

Railinfratrúst Jaarverslag 2022

Verbindt.
Verbeterd.
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 2022	8
Profiel	12
Organisatie en activiteiten	14
Onze waardeketen	18
Maatschappelijk verantwoord ondernemen	20
Materialiteitsanalyse	21
Onze prestaties	26
Punctueel spoor	28
Betrouwbaar spoor	31
Spoorveiligheid	40
Capaciteit	50
Innovatieve oplossingen en ontwikkelingen	54
Spoor- en stationsvernieuwingen	61
Duurzaam spoor	67
Internationaal vergelijken	76
Financiën	78
Financiële prestaties	80
Bestedingen 2022	83
Medewerkers	84
Onze medewerkers	86
Omgeving	96
Onze stakeholders	98
Betrokkenheid van onze stakeholders	100
Besturing	106
Bericht van de raad van commissarissen	108
Corporate Governance	115
Risicomanagement	122
Integriteit en compliance	127
Maatschappelijke verslaglegging	130
Maatschappelijk verslagleggingsbeleid	132
GRI-verslaglegging	133

Jaarrekening 2022	144
Geconsolideerde balans per 31 december 2022	147
Geconsolideerde winst- en verliesrekening over 2022	148
Geconsolideerd overzicht van het totaalresultaat 2022	149
Geconsolideerd kasstroomoverzicht 2022	150
Toelichting op de geconsolideerde balans, de geconsolideerde winst- en verliesrekening en het geconsolideerde kasstroomoverzicht	151
Enkelvoudige balans per 31 december 2022	189
Enkelvoudige winst- en verliesrekening per 31 december 2022	190
Toelichting op de enkelvoudige balans en de enkelvoudige winst- en verliesrekening	191
Overige gegevens	194
Controleverklaring van de onafhankelijke accountant	195
Meerjarenoverzicht	202
Begrippenlijst	204

Kerncijfers



Spoorlengte (km)

2022: 7.023 | 2021: 7.053



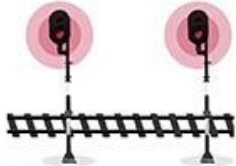
Wissels

2022: 6.220 | 2021: 6.260



Overwegen

2022: 2.348 | 2021: 2.394



Seinen

2022: 11.592 | 2021: 11.602



Stations

2022: 398 | 2021: 398



Tonkilometers

(in miljarden)

2022: 51 | 2021: 51



Treinkilometers

(in miljoenen)

2022: 157 | 2021: 160



**Aantal spoorweg-
ondernemingen**

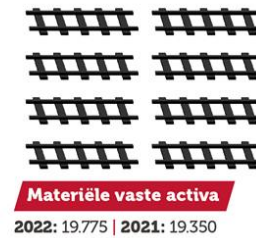
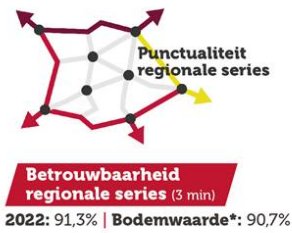
2022: 33 | 2021: 32



Aantal eigen medewerkers

(gemiddeld fte)

2022: 4.881 | 2021: 4.655



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

Het jaar 2022

Voordat we terugblikken op vorig jaar, wil ik stil staan bij het vreselijke spoorongeval dat op 4 april 2023 heeft plaatsgevonden bij Voorschoten. Het is onze missie ervoor te zorgen dat het op en om het spoor veilig is. We zetten ons daarom in om spoorlopen tegen te gaan, aanrijdingen op overwegen te voorkomen en stations veilig te houden. Bij het spoorongeval in Voorschoten kwam zowel een reizigerstrein als een goederentrein in botsing met een kraan op het spoor. Hierbij kwam de machinist van de kraan om het leven en zijn tientallen personen gewond geraakt. Er wordt onderzoek gedaan waardoor dit kon gebeuren. De Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV), de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) en de politie voeren de onderzoeken uit. Ook wij doen onderzoek. Onze gedachten gaan uit naar de nabestaanden van het dodelijke slachtoffer en alle overige slachtoffers en betrokkenen.

Als we terugkijken op 2022 dan zien we dat ProRail de met de overheid afgesproken prestaties voor het reizigersvervoer grotendeels heeft gehaald. Hoewel er door reizigers na de coronapandemie steeds meer met de trein werd gereisd, kregen zij niet de prestaties op het spoor zoals in 2021. De spoorsector kampt namelijk met personeelsgebrek en mede daardoor is de betrouwbaarheid van het treinproduct gedaald. Daarnaast kwamen in 2022 in de operatie diverse verstoringen voor als gevolg van incidenten, aanrijdingen en weersomstandigheden, maar bleven we binnen de streefwaarden.

Het aantal goederentreinen was in 2022 groter dan ooit. De betrouwbaarheid en beschikbaarheid van de infra ook voor het goederenvervoer willen we graag verder verbeteren. We werken daarom in projecten aan verbeteringen, ook in het afgelopen jaar, waarin stappen zijn gezet. In het havengebied Rotterdam zijn 28 wissels en aansluitende spoortakken vervangen en meerdere overwegen zijn vernieuwd. In de Rotterdamse haven is hard gewerkt om de brandblusvoorzieningen aan te leggen conform de eis van het bevoegd gezag. Dit is gerealiseerd.

ProRail heeft maatregelen genomen om het personeelstekort bij onder meer Verkeersleiding tegen te gaan. Onze opleidingen voor Verkeersleiding zitten vol en ter compensatie van de uitstroom breiden we in 2023 de beschikbare opleidingscapaciteit verder uit. Met de extra inzet van onze treinverkeersleiders konden we afgelopen jaar voorkomen dat treinen moesten worden geschrapt, maar de krapte in de personele bezetting willen we nog verder terugbrengen. Tegelijk waren vervoerders dit jaar genoodzaakt om minder en kortere treinen te rijden in verband met personeelstekorten. Enkele grote verstoringen in combinatie met deze omstandigheden hebben geleid tot lagere prestatiecijfers dan in 2021.

Na-ijlende effecten van de coronapandemie en de oorlog in Oekraïne hadden impact op de beschikbaarheid, levertijden en kosten van materialen. Ook is er in de spoorsector schaarste aan monteurs en medewerkers van ingenieursbureaus. Daardoor moesten onderhoud, bouwprojecten en realisatieplannen deels worden vertraagd of uitgesteld – een situatie die zich in 2023 nog prominenter zal voordoen.

Ondanks de uitdagingen is in infra- en stationsprojecten knap werk geleverd. Bijvoorbeeld het onderhouds- en stabiliteitswerk aan de A2-corridor bij Culemborg, het omvangrijke werk aan zes overwegen bij Rheden, de Suurhoffbrug bij Rotterdam, het nieuwe dubbelspoor voor extra treinverkeer tussen Landgraaf en Heerlen en de vernieuwingen op en rond station Geldermalsen. Allemaal voorbeelden die goed illustreren dat alle uitdagingen ons niet weerhouden met man en macht door te werken om Nederland duurzaam en veilig bereikbaar te houden. Voor reizigers heeft het soms gevolgen, want werkzaamheden leiden tot buitendienststellingen. In 2023 krijgen treinreizigers ook te maken met hinder: er staat een fors aantal onderhoudsprojecten op het

programma, waaronder ook meerdaagse buitendienststellingen. We plannen en combineren werkzaamheden zo slim mogelijk om de hinder zo veel mogelijk te beperken.

In 2022 is de totale projectenportefeuille gestegen met circa 20% ten opzichte van 2021; die groei zet door richting 2023. Daarbij moeten we rekening blijven houden met de beperkte capaciteit, levertijden en kosten van materialen, en druk op de beschikbaarheid van personeel. Dat vergt keuzes en nieuwe manieren van werken.

Veiligheid op en rond het spoor staat bij ProRail altijd op nummer één. We doen al het mogelijke om spoorlopen tegen te gaan, aanrijdingen op overwegen te voorkomen en hebben in 2022 diverse typen overwegen aangepakt. Voor reizigers met een visuele beperking hebben we met de Oogvereniging op station Soest de eerste oversteeklijn op overpaden tussen perrons in gebruik genomen. Deze reizigers kunnen hierdoor veiliger oversteken. In 2022 zijn veertien meldingen gedaan van bijna-aanrijdingen met mensen die werkten aan of bij het spoor. Met Stichting railAlert bekijken we welke maatregelen mogelijk zijn om het aantal bijna-aanrijdingen terug te brengen.

Vanwege vertraging bij de Europese aanbesteding van de nieuwste contractvariant Prestatiegericht Onderhoud 4.0 (PGO 4.0), zijn de aflopende PGO-contracten tijdelijk verlengd. Dit was nodig omdat de continuïteit van het onderhoud van ons spoor cruciaal is voor de veiligheid en beschikbaarheid van ons spoor en we daar geen enkel risico mee nemen. Vanuit de raad van bestuur van ProRail is er extra aandacht voor en assistentie bij de overgang van de oude naar de nieuwe contracten. Dankzij de tijdelijke verlengingen is het spooronderhoud gegarandeerd. Intussen werken we aan de aanbesteding van de nieuwe contracten en nemen geleerde lessen uit PGO 3.0 daarin mee.

We zagen dat in de loop van 2022 de reizigersaantallen weer stegen en dat er meer goederentreinen de grens over gingen dan in 2021 en 2019. Daarmee is nog eens onderstreept hoe belangrijk duurzame mobiliteit is voor Nederland. Tegen deze achtergrond én in het licht van onze klimaat- en duurzaamheidsdoelstellingen is er alle reden stevig in te zetten op verbetering van de spoorprestaties over de hele linie. Ook onze inzet op duurzaamheid en de inspanningen op gebied van innovatie dragen daar aan bij. Onze intensieve betrokkenheid bij de invoering van het digitale treinbeveiligingssysteem ERTMS, testen met zelfrijdende treinen (ATO), en onze deelname aan diverse Europese innovatieprogramma's zijn daar voorbeelden van.

Proeven met emissievrij treinvervoer, de verduurzaming van materiaalgebruik en stations of maatregelen om de biodiversiteit op en rond het spoor te beschermen, illustreren onze inspanningen op gebied van duurzaamheid. Onze doelstelling om de eigen CO₂-uitstoot op jaarbasis verder te verlagen hebben we gehaald. De realisatie van een zonnepark, dat 7% gaat bijdragen aan de duurzame energieopwekking van ProRail als geheel, is van start gegaan. Door het hele land zijn vorig jaar duurzame bovenbouwvernieuwingprojecten gelanceerd, waarbij zoveel mogelijk herbruikbare materialen worden ingezet. Wel blijft staan dat we keuzes moeten maken. Daarom hebben we besloten in plaats van een systemsprong naar 3 kV-spanning op de bovenleiding eerst het huidige systeem te versterken, waarmee we de verwachte groei de komende jaren kunnen opvangen.

2022 was geen gemakkelijk jaar en het is duidelijk dat er ruimte voor verbetering is. Bij alle incidenten en uitdagingen is er op diverse fronten echter ook veel bereikt waar we trots op mogen zijn. Ik wil de medewerkers van ProRail en onze partners in de spoorsector dan ook danken voor hun grote inspanningen, flexibiliteit en aanhoudende betrokkenheid. We zijn er goed van doordrongen dat we op diverse terreinen uitdagingen hebben en dat nauwe samenwerking binnen de sector essentieel is om die het hoofd te bieden. Laten we daar dan ook gezamenlijk werk van maken door ons voor te bereiden op een toekomst met meer reizigers en goederenvervoer. We kunnen niet alles tegelijk, maar onze ambities staan rotsvast overeind. We

blijven ons volop inzetten voor optimaal vervoer van reizigers en goederen en, in breder verband, een duurzaam en mobiel Nederland.

Namens de raad van bestuur van ProRail B.V., Utrecht, 7 april 2023

John Voppen
Voorzitter raad van bestuur





Profiel

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

Organisatie en activiteiten

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 ook netbeheerder en in die hoedanigheid verantwoordelijk voor het transport van elektriciteit over het net.

Onze missie

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

Onze visie

Treinverkeer is onmisbaar voor de bereikbaarheid van (nieuwe) woongebieden en het behalen van de klimaatdoelstellingen. Samen met onze partners geven we invulling aan de groeiende behoefte aan duurzame mobiliteit in Nederland.

Onze strategie

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

Dat doen we door oplossingen te realiseren voor de groeiende vraag naar personen- en goederenvervoer per spoor. Uit onze studies en analyses blijkt dat de vervoersvraag de komende jaren – na de dip vanwege corona – snel zal terugkomen op het oorspronkelijke (hoge) groeipad van voor de coronatijd. Naar verwachting zal in 2030 de totale vraag naar reizigersvervoer met 30% en naar goederenvervoer met 50% zijn toegenomen. Door het vervoer van meer reizigers en goederen over het spoor te faciliteren, geven we met ons spoornetwerk duurzame invulling aan de Nederlandse mobiliteitsvraag.

Onze strategie, verbindt, verbetert, verduurzaamt, blijft onverminderd de route waarmee we die groei willen bereiken. In 2022 hebben we concreter gemaakt hoe we in de komende jaren uitvoering geven aan deze strategie. Daarbij hebben we ook rekening gehouden met uitdagingen zoals tekort aan personeel in de sector, beschikbaarheid van materialen en de executiekracht van onze organisatie.

Onze ambities

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

Onze strategische prioriteiten

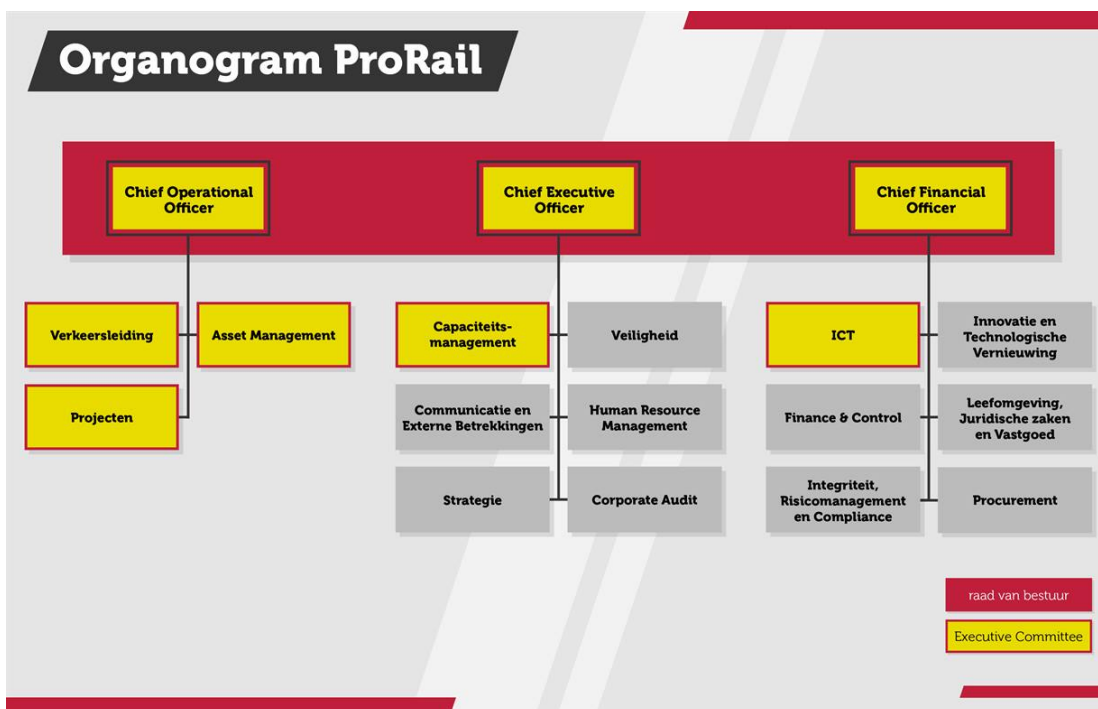
We hebben onze ambities vertaald naar een aantal strategische prioriteiten. Deze zijn de komende jaren leidend voor wat we doen. We brengen de basis op orde in de dagelijkse operatie, we moderniseren het spoornetwerk als geheel en we zetten een flinke stap in innovatie en digitalisering.

We weten dat we onze grote opgave alleen kunnen waarmaken als we ook wat veranderen in hoe we de dingen doen, met elkaar en met de sector. Daarom werken we de komende jaren ook aan het versterken van onze organisatie. We gaan bijvoorbeeld meer focus aanbrengen, op uniforme manier samenwerken en we investeren in een ontwikkelprogramma voor alle medewerkers.

Werkgebied

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

Organogram



Juridisch speelveld

ProRail staat breed in de belangstelling van zijn omgeving, reizigers, vervoerders en toezichthouders. Denk 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 komende 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. 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 halfjaar- en jaarbasis aan het ministerie.

Na vaststelling van het beheerplan 2022-2023 heeft ProRail in 2022 het addendum beheerplan 2022-2023 opgesteld. In dit addendum is ingegaan op een aantal ontwikkelingen en plannen die we nog niet in het beheerplan 2022-2023 konden delen en is op een aantal onderwerpen actuele informatie gegeven zoals over de gewijzigde planning van productstappen, de geëvalueerde aanpak winterweer en het verbeterprogramma Zee-Zevenaar. Het addendum beheerplan 2022-2023 is half november 2022 naar het ministerie verstuurd en is vervolgens met de Tweede Kamer gedeeld.

Ontwikkeling wetgeving

Zelfstandig Bestuursorgaan (ZBO)

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 2020 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. Na de vorming van het nieuwe kabinet heeft de vaste Kamercommissie voor het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat van de Tweede Kamer 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 eventueel ingediende

amendementen en moties. Als de Tweede Kamer het wetsvoorstel heeft aangenomen, gaat het wetsvoorstel daarna voor behandeling naar de Eerste Kamer.

In 2022 heeft het programmateam Omvorming ProRail, vooruitlopend op het mogelijke verloop van het wetsvoorstel, samen met het programmateam van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat verdere voorbereidingen getroffen.

Omgevingswet

De Omgevingswet is in 2022 tweemaal uitgesteld vanwege technische onvolkomenheden en daarmee de bruikbaarheid van het Digitale Stelsel Omgevingswet (DSO). Begin 2023 is de verwachte ingangsdatum wederom uitgesteld om alle partijen voldoende voorbereidingstijd te geven nadat er een besluit is genomen over de inwerkingtreding. Dit besluit is genomen op 14 maart 2023. De Eerste Kamer heeft ingestemd met de ingangsdatum van 1 januari 2024. Dit betekent dat de wet dan definitief in werking treedt. De bundeling van regelgeving gaat helpen om nog beter met onze omgeving samen te werken op gebieden die nu nog in allerlei wetten en regels verspreid zijn.

In 2022 heeft een breed samengesteld programmateam binnen ProRail gewerkt aan een reeks acties om ervoor te zorgen dat wij voorbereid zijn zodra de wet in werking wordt gesteld. Zo is het leertraject voor medewerkers voortgezet, is er veel overleg geweest met andere rijkspartijen, is er geoefend met het werken binnen het DSO en getest in de 'keten' met andere overheidspartijen. Daarnaast is er inhoudelijk veel voorbereid om straks te kunnen werken met de nieuwe Omgevingswetinstrumenten en de toepassing van de nieuwe regels.

Verslag raad van bestuur

De raad van bestuur doet in de volgende hoofdstukken verslag van de prestaties en gebeurtenissen in 2022: 'Profiel', 'Onze prestaties', 'Financiën', 'Medewerkers' 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 en ingenieursbureaus zorgt ProRail voor de aanleg en het onderhoud van het spoor. Wij verdelen de beschikbare capaciteit tussen reizigersvervoerders, goederenvervoerders en andere gebruikers, zoals aannemers en meettreinen. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en regionale overheden verstrekken subsidies en vervoerders betalen een vergoeding voor het gebruik van het spoor. De wensen en behoeftes van reizigers en verladers staan centraal in onze dienstverlening. Samen met partners als gemeenten en provincies zoeken we voortdurend het best mogelijke antwoord op de vraag van reizigers en verladers naar treinvervoer en stationsvoorzieningen. De goederen en diensten die wij afnemen om onze activiteiten te kunnen exploiteren komen voornamelijk uit Nederland.

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

De waarde van het spoor

Input



Businessmodel

Onze missie

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

Onze strategische ambities

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



Output



Maatschappelijk verantwoord ondernemen

Onze maatschappelijke functie

Maatschappelijk verantwoord ondernemen is geïntegreerd in de bedrijfsdoelstellingen van ProRail. Naast het streven naar een veiliger en 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.

Ambities

We zijn ons bewust van onze maatschappelijke functie en nemen de verantwoordelijkheid die dat met zich meebrengt serieus. We vinden het belangrijk dat het spoor een van de meest duurzame vormen van vervoer blijft. Wij zien duurzaamheid daarom graag als onderdeel van de bedrijfsprocessen terugkomen. Hier werken we intensief aan, samen met onze partners: vervoerders, overheden, leveranciers, aannemers en ingenieurbureaus.

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, welke bestaat uit een toekomstbeeld 2040, een kanskaart met voorstellen voor verbeteringen en acties die we in het komende jaar gaan uitvoeren. Verbeterplannen worden indien nodig ter goedkeuring voorgelegd aan de raad van bestuur alvorens zij worden geïmplementeerd. De voortgang en ontwikkeling van de resultaten op het gebied van duurzaamheid die onder andere hieruit voortvloeien worden via de reguliere planning-, control- en rapportagecyclus gevolgd en bestuurd.

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 strategische ambities: verbindt, verbetert, verduurzaamt, bevlogen ProRailers en betaalbaar spoor.

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).

Materialiteitsanalyse

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

Organisaties die rapporteren onder de GRI standaarden, gepubliceerd op of na 1 januari 2023, moeten rapporteren volgens de 'GRI Universal Standards 2021'. Wij hebben voorheen in overeenstemming met de 'GRI Universal Standards 2016' op 'Core level' gerapporteerd. In de Standards 2021 is de 'Core level' optie komen te vervallen. Hiervoor in de plaats is de optie 'With reference' in werking gesteld, wat inhoudt dat gerapporteerd wordt in lijn met geselecteerde onderdelen van de GRI standaarden. In jaarverslag 2022 rapporteren wij volgens de optie 'With reference'.

Ontwikkelingen wet- en regelgeving

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

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

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

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

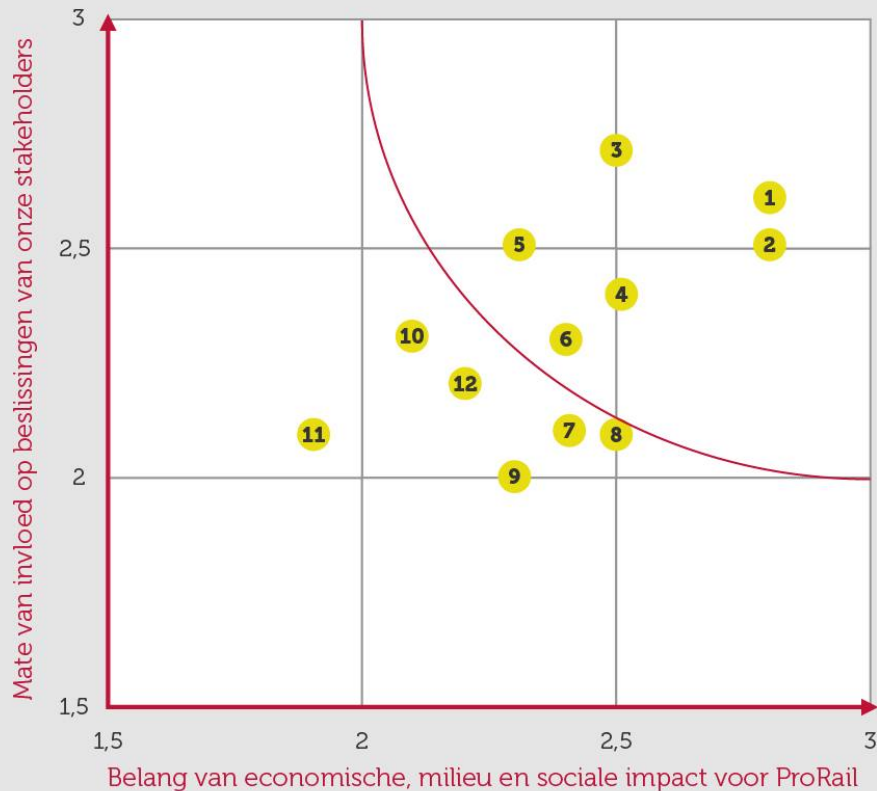
In het licht van deze ontwikkelingen op rapportagevereisten hebben wij gedurende 2022 verschillende activiteiten ondernomen. Een van de acties is de fit-gap-analyse die is uitgevoerd door onze afdeling Corporate Audit op de invulling van de (toekomstige) vereisten van de CSRD richtlijn. De uitkomsten hiervan nemen wij mee in de volledige impactanalyse die we zullen starten in 2023. Op basis van de impactanalyse zullen we de vervolgstappen gaan bepalen om tijdig aan de nieuwe rapportageverplichtingen te kunnen voldoen.

Vanwege deze veranderende wet- en regelgeving inzake rapportage over duurzaamheid hebben wij er als organisatie voor gekozen om in 2022 geen herijking uit te voeren van de materialiteitsanalyse, maar te volstaan met een interne beoordeling van de materialiteitsmatrix 2021. De weergave van de relevantie van de thema's van ProRail achten wij nog representatief voor het jaar 2022 en is dus overgenomen in de materialiteitsmatrix 2022.

Materialiteitsmatrix en de thema's van 2022

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 2022 vertegenwoordigen zo volledig mogelijk het spectrum van maatschappelijke en duurzaamheidsissues waar ProRail mee te maken heeft en sluiten aan bij de rapportage volgens Global Reporting Initiative (GRI). Sommige thema's zijn vanwege de grote reikwijdte in de toelichtingen opgesplitst in subthema's.

Materialiteitsmatrix 2022



- 1 Spoorveiligheid
- 2 Punctueel en betrouwbaar spoor
- 3 Capaciteit
- 4 Bataalbaar spoor
- 5 Innovatieve oplossingen en ontwikkelingen
- 6 CO₂ voetafdruk
- 7 Klanttevredenheid en reputatie
- 8 Medewerkers in hun kracht
- 9 Divers medewerkersbestand met gelijke kansen
- 10 Geluid en trillingen
- 11 Afval
- 12 Biodiversiteit en natuurwaarden

1. Spoorveiligheid

- **Veilige werkomgeving:** onze eigen medewerkers, onze opdrachtnemers en vervoerders kunnen rekenen op veilige werkomstandigheden op en rond het spoor.
- **Veilig reizen op het spoor, stations en emplacementen:** reizigers en verladers moeten kunnen rekenen op veilige infrastructuur en verkeersleiding over het spoor en op veilige en toegankelijke stations en emplacementen.

- **Veilige leefomgeving:** voor de samenleving en omwonenden van het spoor draagt ProRail de verantwoordelijkheid om te zorgen voor een veilige leefomgeving rond het spoor met aandacht voor sociale veiligheid en verkeersveiligheid.
- **Cybersecurity:** digitalisering brengt het risico met zich mee dat op afstand onrechtmatig toegang wordt verschaft tot de digitale omgeving en systemen. Voor ProRail zou dit grote gevolgen kunnen hebben voor de betrouwbaarheid en de veiligheid van de diensten. ProRail draagt zorg voor gedegen beveiliging van de digitale omgeving en systemen om onrechtmatige toegang te voorkomen.

