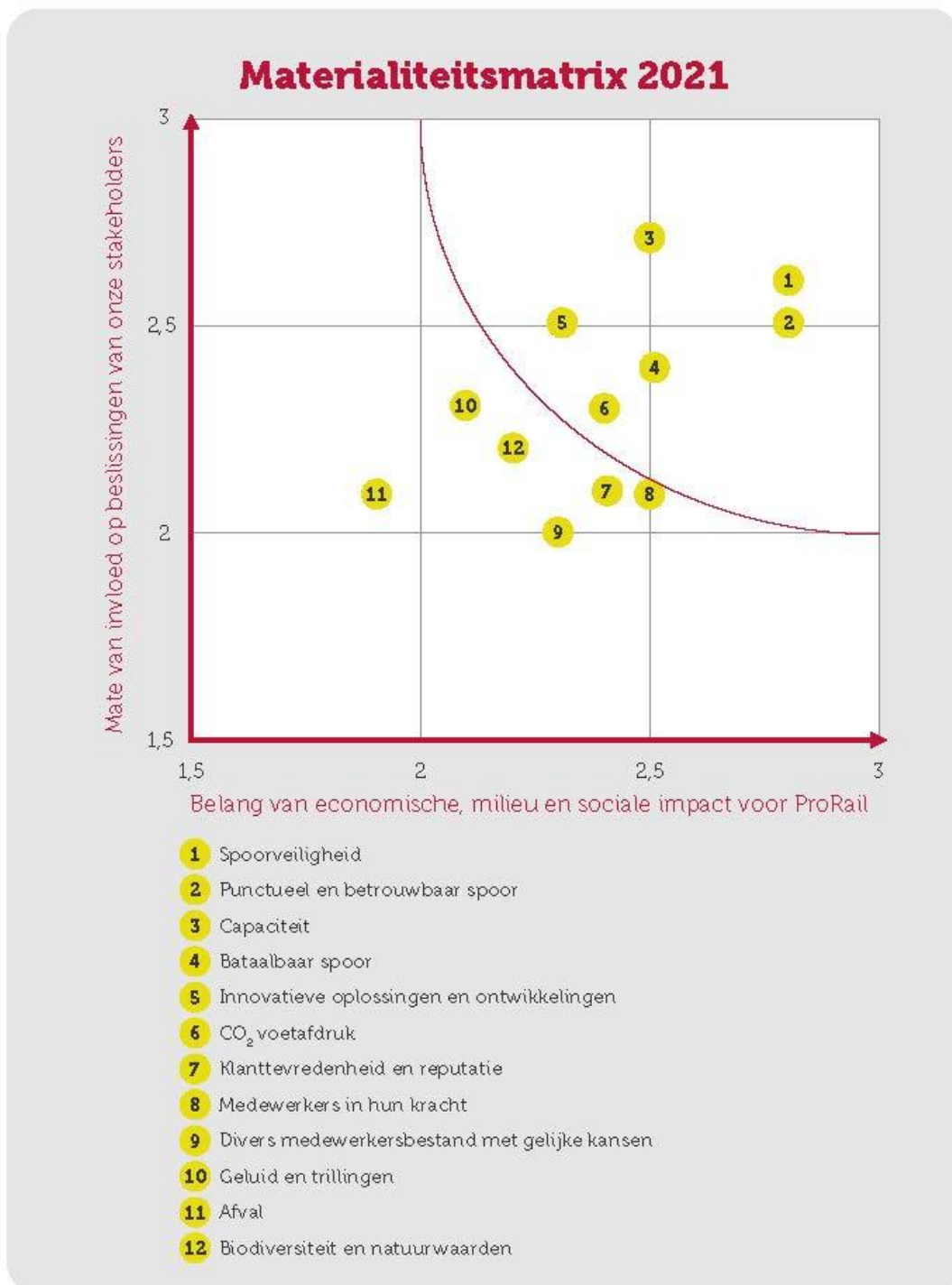
Materialiteitsmatrix en de thema's van 2021

De resultaten van de consultaties hebben wij verwerkt in de materialiteitsmatrix 2021. De matrix geeft een duidelijk overzicht van de mate van belang van de respectievelijke 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 topprioriteit.

De materiële thema's van 2021 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 toelichting en enquête opgesplitst in subthema's. De weergave van de relevantie van de thema's van ProRail achten wij nog representatief voor het jaar 2021. Uit de enquête die in 2021 is gehouden onder de vertegenwoordigers van voor ons belangrijke stakeholderorganisaties zijn wel kleine verschuivingen gebleken. Deze hebben wij doorgevoerd in de materialiteitsmatrix 2021.

Een opvallende ontwikkeling is dat de drie meest materiële thema's 'punctueel en betrouwbaar spoor', 'spoorveiligheid' en 'capaciteit' in 2021 dichter bij elkaar zijn gekomen, waarbij 'spoorveiligheid' nu in tegenstelling tot 2020 een hogere mate van relevantie kent dan 'punctueel en betrouwbaar spoor'. Het thema 'klanttevredenheid en reputatie' lag in 2020 net aan de

bovenzijde van de lijn van meest materiële thema's, maar is in 2021 als iets minder relevant aangemerkt door onze stakeholders, waardoor dit thema in 2021 net buiten de classificatie van meest materiële thema's valt. Daarentegen wint 'biodiversiteit en natuurwaarden' aanzienlijk aan belang.



1. Spoorveiligheid

- **Veilige werkomgeving:** Onze eigen medewerkers, onze opdrachtnemers en vervoerders verwachten 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:** Leveringszekerheid: de levering van beschikbare treinpaden garanderen en treinen laten rijden volgens de geplande dienstregelingen. Door goed en preventief onderhoud proberen we verstoringen zo veel 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 informatiebehoeften 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 naar 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:** Wij stimuleren 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. Medewerkers in hun kracht

Als werkgever hecht ProRail veel waarde aan tevreden en vitale medewerkers door hen 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

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

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 door zowel ProRail als 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.

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 2020/2021.

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 overeenkomstig de internationale standaarden van het Global Reporting Initiative (GRI) voor verslaglegging over duurzaamheid en MVO. ProRail rapporteert op basis van GRI Standards: Core option. Er is een tabel (GRI Content Index) opgenomen waaruit de voor ons van toepassing zijnde standaarden blijken, gebaseerd op de materiele 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 2021 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 2021', 'Profiel van ProRail', 'Spoorprestaties', 'Maatschappelijke prestaties', 'Onze medewerkers', 'Stakeholders', 'Maatschappelijk verslagleggingsbeleid' en 'GRI-verslaglegging' in het jaarverslag 2021 van ProRail in alle van materieel belang zijnde aspecten juist is weergegeven in overeenstemming met de GRI Standards (Core 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

GRI Standard	Omschrijving	Verwijzing	Omissie
GRI 102: Algemene indicatoren 2016			
Organisatieprofiel			
102-1	Naam van de organisatie	Profiel (Juridische structuur), Besturing (Corporate Governance)	
102-2	Voornaamste merken, producten en/of diensten	Profiel van ProRail (Organisatie en activiteiten; Wat wij doen)	
102-3	Locatie van het hoofdkantoor van de organisatie	Profiel van ProRail (Organisatie en activiteiten; Werkgebied)	
102-4	Het aantal landen waar de organisatie actief is	Profiel van ProRail (Organisatie en activiteiten; Werkgebied)	
102-5	Eigendomsstructuur en rechtsvorm	Profiel (Organisatie en activiteiten; Juridische structuur), Corporate governance (Structuur van de onderneming)	
102-6	Afzetmarkten	Profiel van ProRail (Organisatie en activiteiten: Werkgebied), Onze waardeketen	
102-7	Omvang van de verslaggevende organisatie	Kerncijfers, Jaarrekening (Balans)	
102-8	Samenstelling medewerkersbestand	Kerncijfers (Medewerkers), Onze medewerkers (Diversiteit en Inclusiviteit; Vrouwen in de top van ProRail), Onze medewerkers (Diversiteit en Inclusiviteit; Verdeling man-vrouw) Onze medewerkers (Onze medewerkers; Cao), Overige niet-financiële informatie	ProRail is actief in Nederland, een weergave naar regio is niet van toepassing.
102-9	Omschrijving van de toeleveringsketen van de organisatie	Profiel van ProRail (Organisatie en activiteiten: Werkgebied), Onze waardeketen, Financiële prestaties, Effectieve bestedingen	
102-10	Significante veranderingen voor de organisatie en de keten		Niet van toepassing: Er zijn in het rapportagejaar geen significante veranderingen geweest betreffende de omvang, structuur, eigendom of de waardeketen.