2. Punctueel en Betrouwbaar spoor

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

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

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

7. Klanttevredenheid en reputatie

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

8. Medewerkers in hun kracht

Als werkgever hecht ProRail veel waarde aan tevreden en vitale medewerkers door ze eigenaar te laten zijn van hun eigen loopbaan en ontwikkeling. ProRail investeert in de medewerkers met

goede primaire en secundaire arbeidsvoorwaarden en de mogelijkheid om trainingen en opleidingen te volgen.

9. Diversiteit en gelijke kansen

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

10. Geluid en trillingen

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

11. Afval

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

12. Biodiversiteit en natuurwaarden

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



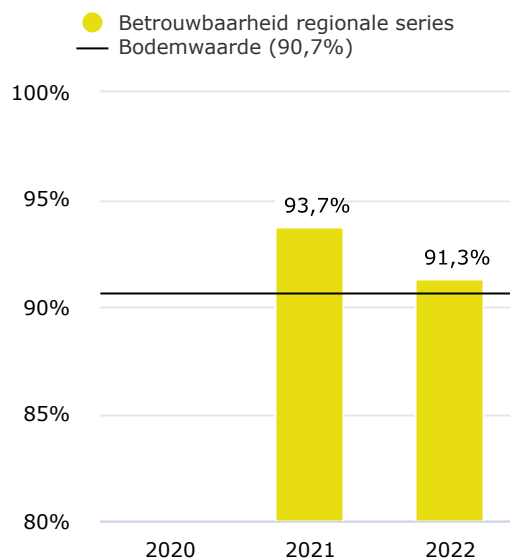
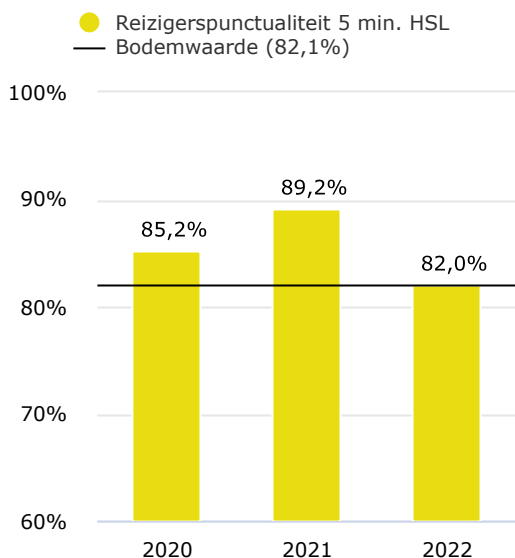
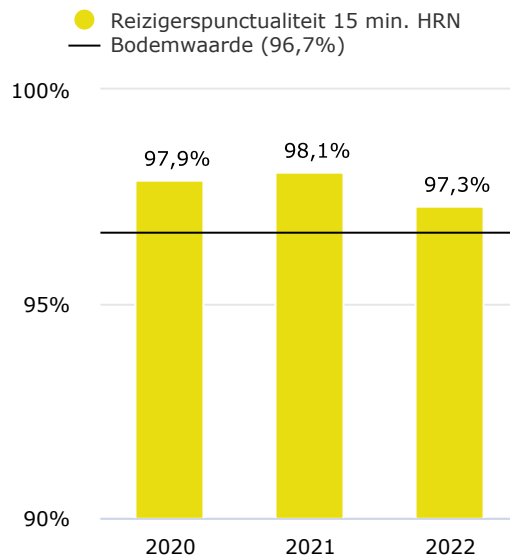
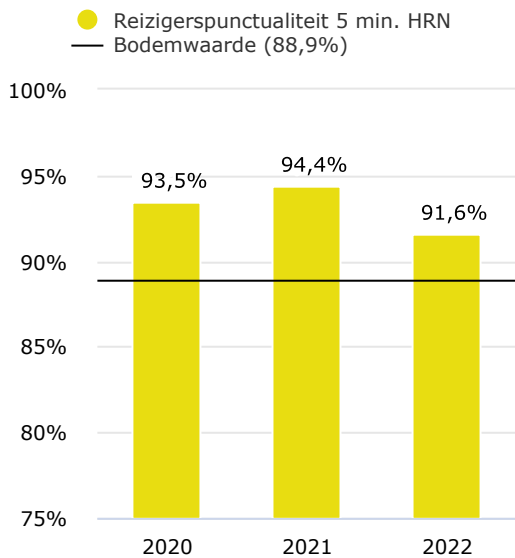


Onze prestaties

Punctueel spoor

In 2022 werd meer met de trein gereisd dan in 2021. In de loop van het jaar namen de reizigersaantallen toe en gestaag komen we weer in de buurt van het aantal reizigers van voor de coronaperiode. Tegelijk waren vervoerders afgelopen jaar genoodzaakt om minder en kortere treinen te rijden in verband met personeelstekorten. Deze combinatie van omstandigheden, inclusief enkele grote verstoringen, heeft geleid tot lagere prestatiecijfers dan in 2021.

In 2022 scoren de prestatiecijfers rond punctualiteit boven de met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat overeengekomen bodemwaarden, behalve voor de reizigerspunctualiteit HSL 5 minuten, daar zit de realisatie net onder de bodemwaarde.



Reizigerspunctualiteit hoofdrailnet (HRN)

De 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 volgens de reisplanner had kunnen maken.

Reizigerspunctualiteit HRN in 2022 was 91,6% op 5 minuten en 97,3% op 15 minuten. Dat is ruim lager dan in 2020 en 2021 – toen er aanzienlijk minder werd gereisd – en ook lager dan de prestatiecijfers van voor de coronaperiode. Het toegenomen aantal verstoringen speelde een rol, waarover meer in de paragraaf 'Betrouwbaar spoor' en 'Impactvolle verstoringen op de infra', maar de voornaamste oorzaak was het tekort aan rijdend personeel. Dit leidde tot een toename van ongeplande treinvuurtijden, waardoor reizigers vaker moesten wachten op de volgende trein. Na de zomer is de dienstregeling aangepast met een lagere frequentie en soms kortere treinen. Zo was er voldoende personeel om de aangepaste dienstregeling te rijden en kon de ongeplande treinvuurtijd worden beperkt. In de resterende treinen werd het daardoor wel drukker. Dat zorgde voor langere halteertijden en een lagere punctualiteit. Deze effecten waren vooral zichtbaar in de daluren omdat tijdens deze uren meer treinen waren opgeheven.

ProRail werkt nauw samen met NS om de operationele prestaties op het hoofdrailnet te verbeteren. Ook in 2022 hebben we de dienstregeling waar mogelijk geoptimaliseerd. En we zetten maatregelen in op preventie van verstoringen. Mochten deze toch optreden, dan proberen we de impact zoveel mogelijk te beperken.

Reizigerspunctualiteit HSL 5 minuten

Reizigerspunctualiteit HSL 5 minuten is een deelverzameling van de reizigerspunctualiteit op het hoofdrailnet. De reizigerspunctualiteit 5 minuten HSL over 2022 bedroeg 82,0%. Daarmee hebben ProRail en NS onder de met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat afgesproken bodemwaarde (82,1%) gepresteerd.

De scores gedurende 2022 waren wisselend. Tot en met mei lag de score boven de streefwaarde voor 2024 (84,2%). Vanaf juni kampte NS met personeelstekorten waardoor treinen uitvielen en de KPI geraakt werd. Door personeelstekorten en andere incidenten lagen de scores in juni en juli onder de bodemwaarde. In augustus en september herstelden de prestaties zich o.a. doordat de treindienst planmatig uitgedund werd. In het 4e kwartaal presteerden we ver onder de bodemwaarde door een tijdelijke snelheidsbeperking in 2022 welke op het moment van schrijven nog steeds van toepassing is voor alle reizigerstreinen over een lengte van 2 km ter hoogte van Rijpwetering. Deze was ingesteld omdat bij het kunstwerk Zuidweg eind oktober scheuren aangetroffen zijn in lassen op de dwarsfixatie van het kunstwerk. Door extra rijtijd voor alle passerende treinen is de gemiddelde jaarscore, die eind september op 85,1% stond, gedaald naar 82,0% eind december.

Betrouwbaarheid regionale series

Voor de regionale series hebben we in 2022 voor het eerst de KPI Betrouwbaarheid gemeten. Betrouwbaarheid geeft aan welk deel van de geplande treinaankomsten daadwerkelijk is gerealiseerd én waarbij het verschil tussen de geplande en de gerealiseerde aankomsttijd kleiner was dan 3 minuten. In tegenstelling tot de klassieke treinpunctualiteit worden uitgevallen aankomsten en aankomsten van vervangende treinen hierin meegeteld als onbetrouwbaar. Deze indicator wordt gemeten op een representatieve verzameling stations, vooral op de eindpunten van de regionale lijnvoeringen. Ter vergelijking hebben wij het getal 2021 eveneens opgenomen, conform de definitie die geldt in 2022.

Ook regionaal zijn in 2022 veel treinen uitgevallen door personeelstekorten bij vervoerders en stakingen in Q4 in het kader van CAO onderhandelingen bij vervoerders. Met 91,3% zitten we boven de bodemwaarde (90,7%), maar wel lager dan de streefwaarde (93,7%) voor 2024.

Elke Tien Minuten Een Trein: Rotterdam-Schiphol-Arnhem (ETMET RoSA)

De frequentieverhoging naar zes Intercity's per uur op de lijn Rotterdam-Schiphol-Arnhem is per dienstregeling 2022 succesvol geïntroduceerd. De reizigerspunctualiteit op dit traject van 92,3% op de KPI reizigerspunctualiteit 5 minuten stak ver uit boven de doelstelling van 90,9%. NS heeft de ETMET RoSA treindienst in februari 2022 moeten afschalen vanwege personeelstekort. Als gevolg van de afgeschaalde dienstregeling is monitoring van de treindienst op dit moment niet mogelijk.

Op basis van de behaalde resultaten heeft het programma ETMET RoSA april 2022 decharge ontvangen. Binnen ProRail lopen enkele activiteiten van dit programma nog door. De inzet van de extra incidentenbestrijders en het extra slijpen van de spoorstaven zijn doorgaande activiteiten die na evaluatie mogelijk permanent doorgevoerd worden. Daarnaast bereiden we ons voor op de introductie van de airportsprinter in de dienstregeling 2025. Tot slot lopen er nog enkele infraprojecten die door personeelskrapte binnen ProRail vertraging hebben opgelopen. Vanuit incidentenbestrijding blijkt de maatregel 'Opduwen trein' niet effectief en deze wordt niet gerealiseerd.

Betrouwbaar spoor

Hoewel er vorig jaar sprake was van aanzienlijke treinuitval, vooral ten gevolge van personeelstekorten, kwamen de betrouwbaarheidscijfers allemaal uit boven de met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat afgesproken bodemwaarden.

Impactvolle storingen op de infra

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

- defecten aan de infrastructuur, zoals bovenleidingen, wissels en seinen
- externe factoren die invloed hebben op de werking van de infrastructuur, zoals suïcides en weersomstandigheden

De indicator impactvolle storingen relateert infraverstoringen aan de hinder die reizigers of verladere hiervan ondervinden en wordt uitgedrukt in aantal gewogen treinvertragsminuten (klanthinder) per storing. Hierbij worden alle treinvertragsminuten die herleidbaar zijn tot één oorzaak (locatie/omstandigheid) gecumuleerd. Infraverstoringen tellen vanaf 680 vertragsminuten mee voor deze prestatie-indicator.

Over 2022 is het aantal impactvolle storingen op de infra uitgekomen op 455 (2021: 406), boven de streefwaarde (450) en ruim onder de bodemwaarde (520). De toename ten opzichte van 2021 (+49) komt deels door het opheffen van de uitgedunde corona-dienstregeling in 2022.

Afgelopen jaar deden zich een aantal storingen voor met een uitzonderlijk grote impact op de treindienst: op 2 september is een hoogspanningskabel van netbeheerder TenneT op de bovenleiding beland in de buurt van Swifterbant. Hierbij ging een enorme hoeveelheid stroom door de systemen van ProRail, waarbij over de lengte van een aantal kilometer kabels en schakelaars zijn doorgebrand. Tijdens het drie maanden durende herstel was er geen treinverkeer mogelijk tussen Lelystad en Zwolle. Op 15 juli heeft een vrachtwagen de spoorbrug in Sittard aangereden. Hierbij werd een brugdeel dusdanig beschadigd dat complete vervanging noodzakelijk was. Gedurende twee maanden is er daardoor slechts één spoor beschikbaar geweest, omdat vervanging pas eind september mogelijk was. Treinen moesten hierdoor op elkaar wachten en liepen vertraging op.

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.

Verstoringen bruggen

Over de Suurhoffbrug is er een beperking van het goederenvervoer ingesteld. Bij een inspectie constateerden we corrosie aan de constructie van de brug, waardoor de wettelijke normering van de belasting van de brug werd overschreden. Waar er normaal gezien twee goederentreinen gelijktijdig over de brug konden rijden, moest dit tijdelijk teruggebracht worden tot één. We troffen beheersmaatregelen waardoor het weer mogelijk is om met twee goederentreinen gelijktijdig over de brug te rijden, met uitzondering van twee goederentreinen beladen met erts en kolen bij windkracht 7 of hoger.

Sinds mei 2022 is de Calandbrug gesloten voor wegverkeer. Kapotte kogellagers voorkomen dat de brug veilig kan worden bediend. De brug staat open, zodat scheepvaartverkeer naar de Britanniëhaven doorgang kan vinden. Rijkswaterstaat heeft omleidingsroutes ingesteld. Een deel van de renovatie aan de brug is dit jaar uitgevoerd. De Calandbrug is per 1 februari 2023 weer open voor fietsers, auto's en voetgangers. De sluiting van deze brug had geen impact op het treinverkeer aangezien het treinverkeer verloopt via het nieuwe Theemswegtracé.

We hebben aanvullende inspecties aan bruggen gecontracteerd. Deze verlopen volgens plan. We nemen recent geconstateerde gebreken aan de Suurhoffbrug en de Calandbrug mee in de PDCA-cyclus van systeemmanagement Civiele Constructies.

Met de programma's 'Aantoonbare Veilige Berijdbaarheid' en 'Bruggen Bouwen' pakken we de aantoonbare veilige berijdbaarheid waaronder baanstabielheid en bruggen programatisch aan.

Winterweer

ProRail is samen met betrokken partijen, door verbetermaatregelen, in 2022 beter voorbereid op winterse omstandigheden. In vergelijking met eerdere jaren is de verwachting dat er beter gepresteerd wordt in situaties van beperkte sneeuwval op landelijk niveau en sneeuwval van verschillende zwaarte binnen specifieke regio's. Tegelijkertijd constateren we dat bij extreem winterweer op landelijk niveau het spoorstelsel kwetsbaar is en dat niet voorkomen kan worden dat reizigers en verladers hinder ondervinden. De maatregelen en uitvoering hiervan namen we zoveel mogelijk mee in de voorbereiding van winter 2022-2023 c.q. de voorbereiding voor de winter 2023-2024. Naar aanleiding van het evaluatierapport over de winter 2021 werken we aan maatregelen om onder winterse omstandigheden treinvervoer beter te faciliteren.

Havengebied Rotterdam

Voor informatie over de status van het wegwerken van achterstanden in de infra om het effect van verstoringen te beperken in het havengebied van Rotterdam, zie paragraaf Verbeterprogramma Zee-Zevenaar.

Stations

In 2022 is er sprake van bovenmatige uitval van liften en/of roltrappen: langdurige stilstand en/of terugkerende storingen zijn het gevolg van leveringsproblemen van materialen die nodig zijn voor de reparaties van liften en roltrappen.

Levertijden voor cruciale onderdelen zijn in de loop van 2022 opgelopen tot soms meer dan 30 weken. ProRail, NS Stations en de betrokken liftfabrikanten werken zeer intensief samen om de overlast tot een minimum te beperken. We plaatsen sensoren om sneller te kunnen acteren bij technische storingen. Ook leggen we een voorraad aan van cruciale liftonderdelen en wordt een speciaal team van monteurs ingezet voor onderhoud van stationsliften om zo de kennis te vergroten en storingen sneller te kunnen oplossen.

Daarnaast zijn we met de decentrale openbaar vervoerautoriteiten (DOVA) in gesprek over uitwisseling van data zodat deze op termijn gebruikt kunnen worden voor verbetering van de reisinformatie. We zien al verbetering, al zullen sommige installaties nog noodgedwongen tot in het voorjaar van 2023 buiten gebruik blijven.

Geleverde treinpaden geen afzonderlijke KPI meer vanaf 2022

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.

Uitval van treinen is 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 is.

Toekomstbestendig Werken Aan het Spoor (TWAS)

Het programma TWAS heeft de afgelopen jaren met alle sectorpartijen een set nieuwe werkwijzen en instrumenten ontwikkeld om met zo min mogelijk hinder de groeiende hoeveelheid werk aan het spoor tegen lagere kosten uit te voeren, op een manier die uitvoerbaar is voor de markt. Deze aanpak heeft o.a. geresulteerd in een meer integrale, meerjarige programmering van werkzaamheden, met zoveel mogelijk bundeling en een betere spreiding van de werkzaamheden over het jaar, tussen week en weekend en tussen dag en nacht. Daarnaast lag de focus op het minimaliseren van hinder.

In opdracht van ProRail en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft een externe partij in 2022 een Gateway Review uitgevoerd. De conclusie uit deze review is dat de ontwikkelde werkwijzen in de staande organisaties moeten worden geborgd zodat deze voor alle projecten ingezet kunnen worden en deze met de opgedane praktijkervaring verder verbeterd kunnen worden. De sectorbrede afstemming die met TWAS is ingezet zal worden gecontinueerd in een Sectoroverleg Spoor. Daarmee is TWAS als apart programma onder de beheerconcessie afgerond.

We hebben een dashboard ontwikkeld voor het aannemelijk maken van de TWAS-besparingen, de batenbarometer. Qua realisatie van de besparingen liggen we op koers met de targets tot en met 2022 en de verwachte besparingen in 2023 en verder. De methodiek en de batenbarometer zijn onderdeel van de externe validatie van de nieuwe financiële langetermijnreeksen voor instandhouding.

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 en vindt plaats 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 en prestaties stabiliseren

In 2022 scoorde de reizigerspunctualiteit HSL 82,0% tegenover 89,2% in 2021. De prestaties stonden in 2022 onder druk als gevolg van de eerder genoemde factoren: het toegenomen aantal reizigers, de personeelstekorten binnen NS en een tijdelijke snelheidsbeperking (TSB) op het noordelijk deel van de HSL.

Om continu te blijven verbeteren heeft het verbeterprogramma de prestaties nauwgezet gevolgd en zijn de lijnorganisaties ondersteund met rapportages en evaluaties. Daarnaast heeft het verbeterprogramma van ProRail de impact als gevolg van de tijdelijke snelheidsbeperking geminimaliseerd door duidelijk te communiceren richting alle stakeholders en, waar mogelijk, verbetervoorstellen aan te dragen.

Het stabiliseren van de prestaties in 2022 was een uitdagende opdracht. De personeelstekorten binnen NS hadden in de zomerperiode veel impact op de prestaties en vanaf eind oktober had de tijdelijke snelheidsbeperking een sterk negatieve invloed op de prestaties. Via het verbeterprogramma is de impact van deze gebeurtenissen gedempt. Omdat de grondoorzaak van beide problemen buiten de beïnvloedingssfeer van het verbeterprogramma lag, lieten de prestaties van 2022 grote verschillen zien tussen de kwartaalscores.

Verbeteren prestaties middellange termijn HSL

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

In 2022 is gestart met de realisatiefase voor de volgende projecten:

- 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 wordt gemonitord.
- Het verplaatsen van een stopmarkeerbord (een sein in ERTMS) bij de spanningssluis bij Zevenbergschenhoek
- Het plaatsen van windschermen op een viaduct op het noordelijk deel van de HSL waardoor treinen bij harde wind door kunnen rijden

De eerste twee genoemde maatregelen leveren rijtijd op voor (een deel van) de treinen die gebruik maken van de HSL. De derde maatregel zorgt voor minder strandingen en de vierde maatregel voor minder uitval van treinen bij harde wind.

In 2022 is hiernaast gewerkt aan de voorbereiding voor het functioneel verwijderen van de fasescheiding bij Zevenbergschenhoek aansluiting en aan een tweede pakket aan verbetermaatregelen voor de ERTMS-installatie op de HSL.

Spooronderhoud: Prestatiegericht onderhoud (PGO)

ProRail laat kleinschalig, dagelijks spooronderhoud uitvoeren door gecertificeerde aannemers, middels aanbestedingen van PGO-contracten (prestatiegericht onderhoud) in 21 contractgebieden. ProRail is momenteel aan de slag om PGO 4.0 in te voeren. Vanwege onder andere vragen van aanbieders in de complexe markt loopt de invoering van PGO 4.0 vertraging op. Het onderhoud van het spoor is essentieel en moet doorgang vinden om het spoor veilig en beschikbaar te houden. ProRail heeft eind 2022, om het onderhoud doorgang te laten vinden, de eerst aflopende PGO 3.0-contracten met de zittende aannemers verlengd. Dit is non-compliant met de aanbestedingswetgeving. Om dit te mitigeren zijn de verlengingen in nauw overleg met alle partijen op een transparante en eenduidige wijze uitgevoerd. Hiermee is de veilige beschikbaarheid gewaarborgd.

De raad van bestuur heeft in 2022 een taskforce opgericht die acties definieert voor de korte, middellange en lange termijn. Deze acties hebben allen een directe relatie met de planning van de aanbesteding van de nieuwe PGO 4.0 contracten. De uiteindelijke planning wordt gechallenged door een externe partij. Deze aanpak zorgt ervoor dat de veiligheid en beschikbaarheid van het spoor door deze problematiek niet in het geding komen.

Spoorgoederenvervoer

Verbeterprogramma Zee – Zevenaar

Het verbeterprogramma Zee-Zevenaar¹ is vanaf 2022 een programma onder de beheerconcessie. De focus van het verbeterprogramma is het met de sector verbeteren van de kwaliteit van het spoorgoederenvervoer in het gebied Zee-Zevenaar, met accent op het havengebied. De verbeteringen betreffen: (1) voldoen aan de wet- en regelgeving omtrent externe veiligheid, (2) wegwerken achterstanden in infra, (3) de gewenste toestand borgen met passend beheer en de

organisatie met de aannemer, en (4) bouwen aan een basis van structureel adequaat beheer, de interne ProRail-inrichting. In deze en de volgende paragrafen wordt op hoofdlijnen over de voortgang van de deelprojecten van dit programma gerapporteerd.

Blusvoorzieningen

In 2022 is vanuit het verbeterprogramma Zee-Zevenaar samen met de aannemers hard gewerkt aan de realisatie van de nieuwe brandblusvoorzieningen op de vijf havenemplacementen (Botlek, Europoort, Pernis, Maasvlakte West, Maasvlakte West-West en Waalhaven Zuid, zodat voldaan wordt aan de eisen die vanuit het bevoegd gezag worden gesteld. De nieuwe brandblusvoorzieningen op vier havenemplacementen zijn op 1 januari 2023 opgeleverd. In 2023 vinden de resterende werkzaamheden op deze vier emplacements plaats. Op emplacement Pernis vinden nog werkzaamheden plaats waardoor rangeren met gevaarlijke stoffen niet is toegestaan en deze activiteiten op andere emplacements uitgevoerd moeten worden.

In januari 2023 zijn bij het afpersen van de leidingen op Pernis lekkages in de leidingen ontstaan. De problematiek bleek complexer dan verwacht en is inmiddels weer opgelost. Pernis is sinds begin maart 2023 weer opengesteld voor het parkeren en rangeren van treinen met gevaarlijke stoffen.

Omgevingsveiligheid: last onder dwangsom

Ondanks de sancties die in 2022 zijn opgelegd in het kader van veiligheid kunnen we eind 2022 voorzichtig stellen dat we deze steeds beter onder controle hebben. Het aantal nieuwe LoD's, aantal verbeuringen en betaalde dwangsommen is in 2022 lager dan in 2021. Voor periodiek uit te voeren keuren van tankinstallaties en noodstroomaggregaten is een werkwijze ingericht waarmee we borgen dat de keuringen tijdig worden uitgevoerd. Het blijft voor ProRail een grote uitdaging om overtredingen die veroorzaakt worden door houding en gedrag tegen te gaan. In 2022 zijn meerdere acties uitgezet om dit onder controle te krijgen. Er zijn verklikers op hekwerken, zakkaartjes met daarop de op de emplacements geldende regels zijn proactief uitgedeeld aan de gebruikers van de emplacements en het fysiek toezicht op de emplacements is vanaf medio november 2022 uitgebreid.

Wegwerken achterstanden in infra

We hebben ons daarnaast het afgelopen jaar gericht op het wegwerken van de achterstand in de infra en het aanpakken van logistieke knelpunten. Er zijn 28 wissels en aansluitende spoortakken vervangen en meerdere overwegen zijn vernieuwd. Onze aanpak koperdiefstal is succesvol gebleken, er zijn in 2022 geen verstoringen geweest als gevolg van koperdiefstal. Het aantal hinderrijke storingsen is hoog, maar een dalende trend in sinds Q3 2022 ingezet.

Eind 2022 hebben we Infra op orde toegevoegd aan thefutureisours.nl. Hiermee is een uitgebreid platform ontstaan dat zowel updates geeft over wat er op het Nederlandse goederenlogistiek en -spoor gebeurt en tevens inzicht biedt in de werkzaamheden van ProRail om de infrastructuur in de Rotterdamse haven en elders in Nederland klaar te maken voor de toekomst. Belangrijkste doel hierbij is het herstellen van vertrouwen in het spoorproduct bij verladers, operators en terminals in zowel Nederland als in Europa. 'The future is ours' werd in 2020 gelanceerd en is een tweetalig platform met informatie over ontwikkelingen binnen het spoorgoederenvervoer, de uitdagingen en de oplossingen. Dit platform is opgezet door RailCargo Information Netherlands, Havenbedrijf Rotterdam, EvoFenedex en ProRail.

In 2022 zijn de Calandbrug en de Suurhoffbrug aan de scope van het verbeterprogramma toegevoegd. Voor de Calandbrug is dit in het tweede kwartaal van 2022 geweest. Het herstel van de Calandbrug heeft geen directe relatie met Infra op Orde/goederenvervoer, deze toevoeging is gedaan om de voortgang van de herstelwerkzaamheden aan de brug te kunnen versnellen. Het project had tot doel om met spoed de lagers in de omloopwielen van de hefbrug te vervangen. Dit is inmiddels succesvol afgerond. Op 1 februari 2023 is de Calandbrug weer in gebruik genomen. De Suurhoffbrug is eind 2022 toegevoegd aan de scope van het programma. Eerder in het jaar bleek dat de wettelijke normering van de belasting van de Suurhoffbrug werd overschreden ten gevolge van corrosie en het ranke ontwerp van de brug. Destijds is daarom

besloten dat tijdelijk nog maar één goederentrein tegelijkertijd over de brug mag rijden. Vanwege de impact op het goederenvervoer is de Suurhoffbrug toegevoegd aan de scope van het Verbeterprogramma, lenW heeft hier op 12 december 2022 in de Stuurgroep Infra op Orde (stuurgroep lenW – PR) mee ingestemd. Het project omvat het herstel van de Suurhoffbrug en daardoor het opheffen capaciteitsbeperkingen die nu gelden. In 2023 starten we met de uitvoering van deze werkzaamheden.