102-11	Uitleg over de toepassing van het voorzorgsprincipe door de verslaggevende organisatie	Risicomanagement	
102-12	Extern ontwikkelde economische, milieugerelateerde en sociale handvesten, principes die door de organisatie worden onderschreven	Overige niet-financiële informatie	
102-13	Lidmaatschappen van verenigingen en/of nationale internationale belangenorganisaties	Overige niet-financiële informatie	
Strategie			
102-14	Verklaring van de hoogste beslissingsbevoegde van de organisatie	Het jaar 2021	
Ethiek en Integriteit			
102-16	Beschrijving van de door de organisatie gehanteerde waarden, principes, standaarden en gedragsnormen, zoals een gedragscode	www.prorail.nl/corporate-governance/ gedragscode	
Bestuur			
102-18	De bestuursstructuur van de organisatie	Corporate Governance (Raad van commissarissen), Corporate Governance (Raad van bestuur)	
Betrokkenheid stakeholders			
102-40	Overzicht van groepen belanghebbenden die de organisatie heeft betrokken	Stakeholders (Onze stakeholders), Stakeholders (In contact met onze stakeholders)	
102-41	Percentage werknemers dat onder een collectieve arbeidsovereenkomst valt	Onze medewerkers	
102-42	Uitgangspunt voor inventarisatie en selectie van belanghebbenden	Stakeholders (Onze stakeholders), Stakeholders (In contact met onze stakeholders)	
102-43	Wijze waarop belanghebbenden worden betrokken	Stakeholders (Betrokkenheid van onze stakeholders), Stakeholders (In contact met onze stakeholders)	
102-44	Belangrijkste onderwerpen en vraagstukken die uit het overleg met belanghebbenden naar voren zijn gekomen	Stakeholders (Betrokkenheid van onze stakeholders), Stakeholders (In contact met onze stakeholders)	
Verslaggeving			
102-45	Overzicht van alle ondernemingen die in de geconsolideerde jaarrekening zijn opgenomen en die niet onder dit verslag vallen		Niet van toepassing: ProRail heeft per jaareinde geen deelnemingen en stelt dan ook geen geconsolideerde jaarrekening op.
102-46	Proces voor het bepalen van de inhoud en specifieke afbakening van het verslag en hierbij gehanteerde uitgangspunten	Maatschappelijk verslagleggingsbeleid, Stakeholders (Materialiteitsanalyse)	
102-47	Materiële onderwerpen die tijdens het proces ter bepaling van de inhoud van het verslag zijn vastgesteld	Maatschappelijk verslagleggingsbeleid, Stakeholders (Materialiteitsanalyse)	
102-48	Gevolgen van een eventuele herformulering van informatie die in een eerder verslag is verstrekt en de redenen voor deze herformulering	Maatschappelijkverslagleggingsbeleid (Consistentie), Overige niet-financiële informatie	
102-49	Wijzigingen in de rapportage	Stakeholders (Materialiteitsanalyse)	

102-50	Verslaggevingsperiode	Overige niet-financiële informatie
102-51	Datum van het meest recente vorige verslag	Overige niet-financiële informatie
102-52	Verslaggevingscyclus	Overige niet-financiële informatie
102-53	Contactpersoon voor vragen over het verslag of de inhoud daarvan	Overige niet-financiële informatie
102-54	Claims omtrent het rapporteren in overeenstemming met de GRI Standards	Maatschappelijk verslagleggingsbeleid (Verslaggevingscriteria GRI)
102-55	GRI Content Index	GRI Content Index
102-56	Beleed met betrekking tot het verkrijgen van externe assurance van het verslag en verwijzing naar het externe assurance-rapport	Maatschappelijkverslagleggingsbeleid (Verslaggevingscriteria GRI), GRI Verslaggeving Assurance-rapport van de onafhankelijke accountant

Betaalbaar spoor (GRI 201: Economische prestatie 2016)

103-1/2/3	Managementbenadering	Maatschappelijk verslagleggingsbeleid, Stakeholders (In contact met onze stakeholders), Stakeholders (Materialiteitsanalyse), GRI-verslaggeving (Afbakening materiële thema's), Financiën
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)

103-1/2/3	Managementbenadering	Maatschappelijk verslagleggingsbeleid, Stakeholders (In contact met onze stakeholders), Stakeholders (Materialiteitsanalyse), GRI-verslaggeving (Afbakening materiële thema's), Maatschappelijk verantwoord ondernemen, Maatschappelijke prestaties (Duurzaam spoor)
302-1	Energieverbruik binnen de organisatie	Overige niet-financiële informatie
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)

103-1/2/3	Managementbenadering	Maatschappelijk verslagleggingsbeleid, Stakeholders (In contact met onze stakeholders), Stakeholders (Materialiteitsanalyse), GRI-verslaggeving (Afbakening materiële thema's), Maatschappelijk verantwoord ondernemen, Maatschappelijke prestaties (Duurzaam spoor)
-----------	----------------------	--

305-1	Directe emissies van broeikasgassen (scope 1)	Overige niet-financiële informatie	
305-2	Indirecte emissies van broeikasgassen (scope 2)	Overige niet-financiële informatie	
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 2022 onderzoeken of dit een materiële emissie is.

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

103-1/2/3	Managementbenadering	Maatschappelijk verslagleggingsbeleid, Stakeholders (In contact met onze stakeholders), Stakeholders (Materialiteitsanalyse), GRI-verslaglegging (Afbakening materiële thema's), Maatschappelijk verantwoord ondernemen, Maatschappelijke prestaties (Duurzaam spoor; Materialen)	
308-1	Nieuwe leveranciers die zijn gescreend op basis van milieucriteria	Overige niet-financiële informatie	

PRORAIL: Punctueel en betrouwbaar spoor

103-1/2/3	Managementbenadering	Maatschappelijk verslagleggingsbeleid, Stakeholders (In contact met onze stakeholders), Stakeholders (Materialiteitsanalyse), GRI-verslaglegging (Afbakening materiële thema's), Spoorprestaties (Punctueel spoor), Spoorprestaties (Betrouwbaar spoor)	
ProRail indicator	Reizigerspunctualiteit 5 minuten HRN	Spoorprestaties (Punctueel spoor)	
ProRail indicator	Reizigerspunctualiteit 15 minuten HRN	Spoorprestaties (Punctueel spoor)	
ProRail indicator	Reizigerspunctualiteit 5 minuten HSL	Spoorprestaties (Punctueel spoor)	
ProRail indicator	Punctualiteit 3 minuten regionale series	Spoorprestaties (Punctueel spoor)	
ProRail indicator	Transitotijd goederenvervoer	Spoorprestaties (Punctueel spoor)	
ProRail indicator	Geleverde treinpaden	Spoorprestaties (Betrouwbaar spoor)	
ProRail indicator	Klanthinder als gevolg van storingen infra	Spoorprestaties (Betrouwbaar spoor)	

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

103-1/2/3	Managementbenadering	Maatschappelijk verslagleggingsbeleid, Stakeholders (In contact met onze stakeholders), Stakeholders (Materialiteitsanalyse), GRI-verslaglegging (Afbakening materiële thema's), Spoorprestaties (Veiligheid; Veilig leven), Spoorprestaties (Veiligheid; Veilig reizen), Spoorprestaties (Veiligheid; Veilig werken)	
403-9	Werkgerelateerde verwondingen	Overige niet-financiële informatie	Het volume van werk van spooraanemers is 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	Veilig werken: Aantal arbeidsveiligheidsincidenten	Spoorprestaties (Veiligheid; Veilig werken)
ProRail indicator	Veilig leven: Aantal aanrijdingen op overwegen	Spoorprestaties (Veiligheid; Veilig leven)
ProRail indicator	Veilig leven: Aantal suïcides	Spoorprestaties (Veiligheid; Veilig leven)
ProRail indicator	Veilig reizen: Aantal botsingen trein-trein	Spoorprestaties (Veiligheid; Veilig reizen)
ProRail indicator	Veilig reizen: Aantal ontsporingen	Spoorprestaties (Veiligheid; Veilig reizen)
ProRail indicator	Veilig reizen: Aantal STS-passages (roodseinpassages)	Spoorprestaties (Veiligheid; Veilig reizen)

PRORAIL: Capaciteit

103-1/2/3	Managementbenadering	Maatschappelijk verslagleggingsbeleid, Stakeholders (In contact met onze stakeholders), Stakeholders (Materialiteitsanalyse), GRI-verslaglegging (Afbakening materiële thema's), Spoorprestaties (Capaciteit), Spoorprestaties (Stations- en spoorvernieuwingen)
-----------	----------------------	--

PRORAIL: Innovatieve oplossingen en ontwikkelingen

103-1/2/3	Managementbenadering	Maatschappelijk verslagleggingsbeleid, Stakeholders (In contact met onze stakeholders), Stakeholders (Materialiteitsanalyse), GRI-verslaglegging (Afbakening materiële thema's), Spoorprestaties (Innovatieve oplossingen en ontwikkelingen)
-----------	----------------------	--

PRORAIL: Klanttevredenheid en reputatie

103-1/2/3	Managementbenadering	Maatschappelijk verslagleggingsbeleid, Stakeholders (In contact met onze stakeholders), Stakeholders (Materialiteitsanalyse), GRI-verslaglegging (Afbakening materiële thema's), Stakeholders (Betrokkenheid van onze stakeholders)
ProRail indicator	Klantoordeel reizigersvervoerders, goederenvervoerders en ladingbelanghebbenden	Stakeholders (Betrokkenheid van onze stakeholders; Tevredenheid van onze klanten)

Afbakening materiële thema's

Materiële thema's	Bijbehorende GRI standard	Afbakening					
		Toeleverende industrie (materialen)	ProRail leveranciers	ProRail medewerkers	Vervoerders/Reizigers	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	De samenstelling van het medewerkersbestand is berekend op basis van het aantal medewerkers met een dienstverband in het boekjaar.
Aantal medewerkers naar dienstverband (vast/bepaalde tijd)	In 2021 heeft 96,7% van de medewerkers van ProRail een vast dienstverband. De overige 3,3% van de medewerkers heeft een dienstverband voor bepaalde tijd.
	Verhouding van vrouwelijke medewerkers naar type dienstverband: 97,3 % vast, 2,7% bepaalde tijd.
	Verhouding van mannelijke medewerkers naar type dienstverband: 96,5% vast, 3,5% bepaalde tijd.
Aantal medewerkers naar dienstverband (full-time/part-time)	In 2021 heeft 86,9% van de medewerkers van ProRail een full-time dienstverband. De overige 13,1% van de medewerkers heeft een part-time dienstverband.
	Verhouding van vrouwelijke medewerkers naar full-time/part-time dienstverband: 66,8% full-time, 33,2% part-time.
	Verhouding van mannelijke medewerkers naar full-time/part-time dienstverband: 94,7% full-time, 5,3% part-time.