Dashboard Informatie-indicatoren

Het in het verbeterprogramma opgenomen dashboard informatie-indicatoren is gereed. In samenspraak met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat hebben we hier negentien informatie-indicatoren in opgenomen. De betrouwbaarheid van de data op hinderrijke storingen is vergroot, waardoor we nauwkeuriger inzicht kunnen geven in het aantal hinderrijke storingen, waarbij we sinds de zomer van 2022 een dalende trend kunnen zien. Dit neemt niet weg dat het aantal hinderrijke storingen nog steeds te hoog is. We hebben een PDCA-cyclus ingericht en geïdentificeerd welke objecten voornamelijk bijdragen aan het ontstaan van hinderrijke storingen. Het betreft wissels en bovenleidingen. In 2023 ontwikkelen we hier een aanpak voor.

Dienstverlening Kijfhoek en vervanging heuvel

ProRail investeert in de vernieuwing van de infrastructuur en systemen op Kijfhoek. De aanbestedingen daarvoor zijn in 2022 afgerond en we hebben twee partijen gecontracteerd voor de vernieuwing van de bovenbouw en het heuvelsysteem: Dura Vermeer en Siemens. We zijn begonnen met de voorbereidingen voor de vernieuwing die in juni 2023 van start gaat. In 2023-2024 zal gedurende 18 maanden 50% van de heuvelcapaciteit niet beschikbaar zijn. ProRail werkt samen met gebruikers van Kijfhoek aan een tijdelijke capaciteitsverdeling en aan uitwijklocaties om de hinder te beperken en zal compensatiemaatregelen vaststellen.

DB Cargo heeft medio 2021 de 'Letter of Intent' opgezegd waaronder ProRail de sorteerdienst 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 besloten de sorteerdienst toch zelfstandig te blijven uitvoeren en heeft in 2022 dit voornemen kenbaar gemaakt. ProRail is in nauw overleg met DB Cargo, ILT en ACM over de beoordeling van DB Cargo's voorgenomen dienstverlening op haalbaarheid en veiligheid. Uitgangspunten van ProRail zijn ongewijzigd gebleven: non-discriminatoire toegang tot de dienstvoorziening en dienstverlening Kijfhoek; effectieve, efficiënte en veilige benutting van de infrastructuur; en daarmee het faciliteren en stimuleren van het goederenvervoer per spoor.

ProRail heeft begin 2022 goederenvervoerders geïnformeerd over nieuwe technische mogelijkheden om met eigen locomotieven gebruik te maken van de heuvel en de Netverklaring hiertoe aangepast. ProRail heeft de opdracht gegund aan Ab Ovo voor de vernieuwing van het planningsysteem voor het heuvelsysteem Kijfhoek en is gestart met de ontwikkeling. We leveren het systeem op in 2023 en maken het toegankelijk voor meerdere goederenvervoerders.

Informatie- en communicatietechnologie

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

Lifecycle Management

We breiden het GSM-R netwerk uit ter voorbereiding op ERTMS. We vernieuwen tot 2024 alle GSM-R netwerk masten en realiseren nieuwe masten. Het nieuwe GSM-R radionetwerk zal bestaan uit circa 415 GSM-R mastlocaties, waarvan inmiddels ongeveer 200 stuks zijn gerealiseerd.

In 2022 hebben we het oude telefoniesysteem GRI (Geo Redundante INTtel) vervangen door een nieuw systeem.

We zijn gestart met het project om SAP EAM (Enterprise Asset Management, waarin onze assets zijn vastgelegd, te vervangen.

ICT-ontwikkelingen

In 2022 hebben we met SFERA (Smart communications For Efficient Rail Activities) een fundament gelegd voor de introductie van Driver Advisory Systems in Nederland. Met zulke systemen zorgen we voor hogere punctualiteit en energiebesparing, scheppen we de mogelijkheid voor ProRail om treinen nauwkeuriger te sturen en leggen we de basis voor ATO (Automatic Train Operation). Op deze manier dragen we bij aan de ProRail doelstelling Digitalisering van de logistieke operatie voor de toekomst.

We hebben de aanbesteding van ProRail IT Partners (PITP), de complete softwareontwikkeling voor maatwerksoftware in de komende tien jaar, succesvol afgerond. De transitie en transformatie van bestaande softwareontwikkeling is in 2022 gestart.

Het programma Slim Renoveren PRL (Procesleiding) heeft het compleet herbouwde PRL-product op de laatste verkeersleidingspost (Amsterdam) geïmplementeerd. Hiermee hebben we dit programma afgesloten in 2022.

We hebben voor de dienstregeling van 2023 een nieuwe signalering infrabezettingsconflict gebouwd. Deze software maakt het mogelijk om de dienstregeling preciezer te plannen. In 2023 werken we nog aan het verbeteren van de gebruikersvriendelijkheid van de software.

In 2022 hebben we op diverse verkeersleidingsposten een werkplek op afstand gerealiseerd voor treinverkeersleiders. Verkeersleidingsposten kunnen elkaar voortaan helpen zonder dat mensen hun eigen post of standplaats moeten verlaten en kunnen de bediening van een andere verkeersleidingspost overnemen als er plotseling sprake is van uitval van treinverkeersleiders. Dit heeft in 2022 meteen al bijgedragen aan voorkoming van treinuitval.

ProRail en verladers/ vervoerders hebben de nieuwe applicatie WLIS (registratiesysteem gevaarlijke stoffen) in gebruik genomen.

We hebben het Geluidregister (software waarmee ProRail voor het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat nieuwe geluidproductieplafonds berekent en waarmee we de eigen jaarlijkse verantwoording over de naleving van de gerealiseerde geluidsproductie bepalen) compleet herbouwd en in gebruik genomen. Daarmee zijn we klaar voor implementatie van de nieuwe Omgevingswet.

In 2022 hebben we een belangrijke stap gezet in de digitalisering van de assetketen door informatie-uitwisseling met de ingenieursbureaus van het treinbeveiligingsontwerp van zowel het seinwezen als ERTMS. Deze stap is de basis voor het realiseren van een gedigitaliseerd landelijk beeld van het spoor voor grote groepen gebruikers zoals Meldkamer Spoor, vervoerders, ERTMS.

Met het systeem Inwinnen ProRail Object Data uit Infraprojecten (IPOD) zorgen we voor één centrale interface met automatische koppeling van objectdata. We bereiken hiermee zoveel mogelijk geautomatiseerde verwerking van data en geen herwerk van data-aanlevering en dataverwerking. In oktober 2022 zijn de eerste functionaliteiten in gebruik genomen.

De buitendienststellingenkaart is in productie. Hiermee kan de Meldkamer Spoor in realtime zien waar de huidige en geplande buitendienststellingen zijn.

ProRail werkt met partners aan de modernisering van de werkplek-beveiliging. 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 een aanzienlijke veiligheidswinst op voor de baanwerkers en een hogere efficiency in het creëren van een veilige werkplek.

Business Continuity Management

ProRail is aangewezen als AED (aanbieder van een essentiële dienst) en Vitale Aanbieder. Dat betekent onder andere dat ProRail moet voldoen aan de Wet Beveiliging Netwerk- en Informatiesystemen. Deze wet is erop gericht de gevolgen van cyberincidenten bij aangewezen aanbieders te beperken en verplicht AED's om maatregelen te nemen voor de beveiliging van hun ICT (zorgplicht) en ernstige incidenten te melden (meldplicht).

ProRail heeft in 2022 meegewerkt aan de uitwerking van de te hanteren criteria voor Vitaal Spoor. Parallel daaraan zijn verkenningen gestart naar mogelijk aanvullende maatregelen, onder meer op ICT-gebied. Deze zijn vertaald in een actieplan met een looptijd van circa vier jaar.

IT Security

ProRail heeft als doel om de beveiliging van het netwerk en de informatie (systemen) naar een hoger niveau te brengen om weerbaarheid te creëren tegen dreiging van buitenaf. Daartoe zijn in 2022 de volgende stappen gezet:

1. Het Informatie Beveiligingsbeleid is in 2022 in lijn met de BIO geactualiseerd en anders opgebouwd. ProRail hanteert de Baseline Informatiebeveiliging Overheid (BIO) als framework en hulpmiddel om te voldoen aan wet- en regelgeving. BIO is één basisniveau voor informatiebeveiliging binnen overheidsorganisaties. Het gaat hierbij in het bijzonder om de Wet Beveiliging Netwerk- en Informatiesystemen (Wbni).
2. Verdere ontwikkeling van het Security Operations Center. Hierin werkt ProRail samen met externe dienstverleners aan het opvolging geven aan dreigingen en incidenten.
3. Verzorgen van workshops en webinars om het bewustzijn op het gebied van cybersecurity binnen ProRail te vergroten. We zijn onderzoeken gestart naar de stand van zaken omtrent cybersecurity in specifieke domeinen, zoals binnen ERTMS. De opvolging van de adviezen loopt conform plan.
4. Om de sturing op security te verbeteren heeft ProRail binnen ICT de afdeling Cybersecurity opgericht waarin beleidsvorming en regie zijn ondergebracht. Naast IT security valt hier ook Operational Technology security onder. We hebben alle cyber-gerelateerde activiteiten binnen ProRail in de tijd geprioriteerd. Dit heeft geresulteerd in een breed gedragen programmaplan dat onder andere de daadwerkelijke implementatie van maatregelen en concrete borging van cybersecurity in de assetmanagement-organisatie beoogt.
5. Vanwege toenemende cybercrime heeft ProRail in 2022 de beveiliging van de ICT-werkplekken en generieke ICT-diensten opgevoerd. Met de inzet van Advanced Security Management-dienst, in samenwerking met onze ICT-partner, is de generieke ICT beter beveiligd tegen RansomWare, indringers en aanvallen.
6. Verder ontwikkelen van "security by design". Dit helpt om bij aanvang van nieuwe producten rekening te houden met de eisen vanuit cybersecurity.

ICT-storing

Op zondag 31 juli 2022 trad er een storing op in het Trein Observatie en Tracking Systeem (TROT) van de verkeersleidingspost Rotterdam. Het is een van de centrale applicaties voor de besturing en bijsturing van treinverkeer en houdt bij waar de treinen zich in Nederland bevinden. De storing had als gevolg dat het totale treinverkeer in het bediengebied van post Rotterdam die avond voor meerdere uren stilstond. Aanleiding van de storing was defecte hardware (computersysteem) waarbij de betreffende applicatie niet goed schakelde en de redundantie die normaal gesproken dergelijke defecten moet ondervangen niet functioneerde. Twee weken na het incident is landelijk nieuwe software geïmplementeerd waardoor vergelijkbaar toekomstig falen van hardware wordt ondervangen en treinverkeer hiervan geen hinder zal ondervinden.

GSM-R

We voeren meerdere projecten uit om de continuïteit van het GSM-R netwerk (mobiele netwerk van ProRail) te waarborgen. In 2021 zijn we begonnen met de omvangrijke transitie naar de nieuwe contractpartners en verhuisde het hart van het systeem naar de landelijke datacenters van ProRail. Op 1 april 2023 gaat het GSM-R netwerk over naar onze nieuwe managed service partner. Ook vindt er een uitbreiding plaats van het GSM-R netwerk, ter voorbereiding op ERTMS. Tot 2025 worden alle GSM-R netwerkmasten vernieuwd en nieuwe masten gerealiseerd. Het nieuwe GSM-R radionetwerk zal bestaan uit meer dan 400 GSM-R mastlocaties, waarvan inmiddels ongeveer 200 stuks zijn gerealiseerd.

Spoorveiligheid

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 benadrukken hebben wij in 2021 veiligheid expliciet onderdeel gemaakt van onze missie.

Een belangrijke pijler voor het verminderen van de veiligheidsrisico's is het leren van incidenten. In 2022 is ProRail gestart met de verspreiding van een factsheet na een veiligheidsincident. De factsheet voorziet onze interne en externe stakeholders kort na het incident van feitelijke informatie over spoorgerelateerde veiligheidsincidenten. ProRail informeert met de factsheet dat een incident heeft plaatsgevonden, wat de toedracht is en/of welke (eerste) acties op het incident volgen.

Veiligheidscultuur

ProRail streeft er voortdurend naar om veiligheid meer integraal, vanzelfsprekend en expliciet onderdeel te laten zijn van het dagelijks werk van alle ProRail-collega's. Veiligheid is vanzelfsprekend een onderdeel van onze bedrijfscultuur.

In 2022 hebben we onze missie aangepast. We hebben eraan toegevoegd dat wij ervoor zorgen dat het op en om het spoor veilig is. Iedereen binnen ProRail moet nóg actiever en bewuster stilstaan bij veiligheid. Maar wat betekent veiligheid in ons dagelijks werk? Wat verwachten van elke ProRailer? Dat is in 2022 vastgelegd in de veiligheidsverklaring die is ondertekend door de RvB en de Exco. Elke medewerker moet ervoor zorgen dat gebruikers van het spoor veilig kunnen reizen en dat er op en om het spoor een veilige werkomgeving én een veilige leefomgeving is. Dit geven we vorm door bewust stil te staan bij de keuzes die impact hebben, erover te praten en ernaar te handelen. In 2022 is ProRail gestart met de verspreiding van een factsheet na een veiligheidsincident om zo te leren van incidenten en de veiligheidsrisico's te verminderen. De factsheet voorziet onze interne- en externe stakeholders kort na het incident van feitelijke informatie over spoorgerelateerde veiligheidsincidenten. ProRail informeert met de factsheet dat een incident heeft plaatsgevonden, wat de toedracht is en/of welke (eerste) acties op het incident volgen.

In 2022 hebben we trede 3 gescoord op de Safety Culture Ladder, voorheen Veiligheidsladder. Het is onze ambitie om komend jaar de stap naar trede 4 te zetten. We hebben Aanpak Veiligheid ontwikkeld met acties om dit te bereiken. Hiertoe hebben we een meerjarig traject in gang gezet door onder andere het veiligheidsmanagementsysteem door te ontwikkelen. Veiligheid is nu ook een verplicht onderdeel van de onboarding van nieuwe collega's. We hebben een veiligheidstraining ontwikkeld die het management vanaf 2023 verplicht jaarlijks volgt.

In 2022 is de raad van bestuur nauwer direct betrokken bij grote veiligheidsdossiers zoals Overwegen, Aantoonbare Veilige Berijdbaarheid en Prestatie Gericht Onderhoud (PGO). En ook de al langer bestaande nauwe betrokkenheid bij het havendossier blijft. We staan voor een flinke uitdaging: we moeten werken aan groei en onze organisatie fundamenteel versterken. Veiligheid is en blijft daarbij onze license to operate.

Communicatie over veiligheid

In 2022 stond veiligheid ook op de agenda bij communicatie. Structureel werd aandacht besteed aan de 'Bewust veilig dag' en commissiedebatten van de Tweede Kamer waar veiligheid aan de orde kwam. In de zomerreeks werd aandacht besteed aan Incidentenbestrijding en de brandweer, en de jongerencampagne gericht op veilig gedrag bij het spoor.

Verder werd ook aandacht besteed aan actuele onderwerpen, waaraan aandacht werd besteed, zoals de publicatie van het onderzoek naar een ontspoorde reizigerstrein in Groningen, ondertekening van het contract voor blusvoertuigen, een achtergrondverhaal over veilig bouwen én reizen in Groningen, de benoeming van een nieuwe directeur Veiligheid en de doorgifte van de veiligheidshelmen door incidentenbestrijding aan Swietelsky.

Intern is een eigen veiligheidsnieuwpagina op het intranet opgezet, daar zijn het afgelopen jaar berichten verschenen over veiligheid in het dagelijks werk van medewerkers. Ook is de ondertekening van de Veiligheidsverklaring uitgelicht met interne berichtgeving. Om communicatie vanuit de bedrijfseenheden over Veiligheid te ondersteunen is een aparte huisstijl ontwikkeld. De aandacht voor het belang van veilig werken, reizen en leven moet eraan bijdragen dat de bewustwording groeit dat veiligheid altijd en overal belangrijk is.

Veiligheid is één van de speerpunten waar we ons als bedrijf op richten. Helaas vinden er nog regelmatig ongevallen plaats rondom het spoor. Een belangrijke doelgroep waar we ons op richten zijn jongeren. We vinden het heel belangrijk dat jongeren vroeg leren hoe zij zich verstandig en veilig gedragen op en rond het spoor. Daarom biedt ProRail de groepen 5 t/m 8 van de basisschool en de onderbouw van de middelbare school digitaal lesmateriaal aan om te leren over veiligheid rondom het spoor. Voor middelbare scholen bieden wij ook gastlessen aan die worden gegeven door gastdocenten van ProRail. Gelukkig konden de gastdocenten, na een periode van corona, dit jaar weer fysiek voor de klas staan.

Bewustwordingscampagnes – jongerencampagne

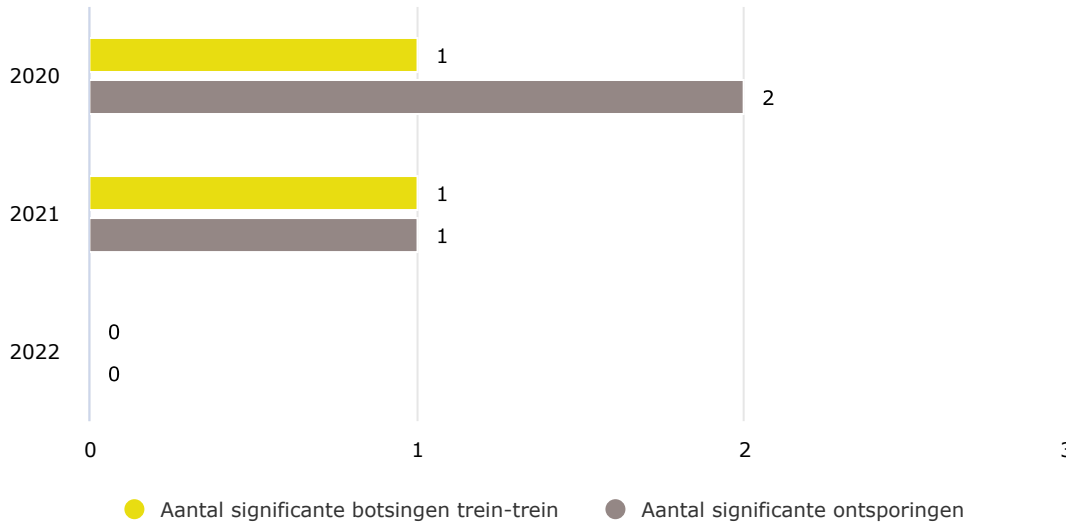
ProRail heeft een belangrijke rol in het bewaken van de veiligheid op en rond het spoor. We zetten bijvoorbeeld bewustwordingscampagnes in voor specifieke doelgroepen zoals senioren, jongeren, spoorlopers en beroepschauffeurs. Om scholieren te informeren over veiligheid rond het spoor ontwikkelde ProRail PazzUp, een lesprogramma gericht op kinderen en jongeren uit de bovenbouw van de basisschool en de onderbouw van de middelbare school.

In 2021 hebben wij een bewustwordingscampagne ingezet speciaal voor jongeren in de leeftijd van 15 t/m 21 jaar met als kernboodschap: 'Niets is gevaarlijker dan onveilig gedrag op en rond het spoor'. Spoorveiligheid heeft voor de sector topprioriteit. Wij hebben als ProRail de taak om de buitenwereld te waarschuwen voor de gevaren rondom het spoor. Jongeren hebben daarbij extra aandacht nodig, want helaas vinden er nog regelmatig incidenten plaats en ontvangen we nog altijd meldingen van gevaarlijk gedrag. In 2022 zijn vier voor de doelgroep aansprekende korte video's via online media als YouTube, Instagram/Facebook 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 de video's hebben twee bekende influencers op eigen wijze de boodschap gebracht via hun Instagram en/of TikTok kanaal.

Naast campagnes zijn er andere initiatieven die ProRail neemt om het spoor veiliger te maken:

- Overwegen worden gesaneerd en vervangen door bijvoorbeeld tunnels.
- We plaatsen camera's op cruciale plekken rond het spoor.
- Rondom overwegen en stations plaatsen we hekken.

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 2022 in totaal elf treinontsporingen, waarvan geen enkele significant volgens de Europese definitie. Het totale aantal was vergelijkbaar met voorgaand jaar (2021: 14). De meeste ontsporingen vonden op lage snelheid plaats tijdens rangeerwerk. Een van de ontsporingen ontstond door achterstallig onderhoud van de infra. De overige ontsporingen waren het gevolg van onvolledige bediening van een wissel door een rangeerder. Ook in 2022 zijn er locaties geïdentificeerd waar de spoorstaafbevestigingen mogelijk niet meer voldoen aan de veiligheidsnormen. Met behulp van een Veiligheidsbericht zijn op deze locaties spoedinspecties uitgevoerd en waar nodig spoorstaafbevestigingen vervangen. De snelheidsbeperking die sinds 2018 was ingesteld op het traject Culemborg – Geldermalsen is in 2022 opgeheven.

In 2022 hebben we maatregelen getroffen waardoor we treinen met materieeldefecten sneller kunnen signaleren. Hierdoor worden ze eerder geïnspecteerd en hersteld door de betreffende vervoerders.

Eén van de risico's voor baanstabielheid is zware regenval die door klimaatverandering steeds vaker optreedt. Om de bijbehorende risico's beter te beheersen is in 2022 een regenwaarschuwingssysteem geïmplementeerd. Hierdoor kunnen we sneller handelen bij verwachte extreme regenval.

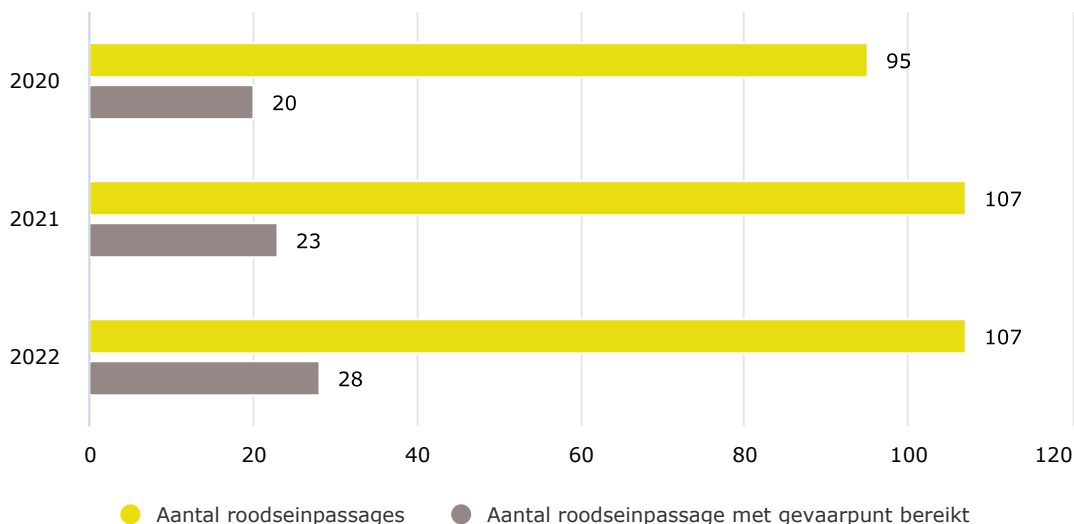
In 2021 is ProRail gestart met de Landelijke Netwerk Analyse baanlichamen. Deze analyse moet inzicht geven in de ondergrond van onze spoordijken en duidelijk maken of deze de groei in de toekomst aankunnen. De laatste jaren rijden er namelijk frequenter, zwaardere en snellere treinen over onze spoordijken, terwijl 80% van onze spoordijken meer dan honderd jaar oud zijn. Deze netwerkanalyse is onderdeel van een groter programma Baanlichaam. Dit programma richt zich naast deze analyse ook op wetenschappelijk onderzoek door TU Delft en Deltares om te kijken wat nu de daadwerkelijk invloed is op de belasting van de spoordijken door treinen. De netwerkanalyse werkt van "grof naar fijn" en geeft zo steeds meer inzicht in de kwaliteit van de

spoordijken, waarbij begin 2023 de eerste fase wordt afgerond. Op basis van deze resultaten uit de eerste fase moet duidelijk worden waar we in de tweede fase nader onderzoek moeten doen naar de opbouw van de spoordijken. Na uitvoering van fase 2 moet duidelijk zijn waar we maatregelen moeten afwegen om groei in de toekomst mogelijk te maken.

Botsingen

In 2022 hebben er zes treinbotsingen plaatsgevonden, waarvan geen enkele significant volgens de Europese definitie. Vijf van deze botsingen betrof botsingen tussen losse wagons. Drie van de botsingen vonden plaats op lage snelheid tijdens het heuvelproces. Twee botsingen hebben zich voorgedaan tussen wagons die zijn gaan rollen. Tot slot heeft er één botsing plaatsgevonden tussen een locomotief en een goederenwagon. Deze locomotief reed boven de maximaal toegestane snelheid en is met 10 kilometer per uur tegen een losse wagon gebotst. In 2022 waren er geen botsingen van reizigerstreinen en er waren ook geen botsingen na een stoptonend-seinpassage. Ook waren er in 2022 geen ontsporingen of botsingen van een trein met gevaarlijke stoffen (2021: 1).

STS-passages (stoptonend sein)



Het aantal STS-passages³ in 2022 (107¹) is gelijk aan 2021 (107) ondanks dat er in 2022 meer treinen hebben gereden. Deze verhoging heeft deels te maken met het lage aantal STS-passages in het eerste kwartaal van 2021 als gevolg van de toen nog uitgedunde dienstregeling. Daarnaast hebben zich meer STS-passages voorgedaan met goederentreinen, voornamelijk op de havenspoorlijn. Dit is ook te zien in de toename van het aantal gevaarpunten bereikt. In 2022 zijn 28 gevaarpunten bereikt (2021: 23). In 16 gevallen (2021: 6) betrof dit een goederentrein of een rangerende goederentrein in het Rotterdamse havengebied. De oorzaak van deze significante groei is nog in onderzoek, wel zijn er vanuit het STS-verbeterprogramma verschillende acties uitgezet om deze sterke groei terug te dringen.

Onder reizigersvervoerders deed zich een afname voor van het aantal STS-passages, maar er is in 2022 vaker een gevaarpunt bereikt met een beladen reizigerstrein: zes keer ten opzichte van vier keer in 2021. Bij al deze gevaarpunten met beladen reizigerstreinen heeft de infrastructuur door

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.

middel van automatische treinbeveiliging (ATB-Vv of ATB-NG) de trein voor het gevaarpunt tot stilstand gebracht. Door foutief handelen van de machinist in deze zes gevallen is deze ingreep echter gereset en is er doorgereden. Deze onterechte ontgrendeling van een correcte remingreep vormt hét speerpunt van het vernieuwde STS-verbeterprogramma.

Transferongevallen

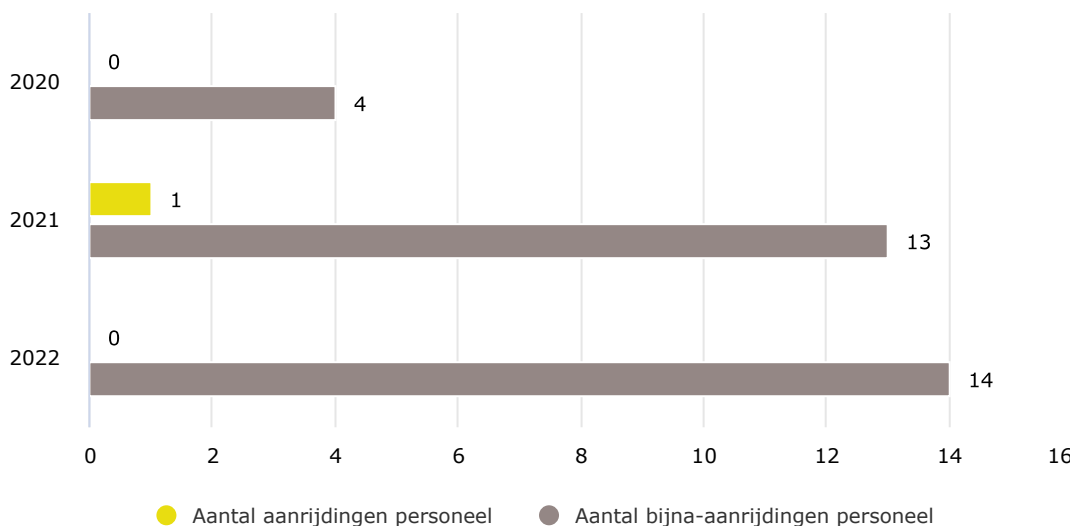
In 2022 zijn 671 transferongevallen geregistreerd (2021: 409), waarbij de meeste ongevallen vallen in de categorie 'roltrapongevallen' (219). In deze categorie raakten twee mensen zwaargewond. De categorie 'val in hal' zoals struikel- en glijpartijen omvat 94 ongevallen.

In 2022 zijn een aantal onderzoeken uitgevoerd in samenwerking met NS, onder meer naar het effect van perronpassages van treinen op hoge snelheid met het oog op toekomstige snelheidsverhogingen. Ook zijn we aangesloten bij een Europees innovatieproject voor het automatisch detecteren van achtergelaten objecten.

Programma aantoonbare veilige berijdbaarheid

In 2021 hebben zich enkele incidenten voorgedaan in relatie tot veilige berijdbaarheid van de Nederlandse spoorinfrastructuur. Naar aanleiding daarvan hebben we een programma ingericht voor het verbeteren van het aantoonbaar borgen van de veilige berijdbaarheid. Dit programma richt zich vooral op het optimaliseren van het inzicht in de actuele staat van het spoor en een effectievere sturing op het proces van herstel en vervanging. Zoals sporen waarvan geen recente meettreindata beschikbaar zijn, intensiever toezicht en het sneller acteren bij dreigende normoverschrijdingen door bijvoorbeeld het vervangen van spoorstaven en bevestigingsmiddelen. Voor de middellange termijn versterken we de borging door het invoeren van extra kaders en richtlijnen in bestaande en nieuwe PGO-contracten. Voor de korte termijn zijn aanvullende beheersmaatregelen getroffen voor de beheersing van de risico's.

Veilig werken



Aanrijdingen en bijna-aanrijdingen

In 2022 was er geen sprake van een aanrijding van een trein met werkenden aan het spoor (2021: 1). Er waren wel 14 meldingen van bijna-aanrijdingen van mensen die werkzaam waren aan of nabij het spoor. Dat is meer dan in 2021, toen waren er 13 gemeld. De toename is te verklaren doordat in 2021 de definitie 'bijna-aanrijdingen personeel' is aangescherpt. Ook wisselen ProRail en Stichting railAlert (www.railalert.nl) hun beide registraties nu structureel uit. Eén van de oorzaken is dat er niet gewerkt is volgens de (gegeven) instructie. Denk hierbij aan het oversteken van het spoor op een andere locatie dan voorgeschreven, of het niet direct reageren op de grenswachter. Ook blijkt dat de beleving van de betrokken machinist en die van het betrokken personeel niet altijd overeenkomt. In railAlert-verband bekijken we welke maatregelen mogelijk zijn om het aantal bijna-aanrijdingen terug te brengen.

In 2022 hebben opdrachtnemers 51 arbeidsongevallen gemeld, waarvan 18 hebben geleid tot letsel met verzuim. Intern ProRail zijn 15 ongevallen gemeld, geen hiervan heeft geleid tot letsel met verzuim.

Werkplekbeveiliging op afstand

ProRail werkt met partners aan de modernisering van de werkplekbeveiliging. We maken een stap 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.

Veiligheid en gezondheid (V&G)

ProRail heeft het V&G-proces in 2022 duidelijker beschreven en we hebben de rol van de V&G-coördinator ProRail geïntroduceerd. Deze functionaris beoordeelt de kwaliteit van de V&G-plannen en de onderliggende documentatie en geeft daarover bindend advies aan verantwoordelijke managers. Hiermee vergroten we de beheersing van de V&G-risico's. In 2022 heeft een groot deel van de betrokken projectmedewerkers een (her)instructie gekregen om dit verscherpte V&G-proces te implementeren.

Leren van incidenten

Eind 2021 heeft Stichting railAlert een kerngroep 'Beter Leren van Incidenten' opgericht. ProRail neemt deel aan deze kerngroep. Met deskundigheid vanuit de spoorbranche en met behulp van externe deskundigheid verbeteren we de borging van de plan-do-check-act-cirkel in de branche. In de onderzoeksfase is in beeld gebracht hoe het melden en leren van incidenten is georganiseerd en wat de belemmeringen zijn om (potentiële) veiligheidsincidenten te melden. Op 13 oktober 2022 heeft railAlert een evenement georganiseerd voor de gehele spoorbranche waarin onder meer een gezamenlijk plan van aanpak is gepresenteerd.

Kwartsstof

ProRail heeft in 2022 bezwaar gemaakt tegen de beschikking van 13 januari 2022 waarin een eis tot naleving is opgelegd aan ProRail: ProRail moet kwartsloze ballast of andersoortig materiaal voorschrijven en laten toepassen op al haar spoorinfraprojecten. Op dit bezwaar is begin 2023 door de minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid gereageerd. De minister houdt de eis tot naleving in stand. ProRail verwacht dat een tekort aan kwartsloze ballast gevolgen heeft voor het werk dat we kunnen uitvoeren. Over hoe we omgaan met de beslissing en de gevolgen die mogelijk kunnen optreden hebben we in maart 2023 de staatssecretaris van IenW per brief geïnformeerd. ProRail gaat nu verder in gesprek met IenW over de gevolgen van het naleven van de eis. Daarnaast laten we bij de rechter toetsen of de termijn die we nu krijgen voor de infasering van kwartsloze ballast voldoende is.

We hebben veel aandacht voor de risico's van kwartsstof in spoorballast bij spoorse werkzaamheden op veiligheid en gezondheid. Bij voorkeur gebruiken we ballast die geen kwarts bevat. Daarnaast hebben we altijd aandacht voor maatregelen die het vrijkomen en het inademen van respirabel kwartsstof beperken zoals nathouden van ballast, het werken met overdrukcabines en het dragen van mondkapjes. Op dit moment hebben we nog onvoldoende kwartsloze ballast beschikbaar voor de totale jaarlijkse benodigde hoeveelheid voor zowel beheer en onderhoud als projecten. De beschikbare kwartsloze ballast gebruiken we nu om toe te passen in tunnels, onder overkappingen en bij onderhoudswerkzaamheden.

Elektrische veiligheid

Programma Elektrische Veiligheid – Laagspanning

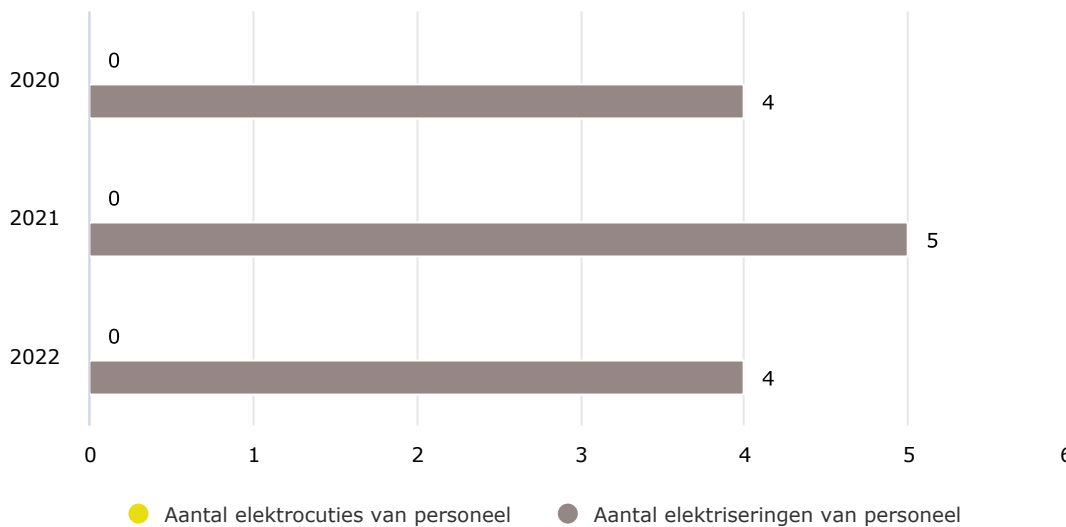
Het programma Elektrische Veiligheid – Laagspanning is verantwoordelijk voor het opstellen, implementeren en borgen van de kaders- en richtlijnen voor het veilig uitvoeren van werkzaamheden aan elektrotechnische laagspanningsinstallaties conform de wettelijke kaders en richtlijnen. Hiervoor zijn diverse initiatieven uitgevoerd:

- In afstemming met de brancheorganisatie Stichting RailAlert is een instructie opgesteld gebaseerd op de nieuwe VVW (Voorschriften Veilig Werken) Laagspanning om het belang van het veilig werken aan laagspanningsinstallaties te benadrukken. Deze instructie wordt in samenspraak met de opdrachtnemers in de tweede helft van 2023 geïmplementeerd. Er wordt met de Nederlandse Arbeidsinspectie (NL-A) en spooraanneemers een transitiefase afgesproken om de organisatie van ProRail geschikt te maken om te werken met het nieuwe VVW-LS.
- We maken circa 16.000 bestaande installaties aanraakveilig. Dit project is gestart in 2021 en loopt tot eind 2025. ProRail vraagt bij de NL-A een ontheffing aan voor het aanbrengen van de afscherming onder spanning. Op deze wijze werkt iedereen gelijk en veilig en daarnaast wordt onderzocht hoe laagspanningsinstallaties intrinsiek veilig gemaakt kunnen worden.
- Om volledig compliant te zijn aan de wetgeving op het vlak van de arbeidsveiligheid en bedrijfsvoering van laagspanningsinstallaties worden de processen en richtlijnen van ProRail aangepast, geïmplementeerd en geborgd (2023).
- ProRail en zijn opdrachtnemers dienen veilig te werken. Op dit moment is er een cultuuromslag nodig om dit te bewerkstelligen. Dit is een doelstelling binnen het programma Elektrische Veiligheid – Laagspanning, echter ook een uitkomst wanneer wij volledig compliant zijn en blijven op het vlak van de arbeidsveiligheid.

Hoogspanning

Sinds het incident met een hoogspanningskabel van TenneT bij Swifterbant werkt ProRail samen met TenneT om van dit incident te leren én om te kijken naar de gezamenlijke opgaven. Er zijn vele plekken waar spoor en hoogspanning kruisen en er komen in de toekomst nog veel verbindingen bij, ook over en langs het spoor.

Elektrocutie



Er waren in 2022 4 incidenten waarbij medewerkers bloot hebben gestaan aan elektrische spanning. Bij geen enkel incident heeft zich ernstig letsel voorgedaan. Het aantal fouten werkplekbeveiliging is met 120 vergelijkbaar met 2021 (101).

Spoor security

In het jaar 2022 zijn 14 meldingen gedaan van verdachte objecten die invloed hebben gehad op de treindienst. Dat is een lichte stijging ten opzichte van het jaar 2021. Een mogelijke verklaring is dat er meer treinen reden en meer reizigers waren dan in 2021.

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

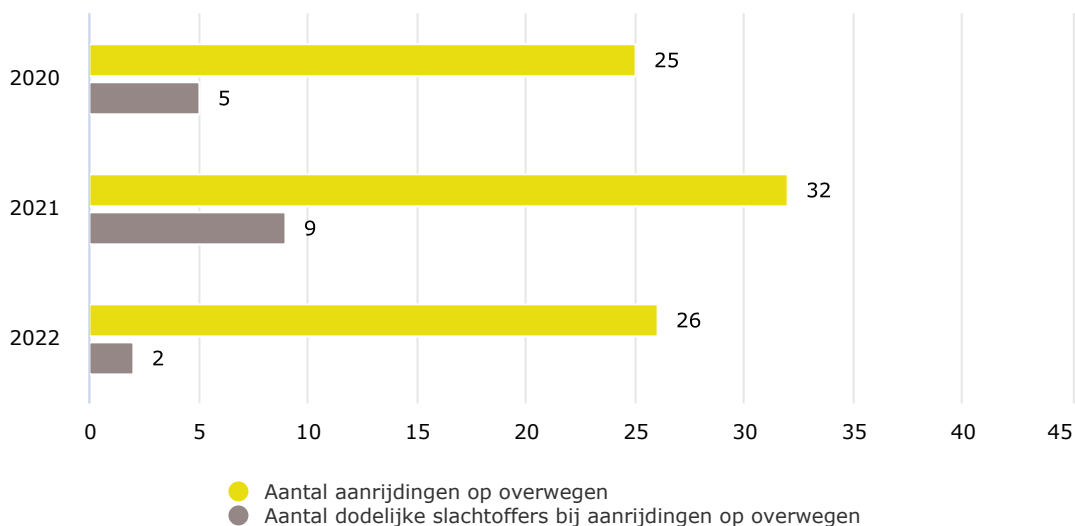
Sociale veiligheid is onderdeel van alle beheerwerkzaamheden, stationsprojecten en -programma's. Schoonmaak, toezicht en sociale veiligheid op de stations, bijvoorbeeld met behulp van ledverlichting, zijn onderwerpen waar wij elke dag opnieuw veel energie in steken. Vorig jaar waren er diverse incidenten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

Vanuit het convenant sociale veiligheid in het Openbaar Vervoer, waar ProRail onderdeel van uitmaakt, hebben ProRail en NS in 2022 een testanalyse van ABC-incidenten uitgevoerd samen met alle vervoerders (landelijk, regionaal en stadsvervoer). A-incidenten gelden als strafbare feiten, B-incidenten als overtredingen van de Wet personenvervoer en C-incidenten worden gecategoriseerd als overtreding van het Besluit personenvervoer of de geldende huisregels. Deze analyse wordt in 2023 voortgezet en de ambitie is om een gezamenlijk dashboard te ontwikkelen.

Tot slot is het programma voor de update van antiterrorismemaatregelen op stations bijna afgerond.

Veilig leven

Overwegveiligheid



Het aantal dodelijke slachtoffers op overwegen was in 2022 beduidend lager dan in voorgaande jaren. Er zijn in 2022 twee dodelijke slachtoffers te betreuren op beveiligde overwegen te Arnhemuiden en Meerlo. Op NABO's (niet actief beveiligde overwegen) vielen in 2022 geen dodelijke slachtoffers. In 2022 was het totaal aantal aanrijdingen op overwegen 26, wat ook lager is dan in 2021 (32).

ProRail is in 2022 gestart met het volledig herzien van haar risicobeoordelingsmodel. Waar mogelijk onderbouwen we dit wetenschappelijk conform de Europese Regelgeving. De herziening doen wij in samenwerking met vervoerders en (inter)nationale experts en de intentie hierbij is het model zo op te zetten dat het in de nabije toekomst ook toegankelijk wordt voor de overige spoorse stakeholders.

Aangezien voor overwegen nog geen zicht is op aanvullende financiële middelen blijft ProRail in gesprek met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, waarbij wordt gezocht naar mogelijkheden om invulling te kunnen blijven geven aan de ambitie zoals is vastgelegd in de Beleidsagenda Spoorveiligheid 2020-2025. Het ministerie heeft ProRail daarnaast gevraagd met de resterende vrije middelen de mogelijkheden te onderzoeken de reeds beveiligde overwegen nog veiliger te maken.

NABO-programma

In 2022 is er wederom hard gewerkt om de veiligheid op overwegen te vergroten. Van de 180 openbare niet actief beveiligde overwegen (NABO's) die opgenomen zijn in het NABO-programma, zijn tot en met 2022 110 NABO's opgeheven, beveiligd of vervangen door een brug of onderdoorgang. ProRail blijft zich maximaal inzetten om de resterende 70 NABO's zo snel mogelijk aan te pakken. Voor het overgrote deel van deze NABO's is de realisatie in gang gezet of ligt er een plan van aanpak dat samen met andere belanghebbende partijen is opgesteld. Deze gezamenlijkheid is bij elke sluiting of aanpassing van een overweg noodzakelijk. ProRail kan

immers niet eenzijdig besluiten een NABO op te heffen of te beveiligen en kan sluiting niet juridisch afdwingen. Vandaar dat ook na de beoogde streefdatum van eind 2023 nog NABO's overblijven om aan te pakken. De staatssecretaris heeft de Tweede Kamer hierover geïnformeerd op 8 december 2022.

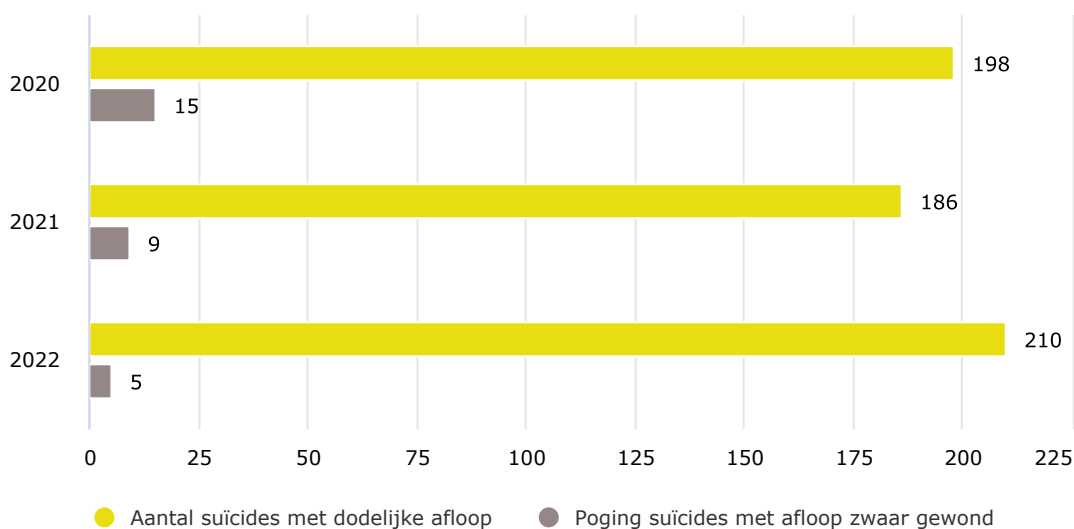
Overige overwegprogramma's

Eind 2022 is het programma Programma Verbeteren Veiligheid Overwegen (PVVO) afgesloten en blijven we kansen benutten die buiten de overige programmakaders vallen op het gebied van overwegveiligheid met het opvolgende programma Maatwerk Overwegen Aanpak (MOA).

Van de 33 geprioriteerde NABO's die zijn geïdentificeerd met het ontruimingsrisico zwaar verkeer, is eind 2022 op 24 NABO's het risico zwaar verkeer gemitigeerd. Het is gelukt om voor het merendeel van die NABO's tot een robuuste, toekomstvaste aanpak te komen waarbij de NABO afgesloten is. De overige NABO's zijn opgenomen in lopende programma's of nog in onderzoek.

Ook worden vanuit Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO) diverse maatregelen uitgevoerd om dichtligtijden te verkorten (toepassing aftellers) en is de beproevingsperiode met de flitscamera bij een overweg in de gemeente Bunnik gestart, in goede samenwerking met bevoegd gezag en Openbaar Ministerie. In een aantal gemeenten is al overeenstemming met de "lokale driehoek" om in 2023 camerasystemen uit te rollen.

Suïcides



In 2022 vonden 261 pogingen tot suïcides op het spoor plaats (2021: 256), waarvan 230 met dodelijke afloop of letsel door een trein. Van deze 230 waren dit er 210 met een dodelijke afloop, 5 met zware verwondingen en 15 met licht letsel. Hiervan (230) vonden er 89 (39%) plaats op een overweg, 55 (24%) op een treinstation en 86 (37%) op de vrije baan.

In 2022 heeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat het programma Suïcidepreventie Spoor verlengd tot en met 2026. Dat betekent dat we doorgaan met bestaande maatregelen zoals het afschermen van risicolocaties door het plaatsen van hekwerken, anti-loopmatten en camera's met detectie. Ook zullen we meer pilotlocaties voorzien van blauw licht om het effect op het voorkomen van suïcides sneller en beter te kunnen meten. Daarnaast onderzoeken we de

komende jaren verder of we inzet van innovatieve technologieën, zoals ‘artificial intelligence’ en radartechnologie, kunnen inzetten in het voorkomen van suïcides.

Capaciteit

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

Mobiliteitsontwikkeling

We hebben de netwerkmodellen binnen Toekomstbeeld Openbaar Vervoer (TBOV) 2040 geactualiseerd en geoptimaliseerd. Daarnaast hebben we samen met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een langetermijninvesteringsagenda opgesteld, waarvan een deel van het geld via het Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (BO MIRT) gereserveerd is voor de robuuste basis van het kernnetwerk, een aantal grote regionale projecten, een aantal 740 meter projecten en digitalisering van goederen.

Behandel- en opstelcapaciteit

Het programma Behandelen en Opstellen (B&O) heeft in 2022 infraprojecten opgeleverd waarmee de totale capaciteit voor het behandelen en het opstellen van reizigersmaterieel is uitgebreid. Met B&O-projecten Leidschendam sporen 703, 704 en 705 en Den Haag Grote Binckhorst sporen 23 – 26 is de fysieke capaciteit uitgebreid. Met project Watergraafsmeer Wissel Oostzijde is de bereikbaarheid van Watergraafsmeer vanaf Amsterdam Zuid verbeterd. Naast de oplevering van deze infraprojecten zijn ook verkenningen afgerond en zijn de planuitwerkingen gestart van B&O-projecten Rotterdam Noord Goederen en Roosendaal. Voor een eventuele uitbreiding van capaciteit in Amersfoort, is een aanvullende verkenning uitgevoerd naar eventuele alternatieve oplossingsrichtingen.

Als gevolg van de woningbouwopgave zijn studies gestart samen met de gemeenten Amsterdam, Utrecht, Arnhem en Dordrecht om de mogelijkheden te verkennen naar een meervoudige of een andersoortige bestemming van verschillende opstel terreinen, om daarmee meer ruimte te creëren voor de stad.

In het voorjaar van 2022 hebben we een vraag- en aanbodanalyse uitgevoerd van de beschikbare opstel- en behandelcapaciteit tot 2030. Ook is er een analyse uitgevoerd van de impact van de mogelijke TBOV-dienstregelingsmodellen op de behandel- en opstelcapaciteit. De planning van de reguliere analyse is verschoven van het voorjaar naar het najaar, waarmee een betere aansluiting is gevonden met in- en externe processen. Ook is in kaart gebracht of en waar knelpunten kunnen optreden ten aanzien van het TEV-systeem, en is voortgang geboekt in de strategische capaciteitsstudie Buffercapaciteit, waarmee duiding wordt gegeven aan de aanvullend benodigde opstelcapaciteit bij langdurige buitendienststellingen.

Naast de reguliere werkzaamheden is ook vooruitgang geboekt met twee innovatieve pilots. Op emplacement Den Haag Kleine Binckhorst is een plastic road geplaatst. De elementen in dit pad zijn gemaakt van gerecycled materiaal, met een dun laagje steen als toplaag, zodat het pad niet glad wordt en slijtage van de elementen wordt voorkomen. Het dient als schouwpad en blijft er bij wijze van proef een jaar liggen om te kijken of dit een goed alternatief is. Daarnaast is een subsidiebeschikking ontvangen voor uitvoering van een pilot om sensoren te plaatsen op een opstel terrein zonder treinbeveiliging, zodat we de daadwerkelijke benutting van het opstel terrein kunnen meten. Het doel is om de benutting te vergroten, maximaal rekening houdend met kostenefficiëntie.

Toekomstbestendig Werken aan Spoor (TWAS)

Het programma TWAS heeft de afgelopen jaren met alle sectorpartijen een set nieuwe werkwijzen en instrumenten ontwikkeld om met zo min mogelijk hinder de groeiende hoeveelheid werk aan het spoor tegen lagere kosten uit te voeren, op een manier die uitvoerbaar is voor de markt. Deze aanpak heeft o.a. geresulteerd in een meer integrale, meerjarige programmering van werkzaamheden, met zoveel mogelijk bundeling van werkzaamheden en een betere spreiding van de werkzaamheden over het jaar, tussen week en weekend en tussen dag en nacht, en op het minimaliseren van hinder.

In opdracht van ProRail en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft een externe partij in 2022 een Gateway Review uitgevoerd. De conclusie uit deze review is dat de ontwikkelde werkwijzen in de staande organisaties moeten worden geborgd zodat deze voor alle projecten ingezet kunnen worden en deze met de opgedane praktijkervaring verder verbeterd kunnen worden. De sectorbrede afstemming die met TWAS is ingezet zal worden gecontinueerd in een Sectoroverleg Spoor. Daarmee is TWAS als apart programma onder de beheerconcessie afgerond.

We hebben een dashboard ontwikkeld voor het aannemelijk maken van de TWAS-besparingen, de batenbarometer. Qua realisatie van de besparingen liggen we op koers met de targets tot en met 2022 en de verwachte besparingen in 2023 en verder. De methodiek en de batenbarometer zijn onderdeel van de externe validatie van de nieuwe financiële langetermijnreeksen voor instandhouding.

Capaciteitsverdeling

We hebben met NS en onze aannemers succesvol de dienstregeling in 2022 uitgebreid tussen Amsterdam en Zandvoort met vrijwel elke 5 minuten een trein naar Zandvoort tijdens de Dutch Grand Prix 2022. Er zijn dagelijks circa 40.000 treinreizigers veilig en tijdig van en naar het circuit gebracht.

Verder hebben we de capaciteitsverdeling Jaardienst 2023 afgerond, naar tevredenheid van vervoerders met een verwachte hinder voor vervoerders en reizigers binnen de afgesproken norm door de instrumenten vanuit TWAS en het verder uitwerken en implementeren van buitendienststellingen in masterplanproces en capaciteitsverdelingsproces. Oorspronkelijk was de jaardienst 2023 conform dienstregeling 2022 met enkele aanpassingen, zoals meer treinen tussen Heerlen en Herzogenrath. Door afschaling van de dienstregeling door NS door personeelstekorten konden we een aantal optimalisaties doorvoeren t.g.v. goederenvervoer en 'open access' aanvragen. ProRail heeft in de dienstregeling 2023 voor het goederenvervoer verschillende 'niet commerciële' stops geëlimineerd. Zodoende kan Arriva, door aanpassing van de dienstregeling, de treindienst tussen Arnhem en Tiel zonder uitzonderingen (soms niet naar Arnhem maar keren te Elst) rijden.

Reizigersvervoer

De verwachte groei voor de 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 veranderingen in 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.