Inhuur medewerkers 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.

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 spooraanbidders 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.

Voor de berekening van onderstaande gerapporteerde verhouding verwondingen ten opzichte van het aantal gewerkte uren is gerekend met 1.000.000. Het in het boekjaar gewerkte aantal uren door ProRail medewerkers is 8.416.180 uur.

Aantal doden als gevolg van werkgerelateerd letsel	In 2021 waren geen fatale werkgerelateerde ongevallen onder de medewerkers van ProRail en de medewerkers van aannemers.
Aantal ernstig gewonden als gevolg van werkgerelateerde ongevallen	In 2021 was er één ernstig gewonde als gevolg van werkgerelateerde ongevallen. Dit betrof een medewerker van een aannemer die bekneld raakte onder een maaimachine. Daarnaast waren er in 2021 twee ernstig gewonden als gevolg van een ongeval onder ProRail medewerkers. Het betreft een schedelfractuur vanwege een val van de trap na het verliezen van evenwicht en een hartstilstand.
Aantal bekende werkgerelateerde ongevallen, waarbij sprake was van letsel en verzuim	In 2021 was in totaal sprake van 31 werkgerelateerde ongevallen, waarbij sprake was van letsel en verzuim. In vijf gevallen betrof het een medewerker van ProRail en in 26 gevallen betrof het een medewerker van een aannemer. De verhouding verwondingen ten opzichte van het gewerkte aantal uren voor de medewerkers van ProRail is 3,7.
De belangrijkste oorzaken van werkgerelateerde ongevallen	Vallen, beknellen, verdraaien, struikelen en verzwikken.

Overige aanvullende informatie

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.
Gevolgen van een eventuele herformulering van informatie die in een eerder verslag is verstrekt en de redenen voor deze herformulering	In het jaarverslag 2021 is geen sprake van herformulering van informatie die in een eerder verslag is verstrekt.

Verslaggevingsperiode 1 januari 2021 t/m 31 december 2021

Datum van het meest recente vorige verslag	9 april 2021
Verslaggevingscyclus	Jaarlijks
Contactpersoon voor vragen over het verslag of de inhoud daarvan	Zie: http://www.prorail.nl/contact

Aanvullende informatie CO₂-voetafdruk

Vanwege het ontbreken van definitieve cijfers inzake het energieverbruik en de uitstoot over 2021 rapporteren we met terugwerkende kracht over de realisatie 2020.

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 2020 was 1.228 TJ exclusief auto's en 1.229 TJ inclusief auto's. Dit is opgebouwd uit 1.164 TJ groene elektriciteit (inclusief 11 TJ zelf opgewekte elektriciteit) en 64 TJ groen gas.
Energieverbruik binnen de organisatie uit grijze bronnen (non-renewable)	Totaal energieverbruik uit grijze bronnen in 2020 was 23,9 TJ. Dit is opgebouwd uit 22,4 TJ stadsverwarming en 1,6 TJ diesel ten behoeve van noodstroomaggregaten.
Totaal elektriciteitsgebruik	Het totale elektriciteitsgebruik van ProRail bedroeg in 2020 129 GWh.
Totaal gasgebruik	Het totale gasverbruik van ProRail bedroeg in 2020: 2,0 mln. m ³ gas.
Energieverbruik buiten de organisatie	Totaal energiegebruik buiten de organisatie in 2020 bedroeg: 14.860 TJ (2019: 13.806 TJ). Dit is inclusief energieverbruik van dieseltreinen.
Energie-intensiteit	<p>De energie intensiteit van ProRail is onderverdeeld naar drie categorieën:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Stations (gerapporteerd per m²): 0,210 GJ/m² - Infra (per km spoor): 107,30 GJ/km - Kantoren (per m²): 0,97 GJ/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 dieselvebruik noodstroomaggregaten.</p> <p>De energie Efficiency Index bedroeg 109% in 2020 en heeft betrekking op energieverbruik binnen de organisatie.</p> <p>Het basisjaar voor het bepalen van de energie Efficiency Index is 2015. Dit is gelijk aan het basisjaar van de energiedoelstellingen die zijn opgenomen in het Meerjarenplan Duurzaamheid 2016-2030.</p>
Reductie van het energieverbruik	<p>ProRail heeft in 2020 voor 27 TJ aan procesmaatregelen getroffen, grotendeels besparing door stationsmaatregelen (22 TJ). Het betreft besparing van gas, elektriciteit en stadsverwarming.</p> <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	<p>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 77 TJ.</p> <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 2020 is vastgelegd in de Emissie inventaris 2020 (<https://www.prorail.nl/siteassets/homepage/toekomst/duurzaamheid/documenten/co2-emissie-inventaris-2020-09-11-2021-15-09.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 2020 4,48 kiloton. Dit is inclusief 2,06 kiloton emissie als gevolg van verbranding van Biogas.
Indirecte emissies van broeikasgassen (scope 2)	Indirecte emissie van broeikasgassen (CO ₂) in Nederland in 2020 bedroeg naar gewicht 0,725 kiloton.
Andere indirecte emissies van broeikasgassen (scope 3)	De scope 3 emissies (CO ₂) in 2020 bedroegen in totaal 0,21 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 inkoopcriteria ten aanzien van milieu aspecten.
--	--





Jaarrekening 2021

Inhoudsopgave

Geconsolideerde balans per 31 december 2021	135
Geconsolideerde winst- en verliesrekening over 2021	136
Geconsolideerd overzicht van het totaalresultaat 2021	137
Geconsolideerd kasstroomoverzicht 2021	138
Toelichting op de geconsolideerde balans, de geconsolideerde winst- en verliesrekening en het geconsolideerde kasstroomoverzicht	139
Enkelvoudige balans per 31 december 2021	177
Enkelvoudige winst- en verliesrekening per 31 december 2021	178
Toelichting op de enkelvoudige balans en de enkelvoudige winst- en verliesrekening	179

Geconsolideerde balans per 31 december 2021

(Vóór verwerking van het resultaat)

Bedragen in miljoenen euro's

Activa		31 december 2021	31 december 2020
Vaste activa			
Immateriële vaste activa	1	259	226
Materiële vaste activa	2	19.350	18.981
		<u>19.609</u>	<u>19.207</u>
Vlottende activa			
Voorraden	3	21	16
Onderhanden projecten in opdracht derden	4	11	6
Vorderingen en overlopende activa	5	253	175
Liquide middelen	6	276	371
		<u>561</u>	<u>568</u>
Totaal Activa		20.170	19.775
Passiva			
Eigen vermogen	7		
Gestort kapitaal		0,02	0,02
Wettelijke reserve		33	38
Agio		1.599	1.599
Overige reserve		-28	-33
Onverdeeld resultaat		-	-
		<u>1.604</u>	<u>1.604</u>
Voorzieningen	8	64	55
Langlopende schulden	9	17.774	17.371
Kortlopende schulden en overlopende passiva	10	729	745
		<u>20.170</u>	<u>19.775</u>
Totaal Passiva		20.170	19.775

Geconsolideerde winst- en verliesrekening over 2021

Bedragen in miljoenen euro's

	2021	2020
Netto omzet		
Exploitatiebijdragen Rijksoverheid	910	868
Gebruiksvergoeding	343	334
Overige	41	34
	1.294	1.237
Geactiveerde productie eigen bedrijf	126	125
Overige bedrijfsopbrengsten	6	6
Som der bedrijfsopbrengsten	13	1.367
Bedrijfslasten	14	
Kosten van uitbesteed werk en andere externe kosten	-914	-829
Lonen en salarissen	-379	-345
Sociale lasten	-87	-82
Afschrijvingskosten (im)materiële vaste activa	-94	-101
Overige waardeveranderingen (im)materiële vaste activa	-4	-8
Bijzondere waardevermindering van vlottende activa	0	0
Overige bedrijfslasten	-28	-6
Som der bedrijfslasten	-1.507	-1.370
Financiële baten en lasten	15	
Rentebaten en soortgelijke opbrengsten	0	1
Rentelasten en soortgelijke kosten	-4	-8
	-4	-7
Resultaat voor belastingen	-84	-10
Belastingen	16	-0,5
Resultaat voor mutatie egalisatierekening	17	-10
Mutatie egalisatierekening	18	10
Resultaat na belastingen	-	-

Geconsolideerd overzicht van het totaalresultaat 2021

Bedragen in miljoenen euro's

	2021	2020
Geconsolideerd resultaat na belastingen	-	-
Rechtstreekse mutaties in het eigen vermogen	-	-
Totaalresultaat	-	-

Geconsolideerd kasstroomoverzicht 2021

Bedragen in miljoenen euro's

	2021	2020
Ontvangsten vanuit Infrastructuurfonds	1.076	1.034
Ontvangsten van vervoerders	343	332
Ontvangsten van derden	106	119
Ontvangsten beheer, onderhoud en derden projecten (OHP)	1.524	1.486
Betalingen aan leveranciers	-1.213	-1.109
Betalingen aan werknemers	-316	-298
Betalingen leveranciers en werknemers beheer, onderhoud en derden projecten (OHP)	-1.530	-1.407
Afdrachten/Ontvangsten omzetbelasting	-103	-70
Betaalde winstbelasting	0	-
Kasstroom uit bedrijfsoperaties	-108	9
Ontvangen interest	-	-
Betaalde interest	-5	-7
Kasstroom uit operationele activiteiten	-113	2
Ontvangsten vanuit Infrastructuurfonds	1.054	1.026
Ontvangsten van derden	146	255
Betalingen aan leveranciers	-1.074	-1.150
Betalingen aan werknemers	-109	-106
Kasstroom uit investeringsactiviteiten	18	25
Aflossing leningen	-	-75
Kasstroom uit financieringsactiviteiten	-	-75
Totale kasstroom	-95	-48
Liquide middelen einde boekjaar	276	371
Liquide middelen begin boekjaar	371	420
Mutatie liquide middelen	-95	-48

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 2021, dat is geëindigd op balansdatum 31 december 2021.

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. Eind 2016 heeft het kabinet-Rutte II besloten ProRail om te vormen tot een zelfstandig bestuursorgaan (zbo). Deze omvorming heeft geen gevolgen voor de continuïteitsveronderstelling waarop deze jaarrekening is opgesteld.

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 afstemming 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 2021 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

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, 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, gedisconteerd 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 waardeverminderingverlies, 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, 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	54
Energie	15	80	41
Transfer	10	100	40
Beheersen en communicatie	3	30	13
Beveiligen	6	75	26

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 kastroom 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.

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 tijds waarde 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 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 (VLTC / Driehoek) en overige huurovereenkomsten (zie NIBOR). 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 (NSV) 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 BOV 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-afrekbare 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.

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 2020		
Aanschafwaarde	374	374
Cumulatieve afschrijvingen	-148	-148
Boekwaarde	226	226
Mutaties in de boekwaarde		
Investeringen	50	50
Desinvesteringen	-1	-1
Afschrijvingen	-25	-25
Overige mutaties	9	9
Saldo	33	33
Stand per 31 december 2021		
Aanschafwaarde	430	430
Cumulatieve afschrijvingen	-171	-171
Boekwaarde	259	259

In de ontwikkelingskosten zijn onder andere kosten geactiveerd inzake ERTMS (EUR 96 miljoen), Spoorweb, het informatie-, communicatie- en samenwerkingsplatform van ProRail (EUR 15 miljoen), TVP (Trein Vrije Periode) planningssysteem (EUR 11 miljoen) en het ERP pakket SAP 4 Hana (EUR 11 miljoen) en Informatiesysteem Naiade (bron voor functionele configuratiegegevens van ProRail) (EUR 11 miljoen).

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

2. Materiële vaste activa

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	Dragen, geleiden en doorsnijden	Energie	Beheersen en communicatie	Beveiligen	Transfer	Gebbruiksrecht activa	Werken in constructie	Totaal
Stand per 31 december 2020								
Aanschafwaarde	18.942	2.486	1.383	2.365	3.026	-	1.032	29.234
Cumulatieve afschrijvingen	-6.043	-1.013	-953	-1.357	-887	-	-	-10.253
Boekwaarde	12.899	1.473	430	1.008	2.139	-	1.032	18.981
Mutaties in de boekwaarde								
Investeringen	-	-	-	-	-	-	991	991
Ingebruikname	562	79	93	45	114	32	-925	-
Desinvesteringen	-12	-2	-2	-1	-1	-	-	-18
Afschrijvingen	-327	-58	-63	-76	-73	-	-	-597
Bijzondere waardeverminderingen	-	-	-	-	-	-	-	-
Overige mutaties	-	-	-	-	-	-	-7	-7
Saldo	223	19	28	-32	40	32	59	369
Stand per 31 december 2021								
Aanschafwaarde	19.400	2.560	1.448	2.407	3.132	32	1.091	30.070
Cumulatieve afschrijvingen	-6.277	-1.069	-990	-1.431	-953	-	-	-10.720
Boekwaarde	13.123	1.491	458	976	2.179	32	1.091	19.350

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	850	-	-	-	-	-
Aardebaan (incl. voorzieningen)	1.132	-	-	-	-	-
Gebouwen	212	-	-	-	-	32
Bovenbouw (incl. ballast)	3.665	-	-	-	-	-
Bruggen	3.947	-	-	-	-	-
Tunnels	2.079	-	-	-	-	-
Geluidschermen	468	-	-	-	-	-
Overwegen	192	-	-	-	-	-
Overige	578	-	-	-	-	-
Bovenleiding en draagconstructies	-	882	-	-	-	-
Onderstations/voedingsinstallaties	-	609	-	-	-	-
Hard- en software van de systemen voor de aansturing van de treindienst	-	-	135	-	-	-
Reizigersinformatiesystemen	-	-	62	-	-	-
Telecommunicatienetwerken	-	-	206	-	-	-
Overige communicatieapparatuur en hardware en software	-	-	55	-	-	-
Baanvak- en emplacementsbeveiliging (zoals: detectiesystemen, seinen en treinbeïnvloedingssystemen)	-	-	-	977	-	-
Perrons inclusief overkappingen	-	-	-	-	993	-
Toegang tot perrons (zoals: roltrappen, liften, bruggen en tunnels)	-	-	-	-	489	-
Publieke aandeel in stationsgebouwen	-	-	-	-	437	-
Fietsenstallingen	-	-	-	-	260	-
Totaal	13.123	1.491	458	977	2.179	32

Investeringsen

De bruto investeringen in materiële vaste activa bedroegen in 2021 EUR 1.029 miljoen en zijn 2,5% hoger dan in 2020 (EUR 1.004 miljoen). In de verloopstaat materiële vaste activa zijn de projectgerelateerde kosten die niet voor activering in aanmerking komen van EUR 38 miljoen in mindering gebracht op de investeringen. Van het totaal aan bruto investeringen in 2021 is EUR 809 miljoen gefinancierd door ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (2020: EUR 796 miljoen) en EUR 220 miljoen door derden (2020: EUR 208 miljoen).

Ingebruikname

De in gebruik genomen vaste activa bedragen in 2021 EUR 925 miljoen en hebben onder andere betrekking op bovenbouwvernieuwingsprojecten, onderdoorgangen en bruggen. Ook de spooruitbreiding Zwolle-Herfte en het vrijleggen van de MerwedeLingeLijn (MLL) zijn hier onderdeel van.

Gebruiksrecht activa

Onder de materiële vaste activa is ultimo 2021 begrepen een bedrag van € 31,7 miljoen (ultimo 2020: - 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. Voorraden

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2021	2020
Aanschafwaarde voorraad onderdelen	22	17
Voorziening incurant	-1	-1
	<u>21</u>	<u>16</u>

De boekwaarde van de voorraden die op balansdatum zijn gewaardeerd tegen lagere opbrengstwaarde, bedraagt EUR 1 miljoen (2020: EUR 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.

4. 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.

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2021	2020
Stand vordering omgevingswerken per 1 januari	-8	2
Kosten in het boekjaar	79	97
Gedeclareerde bedragen in het boekjaar	-67	-107
Stand vordering omgevingswerken per 31 december	<u>4</u>	<u>-8</u>
Onderhanden projecten in opdracht van derden	11	6
Vooruitgefactureerde bedragen aan derden	7	14
Stand vordering omgevingswerken per 31 december	<u>4</u>	<u>-8</u>

5. Vorderingen en overlopende activa

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2021	2020
Vorderingen op derden	43	43
Overige kortlopende vorderingen	188	117
Overlopende activa	22	14
	253	175

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 EUR 0,2 miljoen (2020: EUR 1,5 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

In de overige vorderingen ultimo 2021 is onder andere een bedrag inzake nog te factureren gebruiksvergoeding van EUR 31 miljoen opgenomen (2020: EUR 29 miljoen).