Spoorgoederenvervoer

Modal Shift: overstap bedrijven van weg naar spoor

ProRail is in 2022 herhaaldelijk benaderd door bedrijven die voor hun transport de overstap willen maken van wegvervoer naar spoorvervoer. De reden voor de overstap is de keuze voor duurzamer transport met een lagere CO₂-uitstoot. Ook zijn de lage waterstanden in de rivieren een reden om te kijken naar de mogelijkheden van vervoer per spoor. ProRail heeft deze bedrijven geholpen door de mogelijkheden toe te lichten. Bedrijven kunnen voor spoorvervoer gebruik maken van bestaande faciliteiten zoals railterminals of een eigen spoor aansluiting overwegen. Dat laatste vraagt veelal om een forse investering. ProRail heeft dit punt besproken met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Het ministerie heeft, gelet op de behoefte in de markt en de wens om tot drempelverlaging te komen, in november 2022 een subsidieregeling ingevoerd ter stimulering van de modal shift. In totaal is € 9 miljoen beschikbaar voor bedrijven die de overstap willen maken. Ook is met het ministerie afgesproken om de advisering aan bedrijven te bundelen via één loket.

740 meter sporen

Aangejaagd vanuit de Green Deal van de Europese Commissie geldt met ingang van 2030 een EU-verplichting om met langere treinen te kunnen rijden op een aantal belangrijke goederencorridors en havenemplacementen. Door te investeren in faciliteiten voor langere goederentreinen verbetert de concurrentiepositie van goederenvervoer per spoor in Nederland. Een langere goederentrein zorgt voor lagere vervoerskosten en maakt de verschuiving van vervoer over de weg naar het spoor makkelijker.

Op een aantal plaatsen is het spoor al gereed voor het gebruik van 740 meter lange goederentreinen, zoals het emplacement Maasvlakte en het A15-tracé van de Betuweroute. Voor de emplacementen Waalhaven, Moerdijk en Amsterdam lopen concrete projecten om sporen geschikt te maken voor 740 meter lange treinen.

Daarnaast is gekeken om bouwwerkzaamheden ten behoeve van langere treinen mee te laten liften met andere projectwerkzaamheden. Daarmee wordt tijd én belastinggeld bespaard. Daarom heeft ProRail zich samen met partners uit de goederensector en het ministerie sterk gemaakt om het budget voor deze faciliteiten snel beschikbaar te stellen. Dit budget van € 90 miljoen wordt ingezet om wacht- en buffersporen te verlengen op de emplacementen van Roosendaal, Rotterdam Noord Goederen, Hengelo en Oldenzaal.

Omleidingen door werkzaamheden Derde spoor

De contouren van de tachtig weken durende omleidingen als gevolg van de enkel- en dubbelsporige buitendienststellingen tussen Emmerich en Oberhausen van november 2024 tot en met mei 2026 hebben het afgelopen jaar definitieve vorm gekregen. In de zomer van 2022 zijn de afspraken bekrachtigd tussen DB Netz en ProRail. Ook is commitment uitgesproken voor het inrichten van werkgroepen.

De werkgroepen tussen DB Netz en ProRail zijn inmiddels gestart. Zij richten zich op de voorbereiding van de 80-weekse buitendienststelling en het verbeteren van de onderlinge processen voor de jaardienstverdeling, ad hoc capaciteitsverdeling, afstemming van de buitendienststellingen en verkeersleiding.

Ook zijn met sectorpartijen verschillende initiatieven gestart die tot doel hebben om gezamenlijk te werken aan een goede benutting van de (internationale) goederenpaden, capaciteit op emplacementen en het verbeteren van de operationele kwaliteit.

Infravervoerders

Ieder jaar sluit ProRail met vervoerders en andere capaciteitsgerechtigden, zoals spooroperators en terminals, een toegangsovereenkomst af voor de toegang tot de hoofdspoorweginfrastructuur en diensten van ProRail. In deze overeenkomst leggen we afspraken vast over de capaciteitsverdeling van het spoor. ProRail sluit deze overeenkomsten ook met de infravervoerders. Deze infravervoerders werken in de regel in opdracht van ProRail en spelen een cruciale rol in het onderhouden en vernieuwen van het spoor. Desondanks geldt voor de infravervoerders dat een overeenkomst vereist is om toegang te krijgen tot de hoofdspoorweginfrastructuur en diensten van ProRail.

Normaal gesproken heeft zo'n overeenkomst een looptijd van een jaar. Op verzoek van de infravervoerders heeft ProRail in 2022 voor de jaren 2023 tot en met 2025 een meerjarige toegangsovereenkomst afgesloten met de zes infravervoerders. ProRail is bezig om uit te zoeken of het mogelijk is om ook met andere stakeholders een meerjarige overeenkomst te sluiten.

Innovatieve oplossingen en ontwikkelingen

ProRail heeft ambitieuze doelen gesteld voor de toekomst. We zijn er niet alleen om vandaag mensen, steden en bedrijven met elkaar verbinden, maar richten ons ook op de toekomst. We willen groei mogelijk maken en kwaliteit leveren. We zien het immers als onze opgave om een belangrijke bijdrage te leveren aan de verduurzaming van (internationale) mobiliteit. Om dit te kunnen bereiken is een doelgerichte aanpak van de vernieuwing van technologische systemen en processen nodig, altijd in samenspel met de operatie van vandaag. Doelgericht innoveren doen we met de gehele organisatie in een multidisciplinaire aanpak. ProRail streeft ernaar innovatie te verankeren in de gehele organisatie. Vernieuwing en verandering vinden in onze sector immers plaats met de winkel open. Dat vraagt dat we innovatie skills toevoegen aan het vakmanschap dat de basis blijft van onze bedrijfsvoering, in verbinding met elkaar en met onze partners, leveranciers, de wetenschap, kennisinstututen, allianties en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Zowel nationaal als internationaal in Europees verband, waar we in 2022 met NS samen founding member zijn geworden van EU Rail.

Onze spoorpartners, van universiteit tot vervoerder en aannemer zijn van groot belang. Een duidelijke innovatieagenda, voor de wetenschap, de markt, de reizigers- en goederenvervoerders en voor ProRail geeft ons de richting om samen de innovatiekracht van alle partijen te benutten.

Systemesprongen om klaar te zijn voor de toekomst

Innovatieve oplossingen zijn nodig voor meer spoorcapaciteit, betere prestaties en een duurzamer en kostenefficiënter spoor. We werken aan grotere systeemsprongen in technologie zoals Automatic Train Operation en duurzame energievoorziening. We stimuleren de mogelijkheden die digitalisering biedt en zetten innovatieve methodieken in. De implementatie van de nieuwe treinbeveiliging in ERTMS is in volle gang.

European Rail Traffic Management System (ERTMS)

Met het op 17 mei 2019 genomen kabinetsbesluit ERTMS heeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat formeel de rol van opdrachtnemer voor de uitvoering van het programma ondergebracht bij ProRail. Hiertoe heeft ProRail een Programmadirectie ingericht die de invoering van ERTMS in Nederland coördineert. De programmadirectie is rechtstreeks onder de Raad van Bestuur geplaatst. De verantwoording over de activiteiten vindt plaats via de stuurgroep ERTMS aan het ministerie van IenW en is geen onderdeel van deze rapportage.

ProRail voert met de Programmadirectie 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 een eigen opgave binnen het programma. Hiervoor is het regieteam Implementatie ERTMS ProRail (IEP) ingericht.

De coördinatie-opdracht van ERTMS

De landelijke invoering van ERTMS is een omvangrijke opgave die waarschijnlijk tot tenminste 2050 zal duren. Het lopende 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, aanpassing van de relevante gebruikersprocessen en ICT-systemen en de uitrol van ERTMS op de eerste baanvakken. De invoering van ERTMS verandert het werk voor 15.000 tot 18.000 gebruikers, waaronder machinisten, treinverkeersleiders en beheer- en

onderhoudsmedewerkers aan baan en trein. De scope van de huidige coördinatieopdracht van de Programmadiirectie is de uitrol van ERTMS op de eerste acht baanvakken.

De invoering van ERTMS vormt een belangrijke stap in de digitalisering van het spoor. Het moet de basis leggen voor nieuwe technische mogelijkheden, voor onder andere het mogelijk maken van het verhogen van de veiligheid en het intensiever gebruik van de spoorinfrastructuur. Door een gecoördineerde uitvoering met andere landen binnen de Europese gemeenschap moet het bijdragen aan de interoperabiliteit. Daardoor wordt het spoor een aantrekkelijker alternatief in vergelijking met andere modaliteiten.

Het programma ERTMS heeft sinds 11 juni 2013 de status "groot project". Twee keer per jaar stelt lenW een voortgangsrapportage op over ERTMS. De staatssecretaris heeft op 26 oktober 2022 de voortgangsrapportage ERTMS over de eerste helft van 2022 aangeboden aan de Tweede Kamer. De voortgang van en behaalde resultaten door het programma en de financiële stand van zaken zijn in de voortgangsrapportage terug te vinden.

De komende jaren zal de Programmadiirectie de implementatie van ERTMS begeleiden. Het afgelopen jaar lag de focus van de Programmadiirectie enerzijds op het in uitvoering brengen van belangrijke delen van het programma. Zo heeft ProRail het contract voor de infrastructuur afgesloten, is de ombouw van de treinen van Arriva gestart, heeft NS het contract voor de intercity treinserie VIRM gesloten en is de ombouw van een achttal goederenprototypes gestart. Anderzijds lag de focus, mede op basis van de hierboven genoemde contracten en het toevoegen van de noordelijke lijnen aan de scope van het programma, op het herijken van de integrale planning, de voorbereiding van de test- en beproevingsstrategie, de financiële prognose en de start van de studie naar de landelijke uitrol. Met het ERTMS-congres 'Time to act' in mei 2022 en verschillende webinars van het operationeel kenniscentrum ERTMS is de voortgang en de opgave van het programma toegelicht en besproken met partijen in de spoorsector.

ERTMS IEP – Implementatie

Bij ProRail is in 2019 het regieteam Implementatie ERTMS ProRail (IEP) ingericht om een werkend én werkbaar treinbeveiligingssysteem op te leveren, inclusief de daarvoor benodigde 'business change'. In de komende tien jaar wordt ERTMS uitgerold op de eerste baanvakken in Nederland. IEP is verantwoordelijk voor de coördinatie en regie van de tientallen ERTMS-projecten die bij ProRail zijn ondergebracht. Het gaat over het aanpassen van de infrastructuur, de ICT-omgeving, de beheerorganisatie. Daarnaast is er het aanpassen van processen, methoden en werkwijzen 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.

Met de komst van ERTMS verandert ook onze manier van werken. We gaan van analoog naar digitaal. En dat heeft invloed op onze interne werkprocessen én op onze samenwerking met partners en leveranciers. ERTMS brengt vier veranderopgaven: van een baanvak georiënteerde werkwijze naar een landelijke, release-gestuurde systeemaanpak, van operationele (relais)techniek naar IT-georiënteerde techniek, van een klant/leverancier-verhouding naar intensieve partnerships met onze leveranciers en, ten slotte, van een individuele naar een gezamenlijke ketenprestatie. Concreet betekent dit: nieuwe taakverdelingen tussen partijen bij bouwen en beheer, flexibilisering van contracten en intensievere samenwerking. Om de toekomstige intensievere samenwerking en nieuwe taakverdeling met ERTMS goed vorm te geven, is ProRail in het afgelopen jaar van start gegaan met het team Ketenbeheer ERTMS.

In 2022 is het volgende gedaan:

- ProRail heeft een langjarig contract afgesloten met Thales voor ontwikkelen, beheren en onderhouden van het digitale beveiligingssysteem Central Safety System van ERTMS. Hiermee konden we starten met de inrichting van datacenters voor het nieuwe beveiligingssysteem en bepaalden we de inrichting van de vaste ProRail-netwerkomgeving voor ERTMS en realiseerden we die in ProRails ERTMS-testcentrum.

- We startten met de eerste integratietesten in het Railcenter Amersfoort, onder meer met apparatuur van Thales. Vanuit de Aanbesteding Snellere AanPak (ASAP) ERTMS zijn we inmiddels zes innovaties aan het testen.
- We zijn een stap verder met de ontwikkeling van een systeem waarmee we ERTMS-gebruikersprocessen voor machinisten en treinverkeersleiders in een vroeg stadium kunnen testen. De applicatieontwikkeling voor protocollering van de digitale ERTMS-baanontwerpen is grotendeels afgerond.
- We vorderen conform plan in het realiseren van de Security Desk ERTMS die actuele vraagstukken adresseert en voorbereidende stappen zet om tot een voldoende veilige eindsituatie voor ERTMS te komen. We liggen ook op schema met het geschikt maken van de GSM-R communicatiesystemen voor ERTMS.
- We hebben opdracht gegeven aan Alstom en Arcadis voor de aanpassingen aan de baanvakken Amsterdam-Utrecht en de Hanzelijn met als doel het opdoen van ervaring in het rijden met ERTMS. De start van het ervaringsrijden staat gepland in 2023.
- We sloten met vijf in treinbeveiliging erkende ingenieursbureaus een tweede samenwerkingscontract af voor drie corridors: de Noordelijke lijnen (ENL), Hanzelijn-Lelystad (EHL), Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad (ESAAL). We zijn gestart met het aanpassen van de gebruiksprocessen voor het ervaringsrijden in 2023. En we zijn begonnen met de aanpassingsopgave voor de omgebouwde baanvakken.
- Verder leverden we een eerste versie van het systeem voor Verkeersleiding met ERTMS-aanpassingen op. Hierdoor konden we starten met de integratie van het nieuwe beveiligingssysteem.
- We hebben belangrijke stappen gezet in het verzamelen van statusdata en het presenteren daarvan op beheer-dashboards. Dit is van belang voor het technisch beheren van het ERTMS-systeem.

Naast de bereikte resultaten heeft het programma in 2022 verschillende uitdagingen gekend. Dat zal de komende jaren niet anders zijn. Versnelling van de besluitvorming, resultaten boeken, inbedding in de bredere ProRail-organisatie en de beheersing van kosten in een context van voortschrijdend inzicht, wijzigingen en moeilijk invulbare vacatures zijn de belangrijkste doorlopende uitdagingen.

Gezien deze uitdagingen is het van grote waarde dat de invoering van ERTMS als een van onze prioriteiten centraal is komen te staan in de ProRail-opgave. ProRail blijft inzetten op innovaties en op de implementatie van ERTMS om het spoor duurzaam klaar te maken voor de toekomst.

Systeemkeuze Tractie Energie Voorziening (STEV)

De staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat gaf in 2020 opdracht tot onderzoek naar verhoging van de bovenleidingspanning van 1,5 kV (huidig) naar 3 kV. Met een hogere bovenleidingspanning kunnen treinen sneller optrekken, waardoor de reistijd korter wordt en meer treinen over hetzelfde spoor kunnen rijden.

We hebben het onderzoek naar verschillende systeemalternatieven uitgevoerd samen met personen-, goederenvervoerders en vervoerende aannemers. De adviesbureaus Horvat en Mott MacDonald hebben een second opinion op het eindrapport uitgevoerd. Uit het onderzoek komt naar voren dat met de gewenste capaciteitsuitbreiding op het spoor het huidige 1,5kV-systeem op termijn zijn grens bereikt. Het omslagpunt valt globaal samen met het kunnen realiseren van de opgaven en ambities zoals opgenomen in de ontwikkelagenda Toekomstbeeld (TBOV) OV 2040 (2040 en verder). 3kV biedt voordelen voor capaciteitsverhoging en energiebesparing. Met een verhoging van het vermogen tot 3kV zijn kortere opvolgtijden mogelijk en is een energiebesparing van 14% van het totale energieverbruik mogelijk.

Tot 2040 is realisatie van een nieuw tractiesysteem echter niet haalbaar vanwege de benodigde focus op andere transitie, zoals ERTMS. ProRail gaat ervan uit dat het huidige 1,5 kV-systeem kan worden uitgebreid om meer vermogen te faciliteren. Het lopende tractieprogramma TEV en de investeringen in het 1,5 kV-netwerk gaan onverkort door om de uitgangspunten van TBOV 2030 te realiseren en de geconstateerde knelpunten in de huidige tractievoorziening op te

lossen. ProRail adviseert het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat om rond 2040 een systeemsporang naar 3 kV te maken. Deze aanpassing is noodzakelijk vanwege de toekomstige mobiliteitsgroei, ontwikkelingen in de energiemarkt, onze strategie voor assetmanagement en onze duurzaamheidsambities.

Beproeven van zelfrijdende treinen

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

Samen met vervoerders en andere industriepartners houden we simulaties, testen en demonstraties om te ervaren wat de mogelijkheden en de baten zijn, maar ook wat de impact is op gebruikers (reizigers, machinisten, treinverkeersleiders en andere functies), processen en systemen

ProRail heeft in 2022 samen met goederenvervoerder Lineas en leverancier Alstom proeven met automatisch rangeren gedaan om te leren wat nodig is om een locomotief automatisch rangeerbewegingen te laten uitvoeren.

Er is een sectorbrede stuurgroep ingericht om de potentie van ATO verder te onderzoeken en op basis daarvan vast te stellen wat er nodig is om deze techniek succesvol te implementeren. Deelnemers hieraan zijn Arriva, NS, Qbuzz, DB Cargo en ProRail. In 2022 heeft ProRail een samenwerkingsovereenkomst met NS afgesloten. In dat kader is een onderzoeksplan voor ATO Grade of Automation 2 (automatische treinbesturing met machinist) European Train Control System opgesteld en afgestemd met stakeholders.

De financiering van ATO is niet voorzien in het MIRT. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft financiering aangevraagd bij het Nationaal Groiefonds. In juni 2023 is bekend of de aanvraag gehonoreerd is. Tot die tijd staat de voortgang van ATO onder druk.

Digitalisering assets

Het DataLab stimuleert datagedreven werken door in samenwerking met de diverse bedrijfseenheden van ProRail innovaties te ontwikkelen op basis van data science en sensing. Dit jaar is een pilot uitgevoerd met frontcamera's op NS treinen en automatische beeldherkenning voor het automatisch detecteren van gevaarlijke situaties langs het spoor en bij overwegen. In samenwerking met Rijkswaterstaat en Havenbedrijf Rotterdam hebben we onderzocht hoe we middels data de timing van brugopeningen kunnen optimaliseren. Op basis van eerdere pilots heeft het DataLab in 2022 de afdeling Energievoorziening geholpen met de ontwikkeling van een nieuwe manier van onderstation monitoring, en de afdeling Incidentenbestrijding kreeg ondersteuning bij de implementatie van een dashboard derdenstoringen, inclusief onderliggende algoritmes voor textmining en spoorlopersvoorspelling. Ook is op basis van eerdere experimenten de dagelijkse levering van een nieuwe databron, namelijk trein-loggings vanuit NS naar ProRail gestart, bruikbaar voor uiteenlopende toepassingen.

Op het gebied van sensing en monitoring assets zijn er pilots uitgevoerd voor monitoren van de infra en treinen. Bestaande glasvezelkabels langs het spoor zijn ingezet als akoestische sensoren (Fibre Optic Acoustic Sensing), waarbij we over een lengte van 20 kilometer beschadigde lasverbindingen in het spoor, beschadigde treinwielen en spoorlopers konden opsporen. Ook kon daarmee de conditie van de ondergrond gemeten worden. Met slimme camera's langs het spoor zijn we in staat gebleken beeldherkenningsalgoritmes te ontwikkelen waarmee we automatisch versleten stroomafnemers kunnen vinden. Daarnaast zijn experimenten gedaan met smart

maintenance voor bruggen en tunnels waarbij ProRail in samenwerking met de markt sensoren en dashboards heeft ontwikkeld en getest.

Om datagedreven werken in de spoorsector te stimuleren zijn in 2022 tien externe webinars georganiseerd rond het thema 'Datascience in het spoor', met elk meer dan 200 deelnemers uit de spoorsector.

Digitalisering logistiek

Treinen, goederenwagens en lading kunnen op emplacementen zonder treindetectie niet worden gevolgd door de verkeersleiding. Ook is het gebruik en de benutting van emplacementen lastig inzichtelijk te maken en mogelijk niet optimaal. De in 2021 gestarte pilot in Botlek, waarbij met Internet of Things (IoT) as-passage sensoren het spoorgebruik wordt bijgehouden, heeft aangetoond dat op basis van deze informatie een andere werkwijze mogelijk is waarmee 30% meer capaciteit kan worden toebedeeld op de sporen van het emplacement naar de terminals. De pilot hebben we daarom uitgebreid naar alle sporen op het emplacement waarbij we ook informatie over treinsamenstelling en lading toevoegen door de treinen te scannen met slimme camera's.

Simuleren van systeemspongen in SIM-centrum

Op 30 mei was de officiële opening van het ProRail SIM-centrum. Het SIM-centrum bundelt alle simulatiekennis, tools en vaardigheden om de ontwikkeling van de systeemspongen te ondersteunen. Het ProRail SIM-centrum is dé plek voor uitvoering van simulaties en humanfactorsonderzoek. Toekomstige veranderingen en (systeem)innovaties worden daar beproefd binnen een veilige omgeving. Het SIM-centrum is ingericht op een optimale aansluiting en ondersteuning van de veranderopgaven in de operatie. Het beschikt over een team van simulatie-experts en state-of-the-art onderzoeksinstrumentarium. Met mensen van binnen en buiten ProRail onderzoeken we mogelijke toekomstscenario's voor het spoorstelsel en maken we de effecten van innovaties in de beveiliging (ERTMS), besturing (ATO, TMS) en energievoorziening STEV op het spoor zichtbaar om zo onderbouwde beslissingen te faciliteren en implementaties te versnellen.

Innovatiekracht vergroten

Om de ambities in te vullen en de bereikbaarheid van Nederland op een duurzame en betaalbare manier te verbeteren is innovatie en vernieuwing nodig. Innovatie in techniek, maar ook processen, werkwijzen en contracten is nodig om voorbereid zijn op de toekomst. Die vernieuwing doen we met de gehele organisatie in een multidisciplinaire aanpak. ProRail streeft ernaar de verandering en innovatie te verankeren in de gehele organisatie. Dat vraagt dat we innovatie skills toevoegen aan een organisatie die vooral gericht is op een sterke uitvoering van de dagelijkse operatie.

In 2023 zal hier vanuit de organisatieversterkers 'één manier van werken' en 'Ontwikkelprogramma voor alle ProRailers' nader invulling aan worden gegeven. Daarnaast kennen we binnen ProRail de Innovatie Academie, welke als doel heeft de innovatiekracht van ProRail te versterken. In mei vond de officiële opening van deze Innovatie Academie plaats. We hebben de testfase afgerond met de eerste vier Innovation Fundamentals trainingen en nieuwe trainingen zijn in de maak. Er is veel belangstelling bij ProRail medewerkers voor het leren innoveren. De basis van de trainingen is learning by doing: direct aan de slag met onderwerpen die zelf kunnen worden ingebracht en directe toepassing van de theorie.

Samenwerking in innovatie

Vanuit het programma Innovatie en markt stimuleren we de samenwerking met marktpartijen. Samen werken we aan innovaties en verbeteringen: van het eerste idee tot de uiteindelijke toepassing. We willen dit soort samenwerking verder versterken met bestaande én nieuwe

innovatiepartners. We vertalen onze innovatievraagstukken steeds vaker in concrete vragen waarmee we marktpartijen uitnodigen om met ons samen te werken. In 2022 hebben we innovatievragen aan de markt gesteld op het gebied van het stofloos krijgen van het spoor/ballast, verduurzaming in de vervanging van bovenleidingportalen en baanligging.

De in 2021 uitgevraagde innovatiepartnerschappen voor Duurzaam materiaalgebruik lopen volgens planning. De geluidsschermen van acht innovatiepartners zijn in de testfase (beproeving in lab). De keerwanden van twee innovatiepartners zijn door de eerste testfase en zijn geplaatst.

Met meerdere marktpartijen zijn demonstraties uitgevoerd om de mogelijkheden van nieuwe technologieën en innovatieve oplossingen in beeld te krijgen. Een voorbeeld is het bedrijf PlasticRoad met een plastic road als schouwpad op emplacement Binckhorst in Den Haag. Het pad dringt de uitstoot van CO2 terug en helpt om de effecten van klimaatverandering te verminderen. Ook is het onderhoudsvriendelijk en makkelijk aan te leggen. Nog een voorbeeld is het slijpen van spoorstaven op hoge snelheid met Vossloh, waardoor sporen minder lang buiten dienst hoeven te worden gehaald voor onderhoud. Met Strukton zijn we een demonstratie gestart voor het met een gekoppelde batterij emissieloos maken van oude diesellocs die worden ingezet bij werkzaamheden.

Van de innovatiepartnerschappen voor een snellere implementatie van ASAP ERTMS zijn negen businesscases goedgekeurd. Deze voorstellen verkeerden eind 2022 in de testfase, maar als de proeven slagen zal ProRail deze oplossingen inkopen.

Emissievrij treinvervoer

De landelijke werkgroep Emissievrij Treinvervoer, waaraan de provincies Friesland, Groningen, Overijssel en Gelderland, het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en ProRail deelnemen, heeft in 2022 verder gewerkt aan het vraagstuk van verduurzaming van reizigers-dieseltreinen. Een belangrijk onderwerp is de financiering van duurzame alternatieven voor deze reizigers-dieseltreinen.

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 overbrugd kan worden en dat dit potentieel heeft als duurzaam alternatief voor dieselaandrijving.

Met de provincie Friesland werkt ProRail aan een pilot Batterij-pantograaftreinen op het traject Leeuwarden - Harlingen-Haven. De bedoeling is om de dieselmotoren van twee WINK-treinen te vervangen door batterijen en deze batterijen, zonder aanpassingen aan de infrastructuur, in stilstand op te laden op een perronspoor in Leeuwarden.

Met de provincies Overijssel en Gelderland werkt ProRail aan een duurzaam alternatief voor de dieseltreinen op de trajecten Zutphen – Oldenzaal en Almelo – Hardenberg. Begin 2023 willen de provincies een techniekeuze maken. ProRail voert daartoe netanalyses uit voor beide trajecten.

Na de succesvolle proef in 2020 met een waterstoffrein, heeft de provincie Groningen ProRail eind 2022 gevraagd om mee te werken aan het creëren van een geschikte locatie voor een waterstoftankinstallatie voor vier à zes waterstoffreinen. Op opstel terrein Groningen De Vork staan drie dieseltanks, twee voor gewone diesel en een voor HVO-diesel. Naast de dieseltanks is er braakliggend terrein waar de waterstoftankinstallatie zou kunnen komen. Dit biedt de mogelijkheid om met één tankploeg zowel de diesel- als de waterstof-tankinstallatie te bedienen. In 2023 wordt de waterstoftankinstallatie verder uitgewerkt.

Europese samenwerking in Europe's Rail

ProRail en NS zijn gezamenlijk kernlid geworden van het tienjarig onderzoeksprogramma Europe's Rail Joint Undertaking (EU-Rail). De Europese samenwerking is op 22 februari 2022 bekrachtigd tijdens de European Railway Summit in Parijs, waar ook het Europese Jaar van het Spoor werd afgesloten. Het programma telt 25 kernleden, waaronder spoorwegondernemingen, inframanagers, industriepartners en onderzoeksinstituten.

EU-Rail is de opvolger van het Europese onderzoek- en innovatieprogramma Shift2Rail. Via de netwerken van de kernleden zullen vele andere spoor-, kennis- en marktpartijen betrokken worden bij deze innovatieagenda. Het programma gaat circa € 1,2 miljard kosten, waarvan € 600 miljoen uit EU-subsidies en € 636 miljoen uit eigen bijdragen door kernleden.

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

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

Belangrijk is ook de inbreng van de eerder opgebouwde samenwerkingen met alliantiepartners als Deltares, TNO en TU Delft. In 2022 heeft ProRail ook een alliantiecontract met Universiteit Twente opgesteld en ondertekend.