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2021	2020
Vorderingen omzetbelasting	42	35
Vorderingen op Rijksoverheid	79	15
Overige vorderingen	66	67
	188	117

Overlopende activa

De overlopende activa bestaan uit vooruitbetalingen. Het totaalbedrag bedrag dat langlopend is bedraagt per ultimo 2021 EUR 4 miljoen.

6. Liquide middelen

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2021	2020
Totaal banktegoeden	276	371

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 EUR 0,7 miljoen (2020: EUR 0,7 miljoen) aan afgegeven garanties voor met name huurovereenkomsten begrepen. Over dit bedrag kan ProRail niet vrij beschikken.

7. Eigen vermogen

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	Gestort kapitaal	Wettelijke reserve	Agio	Overige reserves	Onverdeeld resultaat	Totaal
Stand per 31 december 2020	0,02	38	1.599	-33	-	1.604
Mutaties						
Mutatie reserve	-	-5	-	5	-	-
Resultaat lopend boekjaar	-	-	-	-	-	-
Stand per 31 december 2021	0,02	33	1.599	-28	-	1.604

Aandelenkapitaal

Het maatschappelijke aandelenkapitaal bedraagt EUR 90.000 en is verdeeld in 200 aandelen van elk EUR 450. Het geplaatste en gestorte aandelenkapitaal bestaat uit 44 aandelen (2020: 44 aandelen) en bedraagt EUR 19.800 (2020: EUR 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 2021 is een nettoresultaat van EUR – miljoen (2020: EUR – 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.

8. Voorzieningen

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	Stand per 31 december			Stand per 31 december	
	2020	Toevoegingen	Onttrekkingen	Vrijval	2021
Jubileumuitkeringen	11	1	-1	-	11
Reorganisatiekosten	1	2	0	0	2
Voorziening AK	4	0	-3	-	1
Voorziening uit hoofde van claims, geschillen en rechtsgedingen	26	3	-18	0	11
Overige	14	30	-4	-	39
Totaal	55	36	-27	0	64

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 2021.

De gehanteerde veronderstellingen zijn als volgt:

	2021	2020
Disconteringsvoet	0,35%	-0,04%
Arbeidsongeschiktheidsrisico (leeftijdsafhankelijk)	0,13%-1,89%	0,13%-1,71%
Kans uitdiensttreding (leeftijdsafhankelijk)	1%-5%	1%-5%
Algemene loonronde	2%	2%
Individuele verhogingen (leeftijdsafhankelijk)	0%-4%	0%-4%

Het kortlopend gedeelte van de jubileumvoorziening bedraagt EUR 1 miljoen.

Reorganisatievoorziening

In de reorganisatievoorziening zijn de kosten als gevolg van lopende herstructurering opgenomen die niet in verband staan met de doorlopende activiteiten van de onderneming. Het kortlopende deel van de reorganisatievoorziening bedraagt EUR 0,4 miljoen.

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. Het geheel van het bedrag heeft een langlopend karakter.

Voorziening voor claims en juridische procedures

De voorziening is bestemd ter dekking van de mogelijke uitkomsten inzake lopende claims en procedures. Het langlopend gedeelte van deze voorziening bedraagt EUR 0,4 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.

9. Langlopende schulden

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2021	2020
Onderhandse leningen	73	73
Verplichting Regeling 'Eerder stoppen met werken'	2	-
Overlopende passiva	17.699	17.298
	17.774	17.371

Onderhandse leningen

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	Institutionele beleggers	Totaal
Stand per 31 december 2020	73	73
Mutaties		
Toevoegingen	-	-
Aflossingen	-	-
Stand per 31 december 2021	73	73

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 EUR 103 miljoen (2020: EUR 110 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 EUR 1.874 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 2021 reeds geopteerd hebben voor gebruikmaking van de regeling.

Ten aanzien van personeelsleden die ultimo 2021 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 12. Niet in de balans opgenomen verplichtingen en regelingen.

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	Totaal
Verplichting Regeling 'Eerder stoppen met werken' - kortlopend	-
Verplichting Regeling 'Eerder stoppen met werken' - langlopend	-
Stand per 31 december 2020	-
Mutaties	
Toevoeging	2
Onttrekking	-
Vrijval	-
Stand per 31 december 2021	2
Verplichting Regeling 'Eerder stoppen met werken' - kortlopend	-
Verplichting Regeling 'Eerder stoppen met werken' - langlopend	2
Stand per 31 december 2021	2

Overlopende passiva

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2021	2020
Vooruitontvangen omgevingswerken	183	178
Investeringsbijdragen	17.516	17.120
	17.699	17.298

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. Gezien de negatieve rente per ultimo 2021 heeft geen oprenting plaatsgevonden (2020: 0%). Ten aanzien van de aanwending bij onderhoud wordt verondersteld dat deze gelijk is aan de jaarlijkse bijdragen en oprenting over de gestorte afkoopsommen (EUR 8 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 2021 was de vrijval EUR 1 miljoen. De verantwoorde bijdrage inzake omgevingswerken heeft overwegend een langlopend karakter.

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	Onderhoud	Vernieuwing	Totaal
Omgevingswerken – kortlopend	8	2	10
Omgevingswerken – langlopend	39	139	178
Stand per 31 december 2020	47	141	188
Mutaties			
Bijdragen	12	4	17
Oprenting	-	-	-
Aanwending	-8	-2	-10
Vrijval	0	-1	-1
Stand per 31 december 2021	51	142	193
Omgevingswerken – kortlopend	8	2	10
Omgevingswerken – langlopend	42	141	183
Stand per 31 december 2021	51	142	193

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 EUR 680 miljoen (2020: EUR 669 miljoen).

Onder de investeringsbijdragen is een bedrag van EUR 57 miljoen (2020: EUR 57 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	457	85	542
Investeringsbijdrage - langlopend	14.383	2.737	17.120
Stand per 31 december 2020	14.840	2.822	17.662
Mutaties			
Ontvangen bijdragen	746	218	964
Desinvesteringen	-48	-2	-50
Afschrijvingen	-460	-68	-528
Overige mutaties	0	3	3
Stand per 31 december 2021	15.078	2.973	18.051
Investeringsbijdrage - kortlopend	448	87	535
Investeringsbijdrage - langlopend	14.630	2.886	17.516
Stand per 31 december 2021	15.078	2.973	18.051

Ontvangen bijdragen

De toevoegingen van de investeringsbijdragen betreffen de ontvangen bijdragen van de Rijksoverheid voor 2021 van EUR 746 miljoen (2020: EUR 741 miljoen) en van derden, met name gemeenten en provincies van EUR 218 miljoen (2020: EUR 206 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.

10. Kortlopende schulden en overlopende passiva

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2021	2020
Leveranciers en handelscrediteuren	26	13
Belastingen en sociale lasten	22	21
Overige kortlopende schulden	194	186
Overlopende passiva	487	526
	<u>729</u>	<u>745</u>

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 2021 van EUR 22 miljoen (2020: EUR 21 miljoen).

Overige kortlopende schulden

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2021	2020
Schulden aan Rijksoverheid	24	10
Vooruitontvangen subsidiebedragen	68	62
Personeelsaanspraken (vakantiegeld en vrijetijdsaanspraken)	22	17
Nog te ontvangen facturen	62	77
Overige kortlopende schulden	17	20
	194	186

Schulden aan Rijksoverheid

De kortlopende schulden Rijksoverheid hebben met name betrekking op terug te betalen beschikte middelen.

Vooruitontvangen subsidiebedragen

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2021	2020
Voorfinanciering van geormerkte programma's	10	2
Vooruit ontvangen subsidiegelden aanleg (MIRT)	2	2
Vooruit ontvangen subsidie kapitaallasten en onderhoud (BOV)	-	-
Vooruit ontvangen gelden van de Europese Unie	-	5
Vooruit ontvangen gelden van lagere overheden en derden	56	52
FENS projecten	0	1
Stand per 31 december	68	62

Overige kortlopende schulden

In de overige kortlopende schulden is per ultimo 2021 een bedrag van EUR 7 miljoen verantwoord inzake vooruitontvangen bedragen betreffende onderhanden projecten derden.

Overlopende passiva

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2021	2020
Investeringsbijdragen	535	542
Vooruitontvangen omgevingswerken	10	10
Egalisatierekening	-58	-26
	487	526

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 2021 is als volgt:

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2021	2020
Stand per 1 januari	-26	-53
<i>Mutaties</i>		
Resultaat	-85	-10
Overige	52	37
Stand per 31 december	-58	-26

Mutatie resultaat

Het resultaat 2021 van EUR 85 miljoen negatief (2020: EUR 10 miljoen negatief) betreft het verschil tussen de verleende subsidie in 2021 en de werkelijke kosten van de door subsidieverlener opgedragen taken.

Mutatie overige

De mutatie op de regel 'Overige' van EUR 52 miljoen in 2021 volgt uit de afspraken inzake de bandbreedte van het saldo van de egalisatierekening van + en -/ 5% van de gemiddelde BOV subsidie van de afgelopen 5 jaar.

11. 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.

12. 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 jaarlijks een beheerplan op met concrete doelstellingen voor dat jaar. Voor 2020-2021 was dit een tweejaarlijks plan. 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 2021 circa EUR 1,0 miljard (2020: EUR 0,9 miljard). De afloop van de investeringsverplichtingen en de nieuwe investeringsverplichtingen zijn daarmee van vergelijkbare omvang.