Kennisopbouw met partners

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

We hebben in 2022 een overeenkomst gesloten met TU Delft, Deltares om een rekenmodel te ontwikkelen voor het ontstaan van spoortrillingen, het Spoor Trillingen Emissie Model (STEM). Het programma heeft een looptijd van vier jaar en is onderdeel van de Innovatieagenda Bronaanpak Spoortrillingen (IBS). Het rekenmodel voorspelt in welke situaties spoortrillingen ontstaan en of de bronmaatregelen effectief zijn in het reduceren van deze trillingen. Het uiteindelijke doel is betaalbare maatregelen bij de bron te vinden, om overlast van spoortrillingen te verminderen. Daarnaast kan ProRail met het model ook de oorzaak van klachten en problemen rond spoortrillingen achterhalen.

De leerstoel van Prof. Dr. ir. Rolf Dollevoet bij de TU Delft is na 10 jaar uitgegroeid tot een sectie Railbouwkunde met een uitgebreid onderzoeksprogramma, testfaciliteiten en onderwijs. In oktober 2022 hebben we een nieuw samenwerkingscontract met de TU Delft getekend om ook de komende vijf jaar de leerstoel en de sectie te ondersteunen.

Spoor- en stationsvernieuwingen

Om meer treinen te kunnen laten rijden, hebben we in 2022 veel spoorprojecten uitgevoerd en gewerkt aan verbetering van stations. Zo zetten we voor zowel het reizigers- als het goederenvervoer belangrijke stappen om ruimte te maken voor meer spoorvervoer in 2030.

Spoorvernieuwingen impact Corona en Oekraïne

In 2022 heeft ProRail grootschalig spoorvernieuwingenprojecten uitgevoerd. In 2022 was er een sterke groei van de totale projectenportefeuille met zo'n 20% ten opzichte van voorgaande jaren. Deze groei zet zich de komende jaren door. 2022 was ook een jaar van grote verstoringen in de productieketens van materialen door de impact van de coronacrisis en de consequenties van de oorlog in Oekraïne. Stijgende prijzen, schaarste aan materialen en personeel en een verstoorde productieketen wereldwijd raakten ook de spoorsector. Ondanks deze externe factoren is het gelukt de projectagenda nagenoeg geheel te realiseren

De eerste helft van 2022 hebben we ons vooral ingespannen om projecten en aanbestedingen zoveel mogelijk doorgang te laten vinden. De continuïteit van aanbestedingen stonden de eerste zes maanden van 2022 onder druk omdat er sprake was van forse prijsonzekerheid. Marktpartijen kregen geen offertes meer voor materialen en/of toeleveranciers waren niet bereid aangeboden prijzen lang gestand te doen. Daarmee kwam het opstellen van een aanbidding voor marktpartijen in gevaar. Om projecten zonder inschrijvingen te voorkomen is een prijsregeling geïntroduceerd waardoor marktpartijen toch konden inschrijven, de concurrentie in stand blijft en ProRail enkel betaalt voor daadwerkelijk optredende prijsstijgingen.

Ons uitgangspunt was maximaal voorspelbaar en beheersbaar zijn in de orderportefeuille en per project, om zo risico's vanuit de markt te voorkomen. Een belangrijk basisgegeven is dat het uitstellen en opnieuw plannen van werk aan het spoor veel duurder en complexer is dan beheerst bijsturen. Enerzijds heeft dat te maken met de extra kosten die aannemers moeten maken en anderzijds met het gegeven dat er de komende jaren nauwelijks mogelijkheden zijn voor extra treinvrije periodes. De prijsstijgingen blijven zeer actueel, maar de prijsonzekerheid is eind 2022 afgenomen, waardoor aannemers beter in staat zouden moeten zijn om aanbiddingen te doen. Om die reden is in september de prijsrisicoregeling afgeschaald.

Door een strakke besturing van de mogelijke materiaaltekorten op alle projecten is maar één project geraakt. Door verstoringen van de productieketens door corona en de oorlog in Oekraïne waren voor het project Hoogeveen de materialen voor de seintechische installatie niet tijdig beschikbaar. Hierdoor hebben we het project slechts gedeeltelijk uit kunnen voeren en is de indienstelling van de snelheidsverhoging bij Hoogeveen uitgesteld naar 2023.

Projecten voor reizigersvervoer

Samen met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, NS en hun partners in Duitsland werken we aan versnelling van de treinverbinding tussen Amsterdam en Berlijn. Door gefaseerde aanpassingen aan de Nederlandse spoorinfrastructuur, een nieuwe dienstregeling en het inzetten van andere treinen is het mogelijk om de reistijd van de Intercity Berlijn met 30 minuten te versnellen. De nieuwe dienstregeling 2024, met deze verkorte tijd, gaat in op 10 december 2023.

In 2022 zijn we een samenwerking gestart met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Duitsland, provincie Drenthe en vervoerder Bentheimer Eisenbahn voor een grensoverschrijdende spoorverbinding tussen Coevorden en Bad Bentheim voor reizigersvervoer. Het gezamenlijk streven is om eind 2025 één keer per uur een doorgaande trein op het internationale

traject Coevorden-Bad Bentheim te laten rijden. We verwachten in 2023 een definitief realisatiebesluit te kunnen nemen.

Bij de verbouwing van Amsterdam Centraal (vanaf 2024) dreigden de voorzieningen voor de security- en paspoortcontrolevoorzieningen niet meer te kunnen worden gebruikt voor de internationale treinverbinding naar Londen. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, NS en ProRail hebben de Amstelpassage aangewezen als locatie voor de tijdelijke voorzieningen. Voor de lange termijn blijft Amsterdam Zuid de locatie voor treinen naar het Verenigd Koninkrijk.

We voorzien een aantal uitdagingen m.b.t. de dienstregeling 2025. In 2025 is sprake van een aantal grote wijzigingen en onzekerheid over het wel of niet doorgaan van productstappen als Airportsprinter, doorkoppeling HSL-treinen via Amsterdam Zuid naar Noord- en Oost-Nederland, derde en vierde IC Breda-Eindhoven, vijfde en zesde sprinter Rotterdam-Den Haag door onder meer de haalbaarheid van TVP's (treinvrije periode) als gevolg van laagspanningsissues en de capaciteit van de markt. We gaan in gesprek met relevante vervoerders om de (on)mogelijkheden te bespreken en gezamenlijk tot een maakbare en uitvoerbare dienstregeling 2025 te komen.

In het project Zuidasdok zijn enkele belangrijke mijlpalen behaald. De openbaar vervoerterminal (OVT) is volop in realisatie. Onder meer in augustus is tijdens een succesvol verlopen meerdaagse buitendienststelling veel werk verricht ten behoeve van de aanleg van een tweede reizigerstunnel (de Brittenpassage) op station Amsterdam Zuid.

De uitvoering van Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) gaat onverminderd door. Er zijn infrastructurele maatregelen genomen, waardoor de treinfrequenties stapsgewijs kunnen worden verhoogd. Het aantal corridors waar elke tien minuten een trein kan rijden wordt daarmee steeds verder uitgebreid. Helaas is er wel sprake van vermindering van het aantal treinen door NS door personeelstekorten. Vanuit PHS blijven we onverminderd sturen op het tijdig realiseren van PHS-maatregelen. Hiermee bereiden we ons voor op de forse groei van het goederen- en personenvervoer de komende jaren.

Samen met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en NS treffen we voorbereidingen om eind 2024 meer treinen te laten rijden in Brabant en de Zuidelijke Randstad, waar een forse woningbouwopgave ligt. Extra intercity's tussen Breda en Eindhoven en tienminutensprinters tussen Den Haag en Rotterdam zijn een belangrijke kwaliteitsverbetering voor de reiziger en geven de ontsluiting van woningbouwlocaties daar een impuls.



Energievoorziening

Het programma Tractie en Energievoorziening (TEV) 2030 is in de realisatiefase. Op tien locaties zijn maatregelen genomen om toekomstige productstappen te faciliteren. Zo hebben we het OnderStation (OS) Rijswijk voor ESMET RoSA en OS Enschede (toetreding Intercity Nieuwe Generatie, ICNG) opgeleverd. Op zes locaties zijn maatregelen in uitvoering en begin 2023 is voor nog eens voor zeven locaties de aanbesteding gestart.

TenneT werkt in Nederland hard aan het opwaarderen en uitbreiden van het hoogspanningsnet voor de energietransitie. De spoorbaan moet op diverse locaties aangepast worden om de beveiliging en de energievoorziening goed te laten functioneren met de grotere elektromagnetische velden die door de uitbreiding ontstaan. Op tientallen plaatsen door heel Nederland is, in afstemming met TenneT, gestart met de uitwerking en concrete uitvoering van deze maatregelen. Dit programma zal nog enkele jaren doorlopen.

Bovenbouwvernieuwingen

We hebben veel vernieuwing van sporen en beveiliging gerealiseerd op o.a. Delfzijl Haven, Baanvak Meppel-Leeuwarden, Groningen-Nieuweschans, Almelo, Hengelo, Dordrecht, Den Haag, Deventer, Zutphen-Winterswijk, Zutphen-Dieren, Hengelo-Oldenzaal en Apeldoorn-Zutphen.

Grote vernieuwing in de zomer op traject Utrecht-Eindhoven. We hebben bij Culemborg nieuwe ondergrond aangebracht onder het spoor om de draagkracht te verbeteren. Door een drainagesysteem zorgen we voor de juiste afwatering van het regenwater.

Op dit traject kan weer 140 kilometer per uur gereden worden. Hiermee is de vanaf 2018 geldende snelheidsbeperking (100 kilometer per uur) tussen Utrecht en Geldermalsen opgeheven. We hebben in een zeventiendaagse buitendienststelling o.a. bij Liempde twaalf wissels vervangen waarvan acht nieuwe generatie hogesnelheidswissels die minder storingsgevoelig zijn en minder snel slijten. Omdat de nieuwe wissels een andere hoekverhouding hadden, zijn ook de bovenleiding, treinbeveiliging en seinen aangepast.

In Zeeland en Noord-Brabant hebben we eind 2022 de bovenbouwvernieuwing op de locaties Terneuzen, Sloe, Moerdijk en Roosendaal gerealiseerd en zoveel mogelijk herbruikbare materialen toegepast.

Stationsvernieuwingen

In 2022 hebben we gewerkt aan verdere verbetering van de stations, samen met onze stakeholders zoals vervoerders, NS Stations, gemeenten en provincies. Daarnaast hebben we samen met NS Stations het Handboek Maatschappelijk Initiatieven opgesteld en gedeeld aan het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Hierin is ons gezamenlijke beleid opgenomen hoe we lokale maatschappelijke initiatieven rond stations meer kunnen betrekken bij onze stationsopgave.

We hebben in een vierentwintigdaagse buitendienststelling tijdig de geplande werkzaamheden aan station Ede-Wageningen gerealiseerd: verwijdering van eenentwintig wissels, plaatsing van elf nieuwe wissels, sloop van negen kilometer spoor, aanleg van bijna acht kilometer spoor, sloop van een gedeelte van een perron, sloop van het dak van het huidige middenperron, bouw van een nieuw relaishuis, 250 kilometer kabels en leidingen gelegd en plaatsing van de nieuwe reizigerstunnel van achtduizend ton.

Op de stations Rotterdam Blaak, Rotterdam Lombardijen, Duivendrecht, Leiden Centraal en de Vink zijn liften en roltrappen vernieuwd. Verder is Station Dordrecht Zuid in 18 dagen compleet gesloopt en weer opnieuw opgebouwd. Zo hebben we onder meer perrons vernieuwd, nieuwe

outillage geplaatst, de bovenleidingsportalen vernieuwd en nieuwe liften geplaatst. En de stationshal in Zwolle is vernieuwd.

We restaureren de karakteristieke, vaak monumentale perronkappen zorgvuldig en maken deze geschikt voor de komende honderd jaar. Zowel in 2021 als in 2022 werkten we aan de perronkappen in Groningen, Leeuwarden en Harlingen. De restauratie in Harlingen werd in 2022 afgerond. De renovatie van de perronkappen op de stations Alkmaar, Nijmegen, Middelburg en Zandvoort is in voorbereiding. Bij de verbouwing van het station Driebergen-Zeist werd de historische perronkap behouden. Daarvoor ontving het project de Waarderingsprijs Erfgoed uit handen van Vereniging Geheugen van Zeist en de Stichting Driebergen-Rijsenburg Vroeger en Nu.

De nieuwe fietsenstalling bij station Almere Centrum is in gebruik genomen met plek voor ongeveer 2.750 fietsen. Op digitale borden kunnen reizigers zien waar er nog vrije plekken zijn.

We hebben op twintig stations de perrons vernieuwd, een toegankelijke instap gerealiseerd en/of stationsoutillage vervangen. Eind 2022 waren er zes locaties tegelijkertijd in uitvoering (Dordrecht, Venlo, Helmond 't Hout, Blerick, Almere Buiten en Almere Parkwijk).

In 2022 zijn op 350 stations Automatische Externe Defibrillatoren (AED's) geplaatst. Deze AED's zijn aangesloten op het burgerhulpverlenersnetwerk van HartslagNu en daarmee openbaar beschikbaar voor oproepen aan burgerhulpverleners op de stations en in de wijken daaromheen. Op de grotere stations zijn we gestart met de vervanging van de AED's en voegen ook die toe aan het netwerk van HartslagNu.

Programma Fietsparkeren

Het programmateam Fietsparkeren heeft in 2022 verder gewerkt aan circa 125 projecten in diverse stadia van ontwikkeling die tot uitvoering komen in de periode tot en met 2030. De volgende stallingsuitbreidingen zijn dit jaar opgeleverd: Gouda voorzijde 3x, Almere Centrum 2x, Barneveld Zuid, Gouda Goverwelle, Bloemendaal, Deurne, Zwijndrecht en Apeldoorn Osseveld.

In het Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (BO MIRT) en Regeerakkoord Rutte IV zijn ook weer de nodige stallingsuitbreidingen bij stations benoemd en voorzien van rijksbijdragen.

Programma toegankelijkheid

In 2022 zijn 22 treinstations toegankelijk gemaakt voor mensen met een beperking door onder andere de perronhoogte aan te passen voor een gelijkvloerse instap in de trein. Het totaal aantal toegankelijke stations is daarmee op 352 gekomen. Dit is 88% van het totaal aantal treinstations in Nederland. Het aantal perrons waarvan delen zich niet langer op de juiste hoogte bevinden, is toegenomen, onder andere door verzakking van de bodem in de afgelopen jaren. We werken eraan om deze perrons de komende jaren weer op de juiste hoogte te brengen en te houden.

Liften en roltrappen

In 2022 is er sprake van bovenmatige uitval van liften en/of roltrappen: langdurige stilstand en/of terugkerende storingen als gevolg van leveringsproblemen van materialen die nodig zijn voor reparatie van liften en roltrappen. Levertijden voor cruciale onderdelen zijn in de loop van 2022 opgelopen tot soms meer dan dertig weken. ProRail, NS Stations en de betrokken liftfabrikanten werken zeer intensief samen om de overlast tot een minimum te beperken. We plaatsen sensoren om sneller te kunnen acteren bij technische storingen. Ook leggen we voorraad aan van cruciale liftonderdelen en wordt een speciaal team van monteurs ingezet voor onderhoud van stationsliften om kennis te vergroten en zo sneller storingen te kunnen oplossen. Daarnaast zijn we met decentrale openbaar vervoerautoriteiten (DOVA) in gesprek over uitwisseling van data zodat deze op termijn gebruikt kunnen worden voor verbetering van de reisinformatie. Er is enige

verbetering te zien, al zullen sommige installaties nog noodgedwongen tot in het voorjaar van 2023 buiten gebruik blijven.

Toekomstbeeld OV-ketens en knopen

In 2022 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 Openbaar Vervoer (TBOV).

Stationsagenda, samenwerking ProRail, het ministerie en NS Stations

Vanaf het voorjaar 2021 heeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat in samenwerking met NS Stations en ProRail gewerkt aan de totstandkoming van de zogenaamde 'Stationsagenda'. Het ministerie wil door middel van deze agenda beleid ontwikkelen en vastleggen voor de publieke belangen op stations. Begin 2023 is de Stationsagenda door het ministerie met de Tweede Kamer gedeeld.

Publiek Private Samenwerkingscontract

ProRail en NS hebben in april 2022 de Publiek Private Samenwerkingscontract (PPS) afgesloten. Dit contract moet ertoe leiden dat de werkzaamheden voor en op de stations efficiënter worden uitgevoerd en dat er een betere afstemming is tussen NS en ProRail. We hebben meer expliciet vastgelegd wie wat doet in de uitvoering op de stations en de rolverdeling waardoor we beter weten waar we elkaar voor kunnen inzetten. De PPS zorgt ervoor dat we in de operationele processen van beheer en vernieuwen beter samenwerken. Deze 'hernieuwde samenwerking' zal de kwaliteit van de stations en uiteindelijk de stationsbeleving van de reiziger ten goede komen. We weten elkaar beter te vinden en zorgen bij problemen dat we die samen oplossen. In november 2022 is een enquête onder de medewerkers van beide bedrijven gehouden die dit beeld bevestigt. Begin januari 2023 hebben we een inhoudelijk jaarplan voor 2023 gemaakt. In dit jaarplan staat de gezamenlijke aansturing van de Stationsagenda en TBOV, de samenwerking tussen de verschillende 'tafels' uit de PPS, de inrichting van het beleid omtrent fietsenstallingen, de propositie naar gemeenten en provincies en als laatste ons gezamenlijke assetplan. In het maandelijks sturingsoverleg bespreken we deze onderwerpen en monitoren we de voortgang.

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 Nederlandse transportecconomie.

Stapsgewijs meer treinen per dag

We verwachten meer reizigers en goederenvervoer in 2030. Met het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) blijven we effectief 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, met respect voor de omgeving en oog voor de stedelijke en landelijke inpassing.

Voortgang in 2022

De PHS-projecten zijn inmiddels grotendeels in uitvoering. Mijlpalen in 2022 waren:

- In september is door de staatssecretaris de starthandeling verricht voor de verbouwing van Amsterdam Centraal.
- Er is een oplossing gevonden voor het langer in stand houden en zelfs vergroten van de capaciteit van de UK-Terminal, waar voor de komende jaren op Amsterdam Centraal de internationale trein naar Londen kan aankomen en vertrekken.

- De werkzaamheden bij Rijswijk-Rotterdam en het Amsterdams havengebied zijn voortgezet en de werkzaamheden voor PHS bij Spoorzone Ede nagenoeg afgerond. Ook het transferproject bij station Amsterdam Amstel is klaar.
- In het voorjaar van 2022 heeft de zitting plaatsgevonden bij de Raad van State over het Tracébesluit Meteren-Boxtel. December 2022 kwam de uitspraak dat ProRail met het project door kan gaan, maar een nadere motivering voor een onderstation is noodzakelijk.
- Het Tracébesluit PHS Nijmegen is gepubliceerd en voor dit project is het zogenaamde MIRT-3 besluit genomen. Dit betekent dat dit project nu ook richting uitvoering gaat.
- De werkzaamheden aan de Haarlemcorridor nabij Sloterdijk en de spooraanpassingen bij Eindhoven zijn afgerond.

ProRail brengt momenteel landelijk de stabiliteit van het baanlichaam onder het spoor in kaart. Dit is nodig voor een toekomstbestendig spoor. Voor baanvakken waar de komst van meer treinen wordt voorbereid, voert ProRail verdiepend onderzoek uit naar het baanlichaam. Als onderdeel van de afspraken mobiliteit en woningbouw zijn er middelen voor de aanpak van de baanstabiliteit Schiedam-Delft Campus gereserveerd, om zo meer sprinters tussen Den Haag en Rotterdam mogelijk te maken.

De versterking van de baan is niet op tijd gereed om vanaf eind 2024 een vijfde en zesde sprinter te laten rijden tussen Den Haag en Rotterdam. Daarom is samen met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en NS een tijdelijke oplossing gevonden in de dienstregeling, zodat de extra sprinters wel al kunnen rijden als eind 2024 de PHS-infrastructuur klaar zal zijn op deze corridor.

Duurzaam spoor

Milieubewustzijn en duurzaamheid zijn belangrijk voor ProRail. We werken aan een zo groen mogelijk spoor en gaan zuinig om met energie en grondstoffen. We hebben milieubeleid ontwikkeld om de natuur en het landschap te versterken en het spoor duurzaam in de omgeving in te passen.

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 continu 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 meer duurzame 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:

- **Mobiliteit:** met meer (inter)nationale treinen in plaats van de (vracht)auto en het vliegtuig leveren we een bijdrage aan de klimaatdoelen zoals geformuleerd in Parijs. Door middel van een goede infrastructuur, een aantrekkelijke dienstregeling en internationale samenwerkingen maken we duurzame mobiliteit per spoor mogelijk.
- **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.
- **Materialen:** een circulair spoor behoudt schaarse grondstoffen voor toekomstig gebruik en benut kansen voor hergebruik en vervanging van vervuilende of schaarse materialen.
- **Natuur:** we zien 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

ProRail wil mobiliteit in Nederland zo duurzaam mogelijk maken. Een manier om dat te doen is door duurzaam vervoer zoals lopen, fietsen en de trein te stimuleren. De komende tien jaar worden in Nederland één miljoen woningen bijgebouwd. Onze insteek is om nieuwe woonwijken duurzaam te ontsluiten door het voor nieuwe bewoners zo gemakkelijk mogelijk te maken met

het openbaar vervoer te reizen. Dat doen we door gemeenten te adviseren vanuit onze kennis van spoor, stations en ruimtelijke ontwikkeling.

In 2022 heeft ProRail op twee locaties, onder de naam 'Nieuwe woonwijken per spoor', onderzocht wat het betekent om in een vroeg stadium met gemeenten en andere belanghebbenden op dit gebied samen te werken. Daarmee krijgt onze rol als spoorbeheerder meer het karakter van brede mobiliteitsadviseur. Het ging hierbij om nieuwbouwwijken met grotere afstand tot bestaande stations: Den Haag Zuidwest en Eemskanaalzone/Stadshavens in Groningen. Met beide gemeenten is het gesprek aangegaan, wat met name in Den Haag enthousiast is ontvangen. ProRail heeft hier de uitgangspunten van de deal toegepast in een workshop over de structuurvisie en op basis daarvan is ProRail gevraagd mee te denken over de omgevingsvisie.

Ook internationaal draagt ProRail bij aan aantrekkelijk duurzaam vervoer. Zo werken Nederland en Duitsland samen aan de reactivering van de spoorverbinding tussen Coevorden en Bad Bentheim. Op 26 september hebben alle betrokken partijen een handtekening gezet die de internationale samenwerking bekrachtigt. Met deze intentieverklaring spraken alle partners gezamenlijk de ambitie uit om met deze spoorverbinding de internationale bereikbaarheid tussen Drenthe en Nedersaksen te verbeteren.

ProRail heeft de ambitie om over te schakelen op volledig emissievrij treinverkeer. Het overgrote deel van het treinverkeer voldoet daar al aan, want dat rijdt op duurzaam opgewekte elektriciteit via de bovenleiding. Om meer emissievrij treinvervoer te realiseren willen we de CO₂-uitstoot door dieseltreinen tot nul terugbrengen. Tot op heden was volledige elektrificatie het enige alternatief, maar nu komen daar nieuwe alternatieven bij, zoals de batterijtrein. Deze trein is, in combinatie met gedeeltelijke elektrificatie, een kansrijke optie. ProRail en Arriva voerden op 24 en 25 februari testritten uit met een batterijtrein op de trajecten Almelo-Mariënberg-Hardenberg (Overijssel) en Arnhem-Doetinchem (Gelderland), waar gedeeltelijk een bovenleiding beschikbaar is.

ProRail wil zelf het goede voorbeeld geven als het om duurzaam reizen gaat. Om te beginnen vragen we onze medewerkers om met relaties in het buitenland zoveel mogelijk virtueel samen te werken. Er zijn volop mogelijkheden om ook internationaal online effectief zaken te doen zonder te reizen. Is een reis naar het buitenland toch noodzakelijk, dan kiezen we voor alle bestemmingen binnen 750 km van Utrecht voor de trein.

Energie

In ProRail's ambitie om in 2030 energieneutraal te werken (evenveel energie op te wekken als wordt verbruikt) is begin 2022 een belangrijke concrete stap gezet. Met een ontwikkelaar is een overeenkomst voor gronduitgifte gesloten voor de realisatie van een zonnepark nabij het knooppunt Deil. Dit park zal ongeveer 7% gaan bijdragen aan de totale opwekdoelstelling van ProRail. Naar verwachting is het park in 2025 operationeel.

Steeds meer treinstations in Nederland krijgen zonnepanelen. Tot nu toe waren het vooral grote stations, zoals Utrecht, Rotterdam en Eindhoven die van zonnepanelen werden voorzien. De komende tien tot vijftien jaar krijgen álle geschikte stationsdaken zonnepanelen. In 2022 zijn de stationsdaken van onder andere Almere Centrum en Voorburg van zonnepanelen voorzien. Ook zijn we gestart met het opwekken van zonne-energie bij fietsenstallingen, als eerste bij station Maastricht. Het overkappingsstelsel van de stallingen is voorzien van zonnepanelen.

Sinds 2015 is op 350 van de 400 stations de tl-verlichting vervangen door led. Waar mogelijk is dimbare ledverlichting geplaatst, vooral op de kleinere stations. Voor de laatste 50 stations wordt de ledverlichting meegenomen tijdens de uitvoering van toekomstige projecten. Het led-programma draagt bij aan onze ambitie om in 2030 30% minder energie te verbruiken ten opzichte van 2015. Ook de verlichting van de blauwwitte bewegwijzeringsborden op de stations

kan een stuk energiezuiniger. In 2022 hebben we een succesvolle pilot uitgevoerd met een klikbaar systeem waarmee we de huidige tl-verlichting simpel kunnen vervangen door ledverlichting zonder het bestaande bord te hoeven vervangen.

Om de CO₂ en stikstof die spoorse bouwmachines uitstoten terug te dringen, werkt ProRail samen met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en Rijkswaterstaat aan twee belangrijke programma's: Klimaatneutrale en Circulaire Infraprojecten (KCI) en Schoon en Emissieloos bouwen (SEB). Onze ambitie is dat in 2030 al onze bouwplaatsen emissieloos zijn. Daarvoor zijn emissievrije machines en laadvoorzieningen hard nodig.

In 2022 zijn belangrijke stappen gezet op het gebied van emissievrije machines. Aannemer BAM Infra heeft als eerste een krol (kraan op lorries) elektrisch gemaakt. Er zijn zo'n 100 van deze machines in gebruik voor zware klussen aan het Nederlandse spoor. Deze eerste E-krol beschouwen we als een mijlpaal op weg naar emissievrije bouwplaatsen bij ProRail. Een tweede succesvol voorbeeld van werken met emissievrij materieel is de eerste hybride stopmachine van aannemer VolkerRail. Een stopmachine legt het spoor in de goede positie en verdicht de ballast onder de dwarsliggers.

Tot slot zijn we zelf ook begonnen met het verduurzamen van ons (zwaardere) voertuigenpark. De afdeling ICB (Incidentenbestrijding) heeft in 2022 voorbereidingen getroffen en financiering gevonden voor de bestelling van een nieuwe elektrische vrachtwagen (E-truck).

Omdat we verwachten dat steeds meer voertuigen in de spoorbranche de E-transitie zullen doormaken, onderzoeken we welke laadvoorzieningen hiervoor op onze terreinen nodig en mogelijk zijn. In 2022 zijn we twee pilots gestart met laadvoorzieningen op het emplacement Kijfhoek en in het Botlek-gebied.

Materialen

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

Zoals in de voorgaande paragraaf aangegeven werkt ProRail sinds 2021 samen met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en Rijkswaterstaat aan uitvoering van de KCI-strategie: Klimaatneutrale en Circulaire Infraprojecten. Daarbij gaat het om concrete projecten gericht op duurzaam materiaalgebruik die de milieukostenindicator (MKI) en CO₂-uitstoot verlagen. Eén van de meest impactvolle maatregelen is en blijft de inzet van MKI als gunningscriterium bij aanbestedingen. 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.

We hebben de eerste gezamenlijke (RWS en ProRail) voortgangsrapportage Klimaatneutrale en circulaire (rijks)infrastructuurprojecten (KCI) opgesteld. In de eerste tranche (bestedingsplan KCI 2021) is circa 18 kton CO₂ bespaard, vooral door verzwaring van het milieukostenindicator(MKI)-gunningscriterium in projecten. Sinds de introductie hebben 194 projecten het MKI-gunningscriterium ingezet.

We nemen duurzaamheid steeds meer mee in de uit te voeren projecten. Niet alleen intern, maar ook met de betrokken gemeenten: oude keerwanden Amersfoort krijgen een tweede leven in boerenbedrijven, de 130 jaar oude gietijzeren dragers van perronkap station Leeuwarden zijn gezandstraald, geïnspecteerd op kwaliteit en goed bevonden om te worden hergebruikt om de komende honderd jaren de spanten te ondersteunen. En voor de terugbouw van de hoge perronkappen van station Leeuwarden wordt gebruik gemaakt van elektrisch materieel, zoals verreikers (een voertuig dat gebouwd is om zware lasten te tillen en te verplaatsen), vergelijkbaar met een heftruck, maar deze kunnen niet op ruw terrein rijden, die opladen via het net en niet via

dieselgeneratoren. Naast een flinke besparing qua emissie vermijden we ook geluid en stank van de verbrandingsmotor op het perronplein.

Andere voorbeelden van succesvolle ontwikkelingen in 2022 zijn: Tijdens de spoorvernieuwing tussen Meppel en Heerenveen zijn drie bovenleidingsmasten in samenwerking met spooraanwerner Strukton als proef vervangen door masten van circulair beton in plaats van het gebruikelijke staal. Op emplacement Binckhorst in Den Haag hebben we samen met het bedrijf PlasticRoad, VolkerRail en NS een 'plastic road' schouwpad als proef geplaatst. De elementen in dit pad zijn gemaakt van gerecycled materiaal, met een dun laagje steen als toplaag, zodat het pad niet glad wordt en slijtage van de elementen wordt voorkomen.

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.

Ook bij het spoor moeten helaas geregeld bomen wijken, bijvoorbeeld vanwege spooruitbreiding of wanneer de spoorwegveiligheid door het groen belemmerd wordt. ProRail is wettelijk verplicht om deze bomenkap te compenseren door nieuwe bomen te planten op alternatieve plekken. Met het in 2022 gestarte initiatief 'Groene supercompensatie' wil ProRail voor elke gekapte boom meer bomen herplanten dan de wettelijke herplantplicht voorschrijft. De mogelijkheden om op eigen grond langs het spoor bomen te planten zijn helaas beperkt. In 2022 zijn we daarom de samenwerking aangegaan met 'Meer Bomen Nu', een campagne van Urgenda, om de herplant van bomen op gronden van derden te faciliteren. De samenwerking met Meer Bomen Nu is een eerste pilot. In 2022 heeft ProRail eenmalig de herplant van ongeveer tienduizend bomen gefinancierd.

Om de kap en herplanting van bomen centraal te registeren heeft ProRail de 'Bomenmonitor' ontwikkeld; twee applicaties waar zowel de PGO-gebieden (voor beheer en onderhoud) als projectteams de bomenkap en herbeplanting kunnen registreren. Zo ontstaat inzicht in de bomenkap en herplant en zijn we in staat hierover jaarlijks aan het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat te rapporteren.

Momenteel gebruiken we voor de bestrijding van ongewenst groen in het spoor en op schouwpaden naast het spoor nog hoofdzakelijk chemische bestrijdingsmiddelen. ProRail wil het gebruik van chemische bestrijdingsmiddelen terugdringen en overschakelen naar een duurzamere wijze van onkruidbeheersing. Om dit te realiseren heeft een interdisciplinair team in 2022 stappen gezet om natuurvriendelijke alternatieven te vinden voor chemische onkruidbestrijding. Verschillende oplossingsrichtingen zijn gevonden en nader onderzocht. Hierbij zijn experts van binnen en buiten ProRail, stakeholders en internationale infrabeheerders betrokken. Een belangrijk inzicht is dat 80% van de chemische middelen op het schouwpad wordt gebruikt en 20% in het spoor (ballastbed). Op het schouwpad is dus de meeste milieuwinst te boeken. Daarnaast is geconcludeerd dat er niet één oplossing maar maatwerk nodig is, afhankelijk van bijvoorbeeld de locatie en de functie van het schouwpad. Op basis van het onderzoek is een aantal besluiten genomen. In de nieuwe beheercontracten is een verbod op het gebruik van chemische middelen in grondwaterbeschermingsgebieden opgenomen, met de mogelijkheid om dit uit te breiden naar andere gebieden. Ook zijn drie kansrijke alternatieve methodes geselecteerd, waarmee in 2023 een pilottraject van een jaar gestart zal worden. Deze kansrijke methodes zijn UV-licht, cryogene (koude) behandeling en gebruik van pelargonzuur, een vetzuur dat van nature in bepaalde planten voorkomt. Een andere mogelijke oplossing die onderzocht wordt, is de aanpassing van het ontwerp en de eisen voor het schouwpad.

Ander bermbeheer

In 2020 zijn we begonnen met de voorbereidingen om het bermbeheer in de onderhoudscontracten die de komende jaren de markt op gaan te verduurzamen. In 2021 hebben we besloten om het bermbeheer en het spooronderhoud door verschillende partijen te laten uitvoeren. Dit maakt het makkelijker om te zorgen voor de juiste expertise voor een duurzaam bermbeheer. Een voorbeeld van duurzaam bermbeheer is dat we sommige stukken berm bewust niet maaien omdat dieren en insecten daar kunnen schuilen. Maaien we toch, dan laten we het maaisel een paar dagen liggen zodat de dieren de tijd krijgen om een plekje te zoeken. In 2022 is ProRail in drie pilotgebieden (Drenthe, Rijn en Gouwe en Zeeland) begonnen met het apart aanbesteden van het bermbeheer. Afhankelijk van het resultaat van deze pilotgebieden zullen we de komende vier jaar de andere achttien gebieden in Nederland contracteren. Het anders contracteren van het bermbeheer is een grote verandering voor ProRail. Een vernieuwing waarmee we Nederland weer een beetje duurzamer en mooier willen maken.

Insectenhôtels en nestkasten

In 2022 zijn we een pilot gestart op de stations Driebergen-Zeist, Rotterdam Alexander en Castricum met circulaire insectenhôtels en vogelnestkasten. De insectenhôtels zijn gemaakt van oude metalen kasten waar voorheen op het station Metro-kranten in lagen. Ook zijn er nestkasten geplaatst die een prettig onderkomen zijn voor enkele mezensoorten en andere zangvogels. Op station Driebergen-Zeist is ook een huismussentil geïnstalleerd. De huismus is een bedreigde vogelsoort en staat op de zogeheten Rode lijst van Vogelbescherming Nederland. Na twee jaar wordt gekeken hoe de pilot op de drie stations is verlopen en krijgen mogelijk ook andere stations insectenhôtels en nestkasten.

Informatie-indicatoren Duurzaamheid

Bij de herijking van de prestatie-indicatoren zijn vijf nieuwe informatie-indicatoren voor duurzaamheid afgesproken met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

- De indicatoren 'duurzame projecten' en 'reductie milieukosten (MKI)' zijn gereed en zijn vanaf 1-1-2023 zichtbaar in het overzicht informatie-indicatoren.
- Voor de indicator 'CO₂ voetafdruk inclusief ketenemissies, scope 3' is ProRail afhankelijk van extra informatie die opdrachtnemers en toeleveranciers moeten leveren. Dit vergt ingrijpende aanpassingen in processen, contracten en (informatie)systemen. RHDHV komt in Q1 2023 met een advies over de maakbaarheid van een betrouwbare scope 3 voetafdruk. Voorlopig rapporteert ProRail op basis van alleen scope 1 en 2.
- Ook de indicator 'aandeel hergebruikt materiaal' vergt een grote inspanning en doorlooptijd. Voor een beperkt aantal assets ontstaat op basis van beschikbare data in ons objectregistratiesysteem een eerste inzicht. We zijn gestart om deze data te vertalen naar een score voor deze indicator. Na afronding integreren we dit in het dashboard dat voor deze indicator wordt ontwikkeld en bezien we welke vervolgstappen nodig zijn.
- De indicator 'energieopwekking versus energieverbruik' is nog niet gereed: betrouwbare en volledige data over gebruik en opwekking ontbreken. ProRail verwacht de problemen met de gegevens over opwekking in Q1 2023 op te lossen. ProRail is deels afhankelijk van NS Stations voor betrouwbare gegevens over energiegebruik. Vooralsnog werken we in het dashboard met schattingen van het stationsverbruik op basis van de laatst beschikbare jaarverbruiken.

CO₂

De CO₂-uitstoot over het jaar 2021 (eigen verbruik) is oktober 2022 definitief vastgesteld op 8,15 kiloton (kton). Dit is vergelijkbaar met de uitstoot van circa 1.100 huishoudens. Het doel van een maximale uitstoot van 9 kton in 2021 is hiermee behaald. De uitstoot is wel hoger dan in 2020, toen was er minder uitstoot vanwege een zachtere winter. De belangrijkste bijdragers aan de lagere voetafdruk: vervanging van gasgestookte door elektrisch verwarmde wissels, wisselsanering, toepassing van 100% groen gas en de overstap naar een elektrisch wagenpark.

In 2022 bedraagt de voorlopige CO₂-uitstoot 7,2 kton. Dit valt binnen het jaardoel van 2022 van 8 kton. Definitieve emissie hangt mede af van de hoeveelheid ingekochte groene stroom. Grootste verbruikspost, wisselverwarming, is in 2022 verder gedaald vanwege het zachte winterweer, maar is ook gevolg van het beleid van ProRail om de wisselverwarming preciezer af te stemmen op de weersverwachting qua sneeuwval en ijzel. Bij meer dan 10 procent kans op winters weer (sneeuwval of ijzel) in de komende 8 dagen, gaat de wisselverwarming aan.

In 2022 hebben we vaker duurzaamheid als criterium bij aanbestedingen gehanteerd, veelal via de CO₂-prestatieladder. Het aandeel duurzame aanbestedingen in 2022 was 76%. In 2019 was dit nog 65%.

Stikstof

De stikstofproblematiek had in 2022 een beperkte impact op de voortgang van spoorprojecten. Veel treinen rijden elektrisch en stoten geen stikstof uit. De stikstofproblematiek heeft wel impact op spoorprojecten die leiden tot een toename van stikstofdepositie door het gebruik van het spoor. Voor deze projecten brengen we de ecologische effecten in kaart en onderzoeken we of er maatregelen genomen kunnen worden ten behoeve van de natuur of ter vermindering van de uitstoot van stikstof.

De uitspraak van de Raad van State van 2 november 2022, waarmee een streep is gezet door de partiële bouwvrijstelling voor stikstofuitstoot, heeft gevolgen voor de bouwwerkzaamheden op en rond het spoor. Nu de bouwvrijstelling van tafel is, moeten we voor elk project bekijken hoeveel stikstof bij de werkzaamheden vrijkomt en of maatregelen nodig zijn. ProRail zet in op het op een beheerste manier onze projecten maximaal kunnen blijven uitvoeren.

Naar huidig inzicht betreft het minder dan twintig projecten die met de problematiek (in de gebruiksfase of bouwfase) te maken krijgen.

Voor de langere termijn werkt ProRail aan werkwijzen om de stikstofuitstoot nog verder te verminderen. Zo streven we naar emissievrij spoorvervoer, door elektrificering en door waterstof- en batterijtreinen op trajecten waar nu dieseltreinen rijden, mogelijk te maken. We streven ook naar emissievrije bouwplaatsen in 2030. Dit doen we samen met Rijkswaterstaat en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat binnen 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 Omgevingscommunicatie 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. Buren worden uitgenodigd voor bewonersavonden of 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 de omgeving.

Via de afdeling Publieksvoorlichting staat ProRail in directe verbinding met de samenleving. Maandelijks handelen de medewerkers van deze afdeling ruim achthonderd vragen, klachten en tips af die telefonisch, via sociale media, het contactformulier op www.ProRail.nl of per post binnenkomen. Voor noodgevallen, zoals onveilige situaties of ernstige hinder, is

Publieksvoorlichting 24/7 telefonisch bereikbaar. Bij meldingen waarbij de veiligheid direct in het geding is, zoals mensen of voorwerpen op het spoor, komt ProRail onmiddellijk in actie.

Geluid en trillingen

Omwonenden rond het spoor kunnen last hebben van het geluid of de trillingen van passerende treinen. Ook werkzaamheden aan het spoor kunnen geluid en trillingen veroorzaken. Omwonenden kunnen bij ProRail via Publieksvoorlichting hun meldingen van overlast kwijt. ProRail streeft ernaar dat er voor de omgeving zo min mogelijk geluid- en trillingshinder ontstaat. In 2022 heeft ProRail samen met andere partijen in de spoorsector hiertoe diverse stappen gezet.

In gesprek over een aanpak van spoortrillingen

Voor de beheersing van geluidhinder zijn er in de Europese en Nederlandse wetgeving veel regels opgenomen, maar voor trillingshinder nauwelijks; het Rijk werkt in samenwerking met alle stakeholders waaronder ProRail aan een aanpak. Een onderdeel daarvan is Joint Fact Finding (JFF) Spoortrillingen, een samenwerking met alle stakeholders om een gedeelde feitenbasis te krijgen onder een aanpak. ProRail heeft in de JFF ervaringen en technische expertise gedeeld. De JFF is eind 2021 weliswaar formeel beëindigd, maar in de praktijk heeft het Ministerie daarna deze groep nog wel bij elkaar geroepen voor vervolggesprekken op ad-hoc basis. Ook is ProRail tweemaandelijks gesprekken met het LPOGT (Landelijk Platform Overlast GoederenTreinen) blijven doen waarbij informatie-uitwisseling centraal staat.

Succesvolle transitie naar stiller goederenverkeer

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

Sinds 2005 moeten op basis van Europese typekeuringseisen alle nieuwe goederenwagens al met deze alternatieve remblokken zijn uitgevoerd. Met de succesvolle Stimuleringsregeling Toename Stille Treinkilometers heeft ProRail van 2008 tot en met 2021 het gebruik van alternatieve remblokken op oudere wagens gestimuleerd. In deze periode is in totaal € 15 miljoen aan subsidies voor stiller goederenverkeer uitgekeerd.

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

Minder overschrijdingen van de geluidproductieplafonds

Naast de Europese regels voor het geluid van afzonderlijke treinpassages gelden in Nederland regels voor het totale geluid dat in een jaar geproduceerd mag worden. De bewaking hiervan is geregeld met geluidproductieplafonds (gpp's) op meer dan 50.000 referentiepunten langs alle hoofdspoorwegen. Deze gpp's hebben op verschillende plekken in Nederland verschillende waarden: ze regelen een stand-still ten opzichte van het moment van inwerkingtreding in 2012. ProRail moet zorgen dat de gpp's niet worden overschreden, ook niet als er meer treinen gaan rijden. ProRail heeft in 2022 het nalevingsverslag gpp's over 2021 gepubliceerd. Het aantal overschrijdingen van gpp's is verder gedaald van 430 referentiepunten in 2020 naar 378 in 2021.

Voor de locaties waar nog overschrijdingen zijn werkt ProRail aan een aanpak met geluidreducerende maatregelen.

Aanpak van het geluid op hoogbelaste locaties

Toen in 2012 de geluidproductieplafonds werden ingesteld is ook geregeld dat voor locaties waar op dat moment de streefwaarde voor het geluid ver overschreden werd een aparte aanpak zou komen. Deze aanpak is ondergebracht in het Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPG). In het MJPG werken het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Rijkswaterstaat en ProRail samen aan het terugdringen van geluidsoverlast langs rijkswegen en hoofdspoorwegen. ProRail onderzoekt in het MJPG op basis van wettelijke regels voor ruim 53.000 woningen welke maatregelen getroffen moeten worden en beschrijft dit in zogenaamde saneringsplannen. Hierbij vindt, binnen de kaders van de wet, overleg plaats met bewoners en gemeenten over de lokaal wenselijke oplossingen.

In 2022 zijn alle saneringsplannen met de hoogste geluidsbelastingen (Fase 1) formeel bij het ministerie van IenW ingediend of met IenW gedeeld; samen met de saneringsplannen moet ook nog een berekening worden gemaakt van de effecten van de maatregelen op het geluidsregister. Het geluidsregister is in 2022 vernieuwd (nieuwe software) en daarom gebeurt het formeel indienen van de laatste saneringsplannen bij het ministerie nadat ook die berekeningen zijn gemaakt. Dit betreft drie saneringsplannen, te weten Oisterwijk, Randstad Zuid en Tilburg. Dit gebeurt eerste helft 2023. ProRail zal met het MJPG naar verwachting in totaal 68 km geluidsschermen en 279 km raildempers aanleggen en bij circa 2.900 woningen aanvullende geluidsisolatie aan de gevels van de woningen aanbrengen. De realisatie van de geluidmaatregelen zal naar verwachting in 2030 zijn afgerond; de voortgang is per locatie te zien op www.mjpgspoor.nl.

Aanpak van het booggeluid

ProRail heeft een aparte aanpak voor het piepende booggeluid. De wrijving tussen wielen en sporen moet optimaal zijn om te voorkomen dat de wielen gaan piepen als ze door een krappe boog rijden. Dit geluid komt dan ook het meest voor op emplacementen waar veel krappe bogen en wissels liggen. ProRail voorkomt met ruim 2000 conditioneringssystemen langs de spoorbaan al veel booggeluid. Op sommige regionale lijnen wordt booggeluid effectief bestreden met conditionering vanuit de trein. ProRail en NS hebben in 2021 en 2022 in het zuidoosten van Nederland een grootschalige praktijkproef met conditionering op het gemengde net vanuit sprinters van NS uitgevoerd. Deze proef leidt echter niet tot een uitrol van deze wijze van conditionering: het regelen van de precieze hoeveelheden conditioneringsmiddel bij alle bogen en wissels vergt een naar verhouding te grote ICT-investering in de ICT en dan nog is het resultaat onzeker ten opzichte van de aanpak met installaties langs de baan.

Onderzoek en innovatie voor een bronaanpak van spoortrillingen

In opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft ProRail in 2022 gewerkt aan diverse onderdelen van de Innovatieagenda Bronaanpak Spoortrillingen (IBS). Doel van de IBS is om trillingsreducerende effecten, neveneffecten en kosten van maatregelen aan de spoorinfrastructuur en aan de treinen in kaart te brengen om maatwerk bij de aanpak van trillingshinder te kunnen bieden.

Voor de aanpak van spoortrillingen heeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een budget van € 20 miljoen ter beschikking gesteld om onderzoek te doen naar mogelijke bronmaatregelen, onder de noemer 'Innovatieagenda Bronaanpak Spoortrillingen (IBS)'. Doel van de IBS is om trillingsreducerende effecten, neveneffecten en kosten van maatregelen aan de spoorinfra en aan de treinen in kaart te brengen om maatwerk bij de aanpak van trillingshinder te kunnen bieden. In 2022 is hiertoe de opdracht voor de ontwikkeling van STEM, het Spoortrillingen Emissiemodel, gegund aan TU Delft, Deltares en TNO. Zij gaan de hiaten in fundamentele kennis over het ontstaan en het reduceren van spoortrillingen opvullen. Het

rekenmodel voorspelt in welke situaties spoortrillingen ontstaan en of de bronmaatregelen effectief zijn in het reduceren van deze trillingen.

De eerste praktijkproeven in Oisterwijk en Zevenaar en met een alternatieve overwegconstructie in Dorst zijn in 2022 succesvol afgerond en leverden positieve resultaten. ProRail bereidde in 2022 ook diverse nieuwe praktijkproeven voor met andere inframaatregelen, zowel bestaande oplossingen als innovaties. Hiervoor hebben we eind 2022 een speciale marktuitvraag gepubliceerd. De IBS loopt van 2021 tot 2025 en ProRail zal de resultaten de komende jaren stapsgewijs breed beschikbaar stellen.

Verder werkten we in 2022 aan monitoringstechnieken om de plaatsen in het spoor te detecteren waar de onderhoudsstaat van het spoor mogelijk overmatige trillingshinder zou kunnen veroorzaken. Het doel is om deze locaties gerichter aan te kunnen pakken. We hebben met Deltares een praktijkproef voor de monitoring van trillingsniveaus via het bestaande glasvezelnetwerk langs de baan uitgevoerd. Ook hebben we nieuwe analysetechnieken ontwikkeld voor de liggingsdata van het spoor die jaarlijks worden ingewonnen door het Branche Breed Monitoring Systeem (BBMS).

Naast onderzoek aan de infra werkt ProRail binnen de IBS ook aan onderzoek aan treinen, in samenwerking met NS en de betrokken partijen van de Spoorgoederentafel. Hiertoe is een grootschalig meetprogramma gecontracteerd om de trillingseffecten in relatie tot de mate van rondheid van wielen te monitoren. Ook is een bureaustudie gestart om optimalisaties van de gangbare draaistellen van treinen te onderzoeken.

Internationaal vergelijken

Elke drie jaar vergelijken we onze prestaties met een selectie van 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. In 2023 voeren we opnieuw een benchmarkonderzoek uit over de periode 2018 – 2021.

Daarnaast nemen we ook deel aan de benchmark die jaarlijks wordt uitgevoerd door het Platform of Rail Infrastructure Managers in Europe (PRIME). In 2022 is het vijfde benchmarkrapport van PRIME gepubliceerd met data van 19 Europese spoorinfrabeheerders over de periode 2012-2020. De conclusies uit de rapporten zijn vergelijkbaar: ProRail levert goede prestaties vergeleken met andere spoorinfrabeheerders op de volgende gebieden:

- Veiligheid: met 0,17 significante incidenten per miljoen treinkilometers presteert ProRail beter dan het gemiddelde van de vergelijkingsgroep.
- Groei van het spoorgebruik: in de periode 2015 – 2019 groeide het aantal treinkilometers op het Nederlandse spoor met circa 6%. Het aantal tonkilometers steeg met 11%. Het aantal treinkilometers is in 2020 met 8% gedaald ten opzichte van 2019 als gevolg van de coronapandemie. De groei tot 2019 was bovengemiddeld sterk ten opzichte van de vergelijkingsgroep in de benchmark. De daling door de coronacrisis in Nederland was gemiddeld in vergelijking met de benchmarkgroep.
- 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 circa 75 treinen per spoorkilometer per dag heeft Nederland één van de meest intensief gebruikte sporen van Europa. Dit is meer dan twee keer zoveel als het Europese gemiddelde.
- Kosten: de OPEX en CAPEX (onderhoud en vernieuwing) per spoorkilometer zijn beide met circa € 145.000 bovengemiddeld hoog. Met kosten van € 5,40 per treinkilometer presteert ProRail beter dan het gemiddelde van de peergroep. In vergelijking met 2019 zijn de kosten per treinkilometer toegenomen, voornamelijk door de afname van het aantal gereden treinkilometers.

A blue rectangular sign with white text and a white square logo in the top left corner. The sign is mounted on a grey metal frame. In the background, there are several horizontal black wires and a blurred view of trees with autumn foliage. A white metal fence is visible in the lower left, and a blue metal fence is visible in the lower right.

Delft Campus



Delft Campus

Financiën

Financiële prestaties

Resultaten 2022

ProRail voert enerzijds werkzaamheden uit die gericht zijn op het in standhouden van de functionaliteit van het spoor tegen afgesproken kwaliteitsniveaus. Dit betreft activiteiten zoals groot en klein onderhoud, beheer en vervangingen die het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat bekostigt uit de zogeheten 'EOV-gelden'. Daarnaast voert ProRail voor het ministerie en derden werkzaamheden uit die gericht zijn op het aanbieden van extra functionaliteit, zoals extra haltes en frequentieverhoging. In deze gevallen wordt gesproken over functiewijziging/ investeringsprojecten, dit bekostigt het ministerie uit de zogeheten 'aanleg-gelden'. Daarnaast ontvangt ProRail gebruiksvergoedingen van vervoerders.

De realisatie voor investeringsprojecten is in 2022 nagenoeg volgens planning uitgekomen. De investeringsprojecten resulteren uiteindelijk in nieuwe activa op onze balans. De aanleg-gelden die hiertoe worden aangewend worden afgerekend naar de balans en staan tegenover deze investeringen in activa. De aanleg-gelden zijn zichtbaar onder de kort- en langlopende schulden als investeringsbijdrage. In 2022 werd via onder andere onze investeringsprojecten voor € 1,1 miljard (2021: € 1,0 miljard) geïnvesteerd in materiële vaste activa, waarvan € 859 miljoen (2021: € 809 miljoen) is gefinancierd vanuit de Rijksoverheid en € 223 miljoen (2021: € 220 miljoen) gefinancierd door derden, zoals provincies en gemeenten.

Voor wat betreft het onderhoud en beheer is een beperkt deel van de in 2022 geplande productie niet gerealiseerd, het effect hiervan bedraagt ongeveer €100 miljoen. Voor zowel de functiewijzigings- als functiehandhavingsprojecten kent de realisatie ten opzichte van de geplande productie verschillende afwijkingen, zoals verschuivingen in de tijd of scope van projecten maar ook prijseffecten. Voorbeelden van de verschuivingen in tijd zijn bijvoorbeeld het moeten doorschuiven van werkzaamheden in het havengebied Rotterdam en het doorschuiven van de werkzaamheden aan de verkeersleidingspost te Barendrecht door vertraging op het ontvangen van de benodigde omgevingsvergunningen. En ook wij worden geconfronteerd met stijging in de prijzen van energie en materialen.

Op hoofdlijnen ziet de winst- en verliesrekening 2022 er als volgt uit:

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2022	2021
Bedrijfsopbrengsten	1.538	1.426
Bedrijfslasten	-1.535	-1.507
Financiële baten en lasten	-9	-4
Resultaat vóór belastingen	-6	-84
Resultaat vóór mutatie egalisatierekening	-7	-85

Voor wat betreft het exploitatiegedeelte realiseerde ProRail in 2022 bedrijfsopbrengsten van € 1,5 miljard (2021: € 1,4 miljard) onderverdeeld naar:

- exploitatiebijdragen van de Rijksoverheid (€ 1.021 miljoen; 2021: € 910 miljoen);
- gebruiksvergoeding (€ 355 miljoen; 2021: € 343 miljoen);
- overige netto-omzet (€ 45 miljoen; 2021: € 41 miljoen);
- geactiveerde productie (€ 110 miljoen; 2021: € 126 miljoen);
- overige bedrijfsopbrengsten (€ 5 miljoen; 2021: € 6 miljoen).