Meerjarencontracten

ProRail heeft overeenkomsten afgesloten voor schoonmaak en onderhoud transferruimten van stations met een waarde van circa EUR 82 miljoen per jaar. Deze beheerovereenkomsten zijn afgesloten met een onbepaalde looptijd.

Daarnaast heeft ProRail zich contractueel vastgelegd voor de hieronder opgesomde zaken:

Aangegane verplichtingen naar vervaltermijnen in miljoenen euro's	< 1 jaar	1-5 jaar	> 5 jaar	Totaal
Prestatie Gericht Onderhoud contracten (PGO) voor onderhoud aan de spoorinfra	161	240	0	401
Huisvesting (huur en servicekosten)	7	19	2	28
Lease (auto's)	3	6	0	9
ICT-Beheer	39	53	26	118
Onderhoud beveiligingsystemen, liften en roltrappen	14	63	186	263
Diverse overeenkomsten	46	70	2	118
	270	451	216	937

De leasekosten voor auto's bedroegen over 2021 EUR 2,7 miljoen (2020 EUR 2,3 miljoen). In de leaseovereenkomsten zijn opties tot verlenging opgenomen. De huurkosten inzake huisvesting waren in 2021 EUR 9,3 miljoen (2020 EUR 9,4 miljoen). In een aantal huurovereenkomsten zijn (stilzwijgende) opties tot verlenging opgenomen.

Omgevingsvergunningen milieu

Milieuwetgeving verplicht ProRail om omgevingsvergunningen milieu te verkrijgen voor de emplacements in zijn beheer. In deze omgevingsvergunningen is de toegestane milieu ruimte geregeld die gepaard gaat met de activiteiten van vervoerders op die emplacements, 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.

Het Uitvoeringsprogramma Geluid Emplacements (UPGE) is erop gericht dat na afronding van het programma alle emplacements voldoen aan de geluidsnormen uit de Handreiking industriewelvaart 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 € 104 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 vastgestelde jaarlijkse premie. De pensioenpremie bedraagt vanaf 2016 als gevolg van de nieuwe overeenkomst met het Spoorwegpensioenfonds 24%. Als gevolg van de aanvullende afspraken is per saldo sprake van een jaarlijks stijgend percentage. Het percentage is in 2021 gestegen naar 22,8% (2020: 20,4%). Het verschil tussen de werkelijke 24% pensioenpremie en de betaalde pensioenpremie uit het premiepad komt tot en met 2021 ten laste van ProRail, voor pensioendoelinden zoals overeengekomen met de vakbonden.

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 123,5% per 31 december 2021 (per 31 december 2020 was de dekkingsgraad van het Spoorwegpensioenfonds 107,6%).

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 EUR 1.874 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 2021 reeds geopteerd hebben voor gebruikmaking van de regeling.

Ten aanzien van personeelsleden die ultimo 2021 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 2021 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.

13. Bedrijfsopbrengsten

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2021	2020
Exploitatiebijdragen Rijksoverheid	910	868
Gebruiksvergoeding	343	334
Overige netto omzet	41	34
Geactiveerde productie eigen bedrijf	126	125
Overige bedrijfsopbrengsten	6	6
	1.426	1.367

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>	2021	2020
Initiële beschikking op (subsidie-)aanvraag	1.199	1.174
Aanvullende subsidiebeschikking	42	19
Vaststelling subsidie	-	-
	1.241	1.193
Overige (project-)beschikkingen	71	75
Overloop vanuit beschikkingen voorgaand jaar	-	-
	71	75
	1.312	1.268
Financiering investeringswerken	-435	-387
Verschuiving in tijd	36	-
Overheveling projecten naar volgend jaar	-3	-
Overheveling projecten van volgend jaar	-	-13
	-402	-400
Totaal exploitatiebijdragen	910	868

Gebruiksvergoeding

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2021	2020
Opbrengsten gebruiksvergoeding	346	337
Prestatieregelingen	-3	-2
	343	334

De in rekening gebrachte gebruiksvergoeding over 2021 bedraagt EUR 343 miljoen (2020: EUR 334 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 EUR 41 miljoen over 2021 (EUR 2020: 34 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 2021 EUR 6 miljoen (2020: 6 miljoen) en bestaan uit opbrengsten die niet tot de netto-omzet van ProRail behoren, zoals huuropbrengsten en vergoedingen voor detachering van medewerkers.

14. Bedrijfslasten

Kosten uitbesteed werk en andere externe kosten

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2021	2020
Kosten van uitbesteed werk	-780	-708
Overige externe kosten	-134	-120
Totaal kosten van uitbesteed werk en andere externe kosten	-914	-829

Onder de categorie kosten uitbesteed werk en andere externe kosten worden alle diensten verantwoord die ProRail inkoopt. Daarnaast alle externe kosten die we maken (b.v. boetes/belastingen). 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>	2021	2020
Grootschalig onderhoud	15%	16%
Kleinschalig onderhoud	36%	31%
Transfer	10%	11%
Beheer	22%	24%
Overige vervangingen	0%	0%
Aanleg realisatie	1%	1%
Onderzoeken	1%	1%
Apparaat	15%	16%
	100%	100%

Kosten van uitbesteed werk

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2021	2020
Infrastructurele kosten	-520	-458
Inspecties en onderzoek	-27	-26
ICT-diensten	-136	-131
Onroerende zaken	-1	-1
Advies	-38	-37
Inhuur	-58	-56
Totaal kosten van uitbesteed werk	-780	-708

Infrastructureel

Onder infrastructureel staan de geleverde prestaties verantwoord van aannemers- en ingenieursdiensten verantwoord voornamelijk voor de activiteiten groot- en kleinschalig onderhoud en onderhoud transfer.

ProRail heeft in 2021, als gevolg van de gewezen eindvonnissen in de arbitrage over de opzegvergoedingen, een totale last van EUR 85 miljoen verantwoord onder de infrastructurale kosten. De arbitrages waren door de PGO aannemers gestart als gevolg van verschil van mening over de hoogte van de bij de opzegging van de PGO pilotcontracten te betalen vergoeding.

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 2021 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>	2021	2020
Onderzoek van de jaarrekening	0,5	0,7
Andere controleopdrachten	0,3	0,6
Adviesdiensten op fiscaal terrein	-	-
Andere niet controlediensten	0	-
Totaal honoraria	0,9	1,3

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>	2021	2020
NUTS-kosten	-42	-40
Huisvesting	-46	-35
Materialen	-15	-12
Overige externe kosten	-31	-33
Totaal overige externe kosten	-134	-120

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>	2021	2020
Lonen en salarissen	-347	-323
Overige personeelskosten	-31	-21
Totaal	-379	-345

Alle medewerkers zijn werkzaam in Nederland.

Verdeling van fte (gemiddeld aantal fte)

	2021	2020
Directie	10	12
Capaciteitsmanagement	244	218
Operatie	3.027	2.947
Projecten	641	596
Staven	733	691
	4.655	4.464

Sociale lasten

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2021	2020
Totaal	-87	-82

Het werkgeversaandeel van de pensioenpremies bedraagt EUR 44,3 miljoen (2020: EUR 37,8 miljoen).

Bezoldiging commissarissen

De ten laste van ProRail komende beloning van de commissarissen over 2021 bedraagt in totaal EUR 227.160 (2020: EUR 224.637). De beloning bestaat uit een vast honorarium, een vergoeding voor deelname aan een of meer commissies en een onkostenvergoeding. In 2021 heeft indexering van de bezoldiging plaatsgevonden. De bezoldiging van de raad van commissarissen over 2021 is als volgt:

	Vaste jaarlijkse vergoeding	Vergoeding Audit Commissie	Vergoeding remuneratie, selectie en benoemingscommissie	Overige vergoedingen	Totaal
2021					
J.G.M. Alders	37.042	-	9.090	1.454	47.586
J.G.H. Helthuis	23.553	9.090	9.090	1.454	43.187
A.C.W. Sneller	23.553	9.090	-	1.454	34.097
L.M. Sondag	23.553	-	9.090	1.454	34.097
T.R. Bercx	23.553	-	9.090	1.454	34.097
C.J.A.M. Romme	23.553	9.090	-	1.454	34.097
					227.160
2020					
J.G.M. Alders	36.746	-	8.912	1.425	47.083
J.G.H. Helthuis	23.479	8.912	8.912	1.425	42.728
A.C.W. Sneller	23.395	8.912	-	1.425	33.732
L.M. Sondag	23.395	-	8.912	1.425	33.732
T.R. Bercx	23.395	-	8.912	1.425	33.732
C.J.A.M. Romme	23.293	8.912	-	1.425	33.630
					224.637

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 directieleden over 2021 bedraagt in totaal EUR 747.868 (2020: EUR 633.693). De beloning van de bestuurders bestaat uit een vast inkomen met secundaire arbeidsvoorwaarden (onkostenvergoeding, leaseauto en pensioen). Er zijn geen leningen, voorschotten en garanties ten behoeve van bestuurders verstrekt door de onderneming. De bezoldiging voor de statutair bestuurders en interim bestuurders is als volgt:

Naam	Functie	Periodiek betaalde Functiebeloningen				Beloningen betaalbaar op termijn [1]	Overige vergoedingen [2]	Totaal	Uitkering bij beëindiging dienstverband
		Brutoloon	Werkgevers-deel sociale premies	Onkosten vergoeding	Bijstelling auto				
2021									
John Voppen	CEO	188.028	9.652	1.400	3.344	15.623	-	218.047	-
Ans Rietstra	COO	191.373	9.506	1.400	-	15.623	-	217.902	-
Mirjam van Velthuizen-Lormans	CFO	31.598	1.451	120	630	2.604	-	36.402	-
Hans van Leeuwen	CFO	61.232	3.408	448	649	5.208	-	70.945	-
								543.296	
2020									
John Voppen	CEO	182.304	9.831	720	3.344	15.351	-	211.550	-
Ans Rietstra	COO	185.640	9.608	720	-	15.351	-	211.319	-
Hans van Leeuwen	CFO	183.696	9.831	-	1.946	15.351	-	210.824	-
								633.693	-

1 Werkgeversdeel pensioenpremie

2 Overige vergoedingen voor vaste medewerkers betreffen een bruto toeslag voor pensioen versoering

De samenstelling van het bestuur is gedurende 2021 gewijzigd. Per 24 april 2021 is Hans Van Leeuwen teruggetreden als CFO. Per 1 mei is hiertoe Nynke Dalstra ingehuurd als interim CFO. Zij is in deze functie niet benoemd tot statutair bestuurder. Totale beloning die zij hiervoor heeft ontvangen in 2021 bedraagt EUR 204.572. Per 1 november is Mirjam Van Velthuizen – Lormans benoemd als CFO.

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 2021 is geen sprake van een recht op overschot.

Afschrijvingskosten immateriële vaste activa

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2021	2020
Afschrijvingen imva, gefinancierd door eigen financiering	-5	-6
Afschrijvingen imva, gefinancierd door de Rijksoverheid en derden	-20	-16
	<hr/>	<hr/>
	-25	-22
Amortisatie imva, gefinancierd door de Rijksoverheid en derden	20	16
	<hr/>	<hr/>
	-5	-6

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>	2021	2020
Afschrijvingen, gefinancierd door eigen financiering	-89	-95
Afschrijvingen, gefinancierd door de Rijksoverheid en derden	-508	-488
	<hr/>	<hr/>
	-597	-583
Amortisatie materiële vaste activa, gefinancierd door de Rijksoverheid en derden	508	488
	<hr/>	<hr/>
	-89	-95

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>	2021	2020
Overige waardeveranderingen imva, gefinancierd door eigen financiering	0	-
Overige waardeveranderingen imva, gefinancierd door de Rijksoverheid en derden	0	-1
	<hr/>	<hr/>
	0	-1
Amortisatie, gefinancierd door de Rijksoverheid en derden	0	1
	<hr/>	<hr/>
	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>	2021	2020
Overige waardeveranderingen mva, gefinancierd door eigen financiering	-4	-8
Overige waardeveranderingen mva, gefinancierd door de Rijksoverheid en derden	-49	-52
	-53	-60
Amortisatie, gefinancierd door de Rijksoverheid en derden	49	52
	-4	-8

Onder de overige waardeveranderingen vaste activa zijn begrepen de niet-activeerbare-investeringen.

Overige bedrijfslasten

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2021	2020
Mutatie voorzieningen	-32	-10
Waardevermindering vlottende activa	1	-1
Verplichting vooruitontvangen gelden omgevingswerken	3	5
Overige	0	-
	-28	-6

Onder de overige bedrijfslasten zijn de kosten verantwoord die niet tot de voorgaande categorieën binnen de bedrijfslasten behoren.

15. Financiële baten en lasten

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2021	2020
Rentelasten en soortgelijke kosten	-4	-8
Rentebaten en soortgelijke opbrengsten	0	1
	-4	-7

16. Belastingen

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2021	2020
Totaal	-0,5	-

17. Resultaat voor mutatie egalisatierekening

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2021	2020
Totaal	-85	-10

Het resultaat voor mutatie egalisatierekening betreft het verschil tussen de verleende subsidie Beheer, Onderhoud en Vervangingen en de werkelijke kosten waarvoor subsidie is verleend en wordt in zijn geheel ten laste onderscheidenlijk ten gunste van de egalisatierekening gebracht. De resultaatsontwikkelingen die zich in 2021 hebben voorgedaan zijn weergegeven in onderstaande tabel:

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2021
PGO pilotcontracten	-55
PGO bonussen	-34
Aanbestedingsresultaat	7
Apparaatskosten	-10
Opbrengsten	7
Resultaat	-85

ProRail heeft in 2021, als gevolg van de gewezen eindvonnissen in de arbitrage over de opzegvergoedingen, een totale last van €85 miljoen verantwoord onder de Infrastructurele kosten. De arbitrage was door PGO aannemers gestart als gevolg van verschil van mening over de hoogte van de bij de opzegging van de PGO pilotcontracten te betalen vergoeding. In de Exploitatiebijdragen Rijksoverheid is voor deze contracten een bijdrage van €30 miljoen opgenomen.

18. Mutatie egalisatierekening

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2021	2020
Totaal	85	10

De mutatie egalisatierekening betreft de onttrekking onderscheidenlijk toevoeging van het resultaat uit gewone bedrijfsuitoefening aan de egalisatierekening als onderdeel van de overlopende passiva.

19. Gebeurtenissen na balansdatum

Geen bijzonderheden inzake gebeurtenissen na balansdatum te vermelden.

Enkelvoudige balans per 31 december 2021

(vóór verwerking van het resultaat)

Bedragen in miljoenen euro's

Activa		31 december 2021	31 december 2020
Vaste activa			
Materiële vaste activa	20	-	-
Financiële vaste activa	21	1.604	1.604
		<u>1.604</u>	<u>1.604</u>
Vlottende activa			
Vorderingen		-	-
Liquide middelen		-	-
		<u>-</u>	<u>-</u>
Totaal Activa		<u>1.604</u>	<u>1.604</u>
Passiva			
Eigen vermogen	22	1.604	1.604
Schulden		-	-
		<u>1.604</u>	<u>1.604</u>

Enkelvoudige winst- en verliesrekening per 31 december 2021

Bedragen in miljoenen euro's

	2021	2020
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 2021 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.

20. 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.

Op grond van artikel 125 van de Spoorwegwet heeft de Staat de bevoegdheid om op een bij Koninklijk Besluit te bepalen tijdstip alle vermogensbestanddelen van Railinfratrust B.V. 'om niet' over te laten gaan op de Staat. Naar aanleiding van de evaluatie van de spoorwetgeving heeft het kabinet besloten tot overdracht van het juridisch eigendom van de hoofdspoorweginfrastructuur naar de Staat conform artikel 125 van de Spoorwegwet.

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 2021 een omvang van ca. 9.892 (2020: 9.893 ha.).

21. 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 2021 (2020: EUR – miljoen).

22. Eigen Vermogen

Het maatschappelijke aandelenkapitaal bedraagt EUR 90.000 en is verdeeld in 200 aandelen van elk EUR 450. Het geplaatste en gestorte aandelenkapitaal bestaat uit 44 aandelen (2020: 44 aandelen) en bedraagt EUR 19.800 (2020: EUR 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 2020	0,02	38	1.599	-33	-	1.604
Mutaties						
Mutatie reserve	-	-5	-	5	-	-
Resultaat lopend boekjaar	-	-	-	-	-	-
Stand per 31 december 2021	0,02	33	1.599	-28	-	1.604

23. Personeelsgegevens

Er zijn geen medewerkers in loondienst van Railinfratrust B.V.

Utrecht, 8 april 2022

Raad van Bestuur Railinfratrust B.V.

De heer J. Voppen
Chief Executive Officer

Mevrouw M.H. van Velthuisen - Lormans
Chief Financial Officer

Mevrouw A. Rietstra
Chief Operational Officer

Raad van Commissarissen Railinfratrust B.V.

De heer J.G.M. Alders
President-commissaris

Mevrouw J.G.H. Helthuis

Mevrouw A.C.W. Sneller

De heer L.M. Sondag

De heer T.R. Bercx

De heer C.J.A.M. Romme

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 2021

Ons oordeel

Wij hebben de jaarrekening 2021 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 2021 en van het resultaat over 2021 in overeenstemming met Titel 9 Boek 2 BW.

De jaarrekening bestaat uit:

- De geconsolideerde en enkelvoudige balans per 31 december 2021;
- De geconsolideerde en enkelvoudige winst-en-verliesrekening over 2021;
- 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.

Materialiteit

Op basis van onze professionele oordeelsvorming hebben wij de materialiteit voor de jaarrekening als geheel bepaald op € 97.000.000. De materialiteit is gebaseerd op 0,5% van de materiële vaste activa. Voor de direct aan kasstroomgerelateerde posten hebben wij op basis van onze stakeholdersanalyse een materialiteit gehanteerd van € 12.000.000. 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 € 4.850.000 voor waarderingposten en € 600.000

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.

Het door ons geïdentificeerde frauderisico en de uitgevoerde specifieke werkzaamheden luiden als volgt:

Op basis van onze werkzaamheden en het in de controlestandaarden veronderstelde risico, hebben wij het veronderstelde frauderisico geïdentificeerd 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.

Onze controlewerkzaamheden ten aanzien van dit frauderisico is gericht op een evaluatie van de opzet en de implementatie van de relevante interne beheersingsmaatregelen om het risico te beperken.

Wij hebben tevens aanvullende gegevensgerichte werkzaamheden uitgevoerd, waaronder het toetsen van journaalboekingen, de onderbouwing van significante transacties buiten de normale bedrijfsvoering, het beoordelen van schattingen op tendenties (inclusief een retrospectieve beoordeling van significante schattingen uit het vorige boekjaar) en de onderbouwing van de tijdens het opstellen van de jaarrekening aangebrachte aanpassingen.

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 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 het bestuur, management (waaronder de Corporate Compliance Officer en Corporate Audit) en de raad van commissarissen. 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 Railinfratrust B.V. 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.

Op basis van het materieel belang voor de gerelateerde financiële overzichten, onze risicoanalyse en het effect van niet-naleving dat aanzienlijk kan variëren, hebben wij de volgende wet- en regelgeving overwogen en aangemerkt als wet- en regelgeving met een directe invloed op de financiële overzichten: het naleven van het belastingrecht en regelgeving voor financiële verslaggeving, waaronder de vereisten in het kader van Titel 9 van Boek 2 BW. Wij hebben voldoende en geschikte controle-informatie verkregen omtrent het naleven van de bepalingen van deze wet- en regelgeving.

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 financiële overzichten, 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 financiële overzichten. Onze verantwoordelijkheid is beperkt tot het uitvoeren van specifieke controlewerkzaamheden gericht op het identificeren van niet-naleving van wet- en regelgeving die een invloed van materieel belang kan hebben op de financiële overzichten. Onze werkzaamheden gericht op het identificeren van gevallen van niet-naleving van overige wet- en regelgeving die een invloed van materieel belang kan hebben op de financiële overzichten, zijn beperkt tot (i) bevragen van het management en, in voorkomend geval, de met governance belaste personen van Railinfratrust B.V. over de naleving van dergelijke wet- en regelgeving; (ii) het inspecteren van de eventuele correspondentie met de desbetreffende vergunningverlenende of regelgevende of toezichthoudende instanties.

Uiteraard zijn wij gedurende de controle alert op indicaties van (vermoedens) van niet-naleving van wet- en regelgeving.

Tenslotte 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.

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 balansstotaal 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.</p> <p>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. 	<p>Wij hebben voldoende 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 vormt 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.</p> <p>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.</p> <p>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 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

Naast de jaarrekening en onze controleverklaring daarbij, omvat het jaarverslag andere informatie, die bestaat uit:

- Verslag van de raad van bestuur
- Bericht van de raad van commissarissen
- Kerncijfers
- Corporate Governance

- Stakeholders
- Maatschappelijk verslagleggingsbeleid
- GRI-verslaglegging
- Meerjarenoverzicht
- De overige gegevens

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.

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 en de raad van commissarissen 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 enige 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.

De raad van commissarissen is verantwoordelijk voor het uitoefenen van toezicht op het proces van financiële verslaggeving van de vennootschap.

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 gereede 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, 8 april 2022

Deloitte Accountants B.V.

drs. G.J. Straatman RA

Meerjarenoverzicht

Winst- en verliesrekening

Bedragen in miljoenen euro's	2021	2020	2019	2018	2017
Bedrijfsopbrengsten	1.426	1.367	1.300	1.263	1.286
Bedrijfslasten	-1.507	-1.370	-1.330	-1.268	-1.310
Financiële baten en lasten / overig	-4	-7	-8	-7	-10
Bedrijfsresultaat	-85	-10	-38	-12	-34
Resultaat na belastingen	-	-	-	-	-

Balans

Bedragen in miljoenen euro's	2021	2020	2019	2018	2017
Vermogen					
Balanstotaal	20.170	19.775	19.500	19.065	18.710
Eigen vermogen	1.604	1.604	1.604	1.604	1.604
Langlopende leningen	73	73	148	148	148
Activa					
Materiële vaste activa	19.350	18.981	18.629	18.260	17.920
Afschrijvingen	94	101	105	111	112
Investeringen materiële vaste activa*	1.029	1.004	988	957	929
Investeringsbijdrage	964	947	951	902	861

* Investeringen in materiële vaste activa bestaan uit de bruto investeringen inclusief de niet activeerbare investeringen.

Medewerkers

In absolute aantallen	2021	2020	2019	2018	2017
Aantal medewerkers (gewogen gemiddelde)	4.760	4.572	4.473	4.414	4.289
Aantal medewerkers (einde jaar)	4.895	4.625	4.518	4.428	4.399
Aantal fte's eigen (gewogen gemiddelde)	4.655	4.464	4.369	4.304	4.175
Aantal fte's eigen (einde jaar)	4.793	4.518	4.410	4.329	4.279
Aantal fte's inhuur (gewogen gemiddelde)	348	342	357	333	294
Aantal fte's inhuur (einde jaar)	408	287	396	317	348

Kwantiteiten

In absolute aantallen	2021	2020	2019	2018	2017
Netlengte in exploitatie (in km) *	3.075	3.075	3.075	3.075	3.049
Totale spoorlengte (in km) *	7.053	7.097	7.097	7.114	7.146
Wissels	6.260	6.392	6.560	6.795	6.922
Overwegen **	2.394	2.419	2.477	2.519	2.369
Seinen	11.602	11.559	11.586	11.751	11.890
Stations	398	399	400	399	404
Beweegbare bruggen	68	67	67	69	56
Tunnels	26	26	26	24	18
Tonkilometers (in miljarden per jaar) ***	51	51	57	55	54
waarvan reizigers	36	37	43	42	41
waarvan goederen	15	14	14	13	13
Treinkilometers (in miljoenen per jaar) ***	160	152	165	164	160
waarvan reizigers	148	140	153	153	149
waarvan goederen	11	11	11	10	10
waarvan overig (aannemers/testritten)	1	1	1	1	1
Spoorwegondernemingen	32	27	27	29	26

* Vanaf 2016 worden kilometers inclusief HSL-Zuid gerapporteerd.

** Vanaf 2016 worden overwegen exclusief dienstoverpaden 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. Het vergelijkend cijfer 2018 is met deze gewijzigde definitie opnieuw herberekend.

*** De trein- en tonkilometers betreffen alle in Nederland gereden kilometers inclusief de kilometers op het HSL-traject.

Begrippenlijst

Ambitieweb

Een visuele weergave van de duurzaamheidsthema's en de daaraan gekoppelde ambitieniveaus. De thema's in het ambitieweb geven een concrete invulling aan de drie p's: people, planet en profit.

ATB Verbeterde versie (ATB-Vv)

Versie van het beveiligingssysteem voor automatische treinbeïnvloeding dat ook ingrijpt bij treinsnelheden onder de 40 km/u.

Autoriteit Consument & Markt (ACM)

Een onafhankelijke toezichhouder 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.

Basisnet

Het systeem Basisnet zorgt dat het vervoer van gevaarlijke stoffen in Nederland zo veilig mogelijk kan plaatsvinden. Hiervoor is een landelijk netwerk van snelwegen, binnenwateren en (hoofd)spoorwegen vastgesteld. Vervoerders moeten zich houden aan veiligheidseisen. Maar ook transportroutes en de nabije omgeving moeten aan speciale eisen voldoen. Zo blijven risico's voor omwonenden langs de transportroutes binnen de wettelijke grenzen.

Beheerconcessie

De door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat aan ProRail verleende vergunning voor het beheer van de Nederlandse hoofdspoorweginfrastructuur.

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.

Centraal Monitorings- en Beslisorgaan (CMBO)

Onderdeel van ProRail dat landelijk vaststelt hoe om te gaan met grote storingen en de afhandeling daarvan in de dienstregeling regelt.

Concessiegebied

Een door de concessieverlener gedefinieerd gebied (geografisch en/of op basis van lijnvoering) waarbinnen het openbaar vervoer als één pakket wordt gegund.

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.

Landelijk Coördinatieteam Goederen (LCG)

Interdisciplinair team binnen ProRail die de opdracht heeft om de prestaties van het spoorgoederenvervoer te verbeteren en de kennis van het spoorgoederenvervoer binnen ProRail te vergroten.

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.

Niet centraal bediend gebied (NCBG)

Een niet centraal bediend gebied (NCBG) is een gebied op het spoorwegnet, waarbinnen de bediening van individuele infraobjecten en de rijweginstelling lokaal plaatsvindt onder de supervisie van de treinverkeersleider met minimale bevoegdheid.

Operationeel Controle Centrum Rail (OCCR)

Het landelijke controlecentrum voor het Nederlandse spoorwegnet 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

Treinpunctualiteit regionale series 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.

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 toekomstvast 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.