De bedrijfslasten bestaan grotendeels uit 'apparaatskosten' en 'kosten van uitbesteed werk en overige externe kosten'. In 2022 bedragen de 'kosten van uitbesteed werk en overige externe kosten' € 916 miljoen (2021: € 914 miljoen). Deze kosten houden onder andere verband met infrastructurele kosten, kosten van inspecties en onderzoek, ICT-diensten en overige kosten die

uitbesteed zijn. Het resultaat vóór mutatie egalisatierekening kwam in 2022 uit op € 7 miljoen negatief (2021: € 85 miljoen negatief). De hierboven vermelde cijfers dienen in samenhang met de jaarrekening en toelichting daarop gezien te worden, voor nadere toelichting verwijzen wij derhalve naar de jaarrekening.

ProRail maakt gebruik van financiële instrumenten. In de jaarrekening zijn de volgende categorieën financiële instrumenten opgenomen: handels- en overige vorderingen, geldmiddelen, leningen en overige financieringsverplichtingen, handelsschulden en overige te betalen posten. De primaire financiële instrumenten dienen ter financiering van de operationele activiteiten of vloeien direct uit deze activiteiten voort. Het beleid van ProRail is om niet te handelen in financiële instrumenten. ProRail maakt geen gebruik van afgeleide financiële instrumenten (derivaten). De solvabiliteit van ProRail bedraagt ultimo 2022 7,71% (2021: 7,95%); de liquiditeit bedraagt ultimo 2022 0,81 (2021: 0,77).

Situatie in Oekraïne, corona en effect op de spoorsector

De oorlog in de Oekraïne is helaas nog niet ten einde. Naast dat het uiteraard afschuwelijk is voor de lokale bevolking merken we overal in de wereld de gevolgen van deze oorlog. Ook in onze branche zijn de effecten merkbaar. Door de oorlog in Oekraïne volgend op twee jaar coronacrisis ontstond in 2022 een tekort aan diverse materialen zoals staal, hout en koper en zijn materiaalprijzen gestegen. ProRail heeft de impact in 2022 met actieve sturing en maatregelen weten te mitigeren. Hieronder volgt een beschrijving van een aantal belangrijke maatregelen.

- ProRail paste voor een bepaalde periode specifiek aanvullende regelingen toe die het risico voor de aannemers bij prijsstijgingen en niet-levering van materialen beperkten. Hiermee borgden we inschrijven op aanbestedingen.
- We ontwikkelden een overzicht van de schaarse materialen en actualiseren deze doorlopend o.a. spoorstaven, dwarsliggers, wisselstangen, sein-componenten en routers.
- We monitoren de risico's en hebben diverse acties in gang gezet om projecten toch (al dan niet deels) door te kunnen laten gaan.
- Mede als gevolg van de oorlog in Oekraïne en de bijkomende onzekerheid over de levering en kosten van materialen, is in april 2022 besloten om de aanbesteding in het project Maaslijn (elektrificatie en uitbreiding van de spoorlijn Nijmegen - Venlo – Roermond) te stoppen. Inmiddels is het realisatieplan aangepast en is besloten om de aanbesteding hiervan begin 2023 te starten.

Effect 2022

In 2022 konden we van een aantal projecten een beperkt deel van de scope niet uitvoeren door tekorten aan materialen en/of personeel. Ter illustratie:

- Zeven projecten geraakt op gebrek aan spoorstaven, bijsturing door 33 km spoorstaaf opnieuw te gebruiken c.q. de vernieuwing uit te stellen en voor 8 km spoorwijziging van het spoorstaaftype toe te passen. Oorzaak: de spoorstaafwalsen in Italië was tijdelijk stilgelegd vanwege energieprijzen.
- De productiefaciliteit van de leverancier fietsenrekken stond in Oekraïne, Marioepol.
- We hebben moeten bijsturen op levering van beveiligingscomponenten en condensatoren (o.a. Ede Spoort, Hoogeveen, TEV, Rhenen).
- Treinbeveiliging: ingenieursbureaus melden vertraging in het kunnen oppakken van meerwerk in lopende projecten (o.a. IC Berlijn, ERTMS). De capaciteit van ingenieursbureaus is schaars voor zowel lopende als nieuwe projecten.
- Betoncentrales schakelden verder af in de wintermaanden vanwege de energieprijzen (effect op herprogrammering Hoogeveen).

Vooruitzicht 2023

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 2023 en verder 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.

Maakbaarheid in relatie tot prijsstijgingen en marktspanning

De prijsstijgingen zijn in 2022 zichtbaar en lijken meer impact in 2023 en verder te hebben. Het werkaanbod is groot en materialen zijn schaars. De maakbaarheid komt steeds meer in het gedrang ook bijvoorbeeld nieuwe inzichten vanuit verplichting tot toepassing kwartsloze ballast.

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

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

Indexatie

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

Het verschil tussen IBOI en de werkelijke prijsstijgingen is voornamelijk opgevangen binnen de bestaande budgetten in 2022. Voor de komende jaren zijn de financiële effecten van de schaarste van materialen en stijgende prijzen nog niet inzichtelijk. Het is onzeker in hoeverre werkelijke prijsstijgingen opgevangen kunnen worden indien de IBOI lager is dan de werkelijke indexatie. We overleggen met het ministerie onder andere in relatie tot de herijking van de financiële reeksen hoe we met deze ontwikkelingen omgaan.

Continuïteit

ProRail wordt voor het uitvoeren van haar wettelijke taken gefinancierd door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat vanuit het Infrastructuurfonds. Hiermee zijn de financiële middelen gewaarborgd voor het uitvoeren van activiteiten, ook voor 2023.

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) heeft hieraan bijgedragen. Middels dit programma heeft de sector gezocht naar innovatieve werkwijzen om het spoornetwerk 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.

Bestedingen 2022

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 2022 € 263 miljoen positief (2021: € 95 miljoen negatief). Belangrijke verklaringen van de mutatie in de kasstroom 2022 en daarmee de positie van de liquide middelen zijn onder andere de onderbesteding van ongeveer € 100 miljoen op activiteiten met betrekking tot functiehandhaving en het ontvangen van de vordering op het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat van € 50 miljoen naar aanleiding van de subsidievaststelling 2021. Daarnaast is een bedrag van € 23 miljoen ontvangen van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat voor het uitvoeren van contractmanagement taken ten behoeve van HSL-Zuid. Deze taken worden onder verantwoordelijkheid uitgevoerd van de concessiehouder HSL-Zuid (ministerie van Infrastructuur en Waterstaat). De belangrijkste bedrijfsactiviteiten waaraan de middelen besteed worden, zijn hieronder nader toegelicht. Voor een volledig overzicht van de kastromen 2022 verwijzen wij naar de jaarrekening.

Investeringsprojecten (functiewijziging)

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

Onderhoud en beheer (functiehandhaving)

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

Grootschalig onderhoud

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

Kleinschalig onderhoud

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

Onderhoud transfer en beheer

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





Medewerkers

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

Onze medewerkers

Al onze medewerkers zetten zich in voor het spoor van morgen. Het zijn bevlogen 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 focus op vitaliteit, de arbeidsmarktbenadering, het diversiteitsbeleid, ons onboardingsprogramma en nieuwe manieren om het werk te organiseren.

Vitaliteit

Aandacht voor vitaliteit is er continu. Na de periode voor 2022 met vele lockdowns en corona, is er in 2022 veel aandacht geweest voor hoe om te gaan met het weer vinden van een nieuwe balans. ProRail wil een organisatie zijn waar alle medewerkers de kans krijgen vitaal te zijn én te blijven. Als je mentaal en fysiek fit bent, haal je meer uit je werk. Dat is natuurlijk fijn voor de organisatie, maar vooral voor de medewerkers zelf. Wekelijks komt het kernteam vitaliteit bijeen om medewerkers te stimuleren een zo gezond mogelijke werk- privébalans na te streven. Ook de vitaliteitsambassadeurs nemen hier een rol in. Er is een breed aanbod van interventies waar vele collega's gebruik van maken.

ProRail als werkgever in de interne en externe arbeidsmarkt

Door de hyperactieve arbeidsmarkt, de vergrijzing van het huidige medewerkersbestand en de uitdagende groeiende mobiliteitsvraag is de noodzaak nog groter te investeren in het werkgeversmerk van ProRail. Dit betekent structureel communiceren naar de interne en externe arbeidsmarkt doelgroepen met als doel het verbeteren van het imago van ProRail als werkgever, het werven van nieuwe medewerkers en het contact onderhouden met huidige, potentiële en oud-medewerkers.

Met het oog op de hyperactieve arbeidsmarkt die hele spoorsector raakt, zijn er gesprekken geweest voor een gemeenschappelijke spoorsectorcampagne.

Het afgelopen jaar hebben we met doelgroeponderzoek veel inzicht gekregen in de kritieke doelgroepen. De meeste mensen kennen ProRail wel van naam, maar weten niet goed wat ProRail doet en hoe zij er hun talenten zouden kunnen inzetten. Dit is een goede reden om hier duidelijk over te blijven communiceren en in te investeren. In november 2022 heeft een werkgeversimago-onderzoek onder de Nederlandse arbeidsmarkt plaatsgevonden. De resultaten hiervan worden toegevoegd aan de inzichten uit het doelgroeponderzoek. Dit onderzoek dient als nulmeting, zodat we het effect van onze inspanningen op het vlak van employer branding kunnen meten.

Om de sterke betrokkenheid van onze collega's optimaal in te zetten voor de werving van nieuwe collega's hebben we 'Baanbrekers 2.0' gelanceerd; een referral programma waarbij de nadruk ligt op het aandragen van potentiële nieuwe collega's uit je eigen netwerk. Sollicitanten zijn hierdoor enthousiaster bij de start van de sollicitatieprocedure en een grotere kans van aannemen van nieuwe collega's.

In 2022 hebben we voor treinverkeersleiding een nieuwe campagne ontwikkeld. Met de 'always on' inzet van diverse middelen via betaalde online kanalen bereiken we structureel onze treinverkeersleidersdoelgroepen met aantrekkelijke vacatures. Aan deze jobbranding- en wervingscampagne voegden we eind 2022 specifieke regionale uitingen toe om werkzoekenden in de verschillende regio's nog beter te bereiken en aan te spreken.

ProRail-breed introductieprogramma

Bij ProRail stromen iedere maand nieuwe collega's in. We bieden hen een onboardingsprogramma dat van start gaat als zij beginnen. We bieden hen hiermee een warm welkom in onze organisatie. Elke nieuwe collega wordt uitgenodigd voor een eendaags ProRail evenement op het Railcenter om de essentie van onze organisatie en het spoor te leren kennen. Ook krijgt elke nieuwe collega verdeeld over de eerste honderd dagen informatieve berichten over ruim zeventig onderwerpen die voor ProRail van belang zijn. En naast een aantal verplichte opleidingen neemt elke collega deel aan een buddy groep waarmee nieuwe collega's snel een netwerk binnen ProRail opbouwen en anderstalige collega's adequaat worden ondersteund. Onze nieuwe collega's hebben hun onboardingsperiode gemiddeld een 8,1 gegeven. Dit alles in aanvulling op de inwerkplannen die afdelingen zelf samenstellen.

Jong talent in 2022

Het aantal medewerkers onder de 35 jaar is de afgelopen jaren gestegen. De uitstroom per kwartaal is dat echter ook. De komende jaren gaan er gemiddeld 148 personen per jaar met pensioen. Dat is 50% meer dan in 2022. Dit maakt het vraagstuk 'jong talent' heel urgent. Het bezoeken van (online) events is één van de middelen om in contact te komen met deze doelgroep. In 2022 was ProRail aanwezig bij 22 (interne en externe) evenementen. Daarnaast werken we samen met verschillende carrièreplatforms en onderwijsinstellingen om via hun netwerk ProRail als werkgever te profileren. Om het jong talent beter inzicht te geven in ProRail en de functie waar ze op kunnen solliciteren, hebben we het afgelopen jaar geïnvesteerd in meer medewerkersverhalen van jonge collega's en een video specifiek over het traineeship.

In de 'always on' en specifieke campagnes wordt de jonge doelgroep als kritieke groep continu meegenomen. Hier liggen nieuwe uitdagingen omdat we met het oog op diversiteit en inclusie minder op leeftijd en ervaring kunnen richten via de grote platforms.

Diversiteit en inclusiviteit

ProRail wil een aantrekkelijke, inclusieve werkgever zijn waar talenten en verschillen de ruimte krijgen. We willen bevlogen werknemers die zichzelf kunnen zijn, gehoord en gezien worden, een sociaal en psychologische veilige omgeving ervaren en er allemaal zelf actief aan bijdragen. Onze medewerkers kunnen rekenen op gelijke kansen en gelijke beloning voor gelijk werk voor iedereen. We hebben extra aandacht voor medewerkers met afstand tot de arbeidsmarkt.

Versterking inclusief vermogen

In 2022 is het programma Diversiteit & Inclusiviteit ruim vier jaar onderweg (start medio 2018). Het belang van inclusiviteit en een sterk inclusief vermogen is in het afgelopen jaar nog meer bestendigd.

In de loop van het jaar is wederom gewerkt aan het creëren van een veilige werkomgeving waarbinnen individuele collega's hun ervaringen konden delen, zich konden uitspreken en grenzen bespreekbaar konden maken. Deze inzichten dragen bij aan vergroting van het bewustzijn op allerlei diversiteitsthema's, in het herkennen van uitsluitingsmechanismen en de impact van onbewuste vooroordelen.

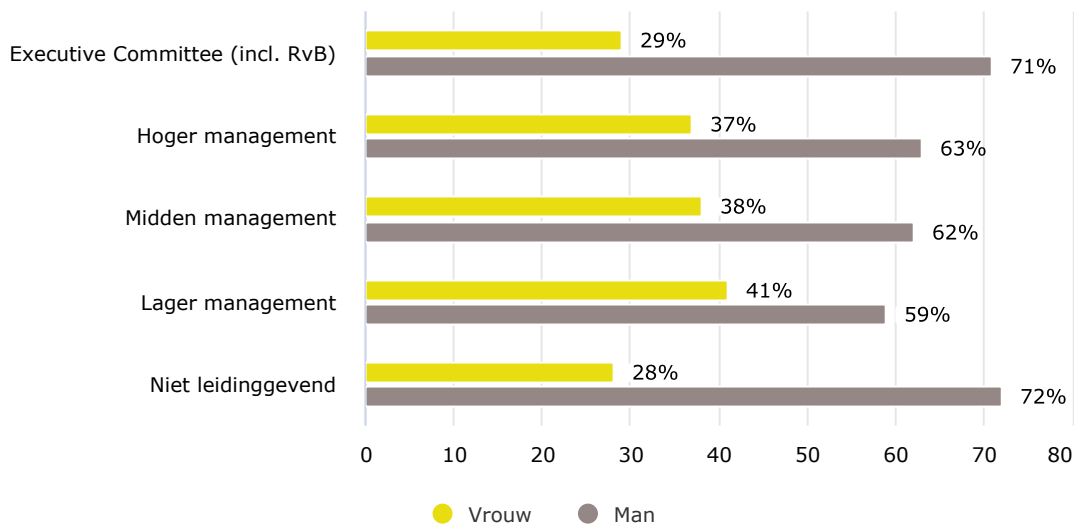
Afgelopen jaar is er wederom een nieuwe groep collega's opgestaan als inclusiemaker. En is een nieuw medewerkersnetwerk van start gegaan: CultuRail met als doel om collega's uit de gehele organisatie te stimuleren om (nog) meer bewust bezig te zijn met het thema diversiteit, met de nadruk op culturele diversiteit.

De ambitie van ProRail is het inrichten van een inclusief werving- en selectieproces zonder onbewuste uitsluitingsmechanismen. Onze recruiters zijn hier allemaal in getraind. Dit zorgt ervoor dat ProRail steeds meer een aantrekkelijke werkgever is voor talenten uit alle diversiteitsgroepen.

Daarnaast willen we onze managers en werknemers bekwamen in onbevooroordeeld samenwerken en het continu versterken van het eigen inclusief vermogen. Ons doel is als geheel betere prestaties neer te zetten, door ons innovatief en probleemoplossend vermogen te laten groeien. We bieden hiervoor gedurende het gehele jaar trainingen aan.

In 2022 is verder ingezet op inclusief opdrachtgeverschap. Als opdrachtgever van grote (bouw)opdrachten en als eigenaar van vele tenders/aanbestedingen in Nederland draagt ProRail 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 2022 40%. In 2022 veranderde de samenstelling van de raad van bestuur van ProRail, bestaande uit drie personen, aangezien Ans Rietstra (COO) ProRail verliet. In januari 2023 is Birgit Otto gestart als interim COO. Zij is geen statutair directeur. Het percentage vrouwelijke leden bedraagt op het niveau raad van bestuur en overige ExCo-leden per jaareinde 29%, wat te verklaren is door deze wijziging. Met de komst van de vrouwelijke interim COO per januari 2023 zou het percentage vrouwelijke leden op dit niveau 38% bedragen. De verhouding man-vrouw in de raad van bestuur bedroeg ultimo 2022 50/50.

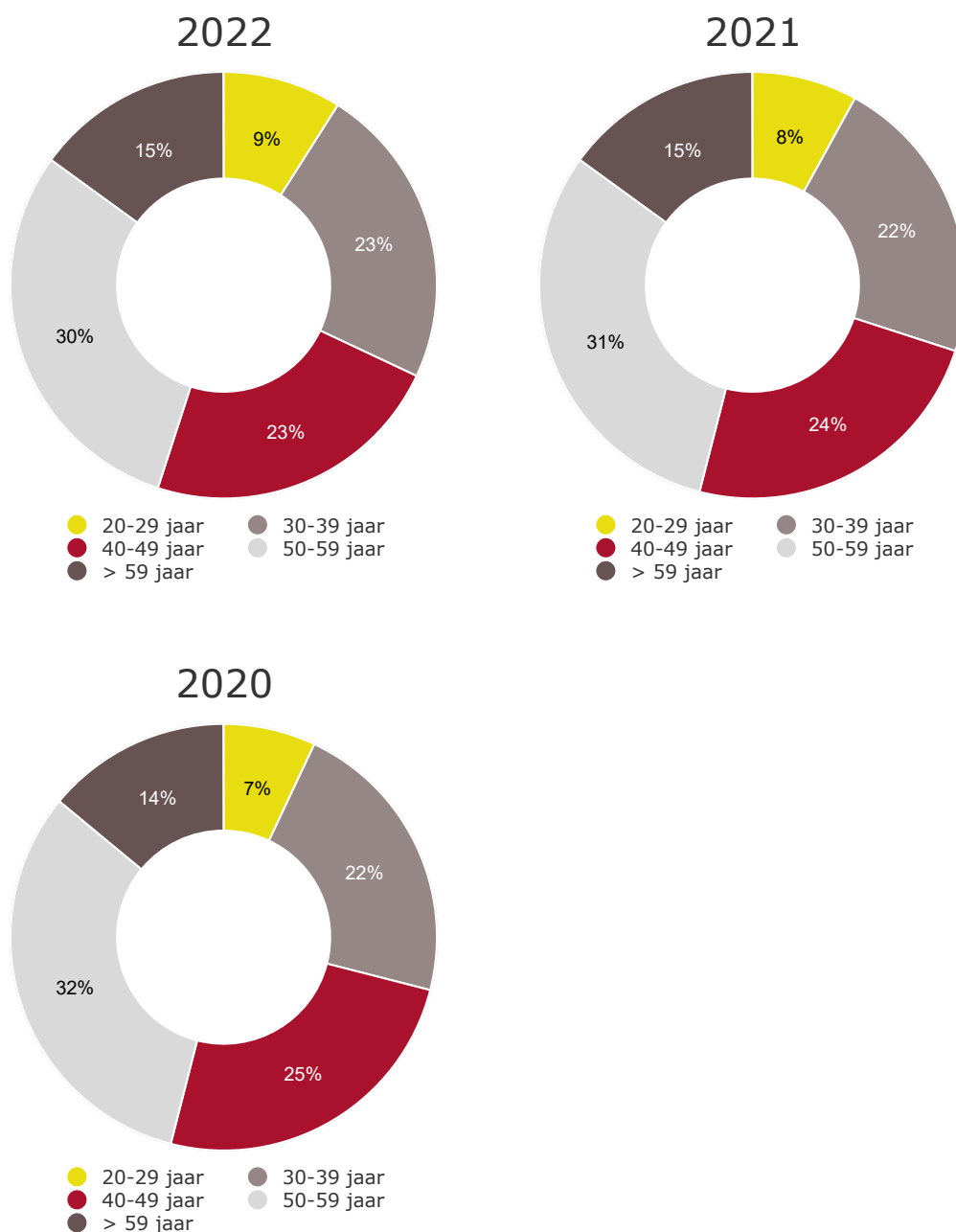
ProRail heeft in de raad van bestuur en in de raad van commissarissen aandacht besteed aan de nieuwe wetgeving rond een evenwichtige verdeling van man/vrouw in de top van organisaties. Wij committeren ons aan deze wetgeving en de minimale grens van 30% vrouwen in de managementlagen van de organisatie. De man/vrouw verhouding per ultimo 2022 op de managementlagen overstijgt deze streefwaarde van 30%, met uitzondering van dit percentage op

het niveau raad van bestuur en overige ExCo-leden, zie de toelichting hierboven. De huidige percentages willen wij graag behouden en we trachten dit te doen door onder andere:

- Leiderschapsprogramma's specifiek voor vrouwen aan de top van de organisatie die potentie hebben verticaal door te stromen (cross mentoring en boardroomcoaching)
- Een Management Development beleid dat gericht is op een evenwichtige man/vrouw-balans
- S
- Het ondersteunen van rolmodellen en zorgen voor zichtbaarheid van deze rolmodellen binnen en buiten ProRail
- Leren over onbewuste vooroordelen, stereotype beeldvorming en het inrichten van een inclusief proces van werving en selectie
- We werken met executive searchbureaus die bijdragen aan onze ambitie op diversiteit en inclusiviteit
- Aandacht voor sociale onveiligheid en uitsluitingsmechanismen in de exit- en motivatiegesprekken
- Jaarlijks onderzoek naar gelijke beloning van gelijk werk (Equal Pay)
- Actieve medewerkersnetwerken zoals Women on the Move waar vrouwen uit alle generaties aan elkaar gekoppeld worden (cross mentoring)

Naast het streven de huidige man/vrouw verhouding te behouden hebben we ons eveneens ten doel gesteld om de culturele diversiteit aan de top te versterken. We streven ernaar de arbeidsmarkt met bewustzijn van uitsluitingsmechanismen te benaderen en in de interne doorstroom voor deze mechanismen te waken. We bundelen de expertise Management Development, Diversiteit en Inclusiviteit en Traineeship, om met de top van de organisatie te komen tot inspanningen die leiden tot meer diversiteit en een sterker inclusief vermogen.

Leeftijdsopbouw



Het is de kracht die telt, niet de beperking

Net als in voorgaande jaren is aandacht besteed aan talentvolle werknemers met een afstand tot de arbeidsmarkt. Ook in 2022 zijn binnen het Inclusie-programma nieuwe talentvolle medewerkers aan de slag gegaan met een arbeidsbeperking of een migratievluchtelingenachtergrond. De 5 fte die hiervoor beschikbaar is, is op enkele momenten na voortdurend ingevuld geweest. Een aantal medewerkers is vanuit dit programma doorgestroomd naar een reguliere baan binnen de organisatie. Ook is er doorstroom geweest naar bedrijven in de spoorbranche. Rond deze talentvolle medewerkers vormt zich een groep managers, interne

coaches en werkplekbegeleiders (taalmaatjes) die de samenwerkingen tot een succes maken. De samenwerkingen met Inclusiepartners is uitgebreid met partnership TeamNL at Work, en heeft al in 2022 geleid tot matches met oud-olympische sporters.

Toegankelijkheid werkplekken

In 2022 is de toegankelijkheid van werkplekken op de kantoren verder verbeterd. Ook is op basis van eerder uitgevoerd onderzoek in 2021 een multifunctionele ruimte voor meditatie, stilte, rust en gebed gerealiseerd in een van onze regiokantoren die qua ontwerp als basis dient voor ruimtes in onze andere kantoren. Ambitie is om er in 2023 meer te openen. Verder is de digitale toegankelijkheid van onze informatie zowel extern als intern vergroot.

Naast de toegankelijkheid van de werkplekken is ook breder gekeken en zijn de veiligheid (BHV) en het gebruik van bijvoorbeeld het hoofdkantoor en zijn faciliteiten (restaurants) geëvalueerd op toegankelijkheid en bruikbaarheid voor iedereen. Deze inzichten worden meegenomen naar 2023 om verder uit te werken.

Culturele diversiteit zichtbaar

Binnen de organisatie zijn meerdere gesprekken gevoerd over sociale (on)veiligheid op de werkvloer en de effecten en gevolgen van culturele verschillen. Deze waardevolle gesprekken hebben het bewustzijn verder versterkt wat ertoe heeft geleid dat van culturele diversiteit een speerpunt is gemaakt.

In 2022 zijn diverse thema's rondom culturele diversiteit op de agenda gezet, zijn er nieuwe wervingskanalen aangeboord en is het netwerk aan samenwerkende organisatie verder uitgebreid.

Door samenwerking met BAM, Strukton, diverse ministeries, RailCenter, UAF en bemiddelaars is er nog meer focus om statushouders aan het werk te krijgen in de spoorbranche. Binnen ProRail zijn meerdere statushouders gestart in diverse functies.

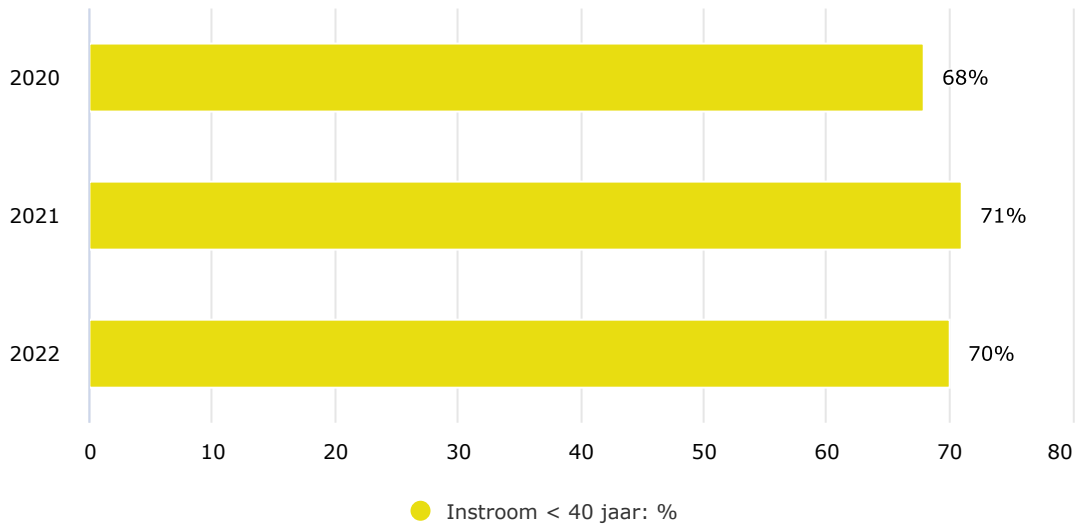
Als vervolg op de rapportage op culturele diversiteit van het Centraal Bureau voor de Statistiek (peildatum 31 december 2020) is dit jaar ingezet op het wegnemen van (onbedoelde en onbewuste) uitsluitingsmechanismen in werving en selectie en het versterken van het bewustzijn rond vooroordelen, de representatie en het tonen van onze culturele diversiteit. Ook is gekeken naar het bespreekbaar maken van micro-agressie (minachtend, beledigend of aanvallend gedrag ten aanzien van iemands identiteit).

Deze onderwerpen zijn deels aan bod gekomen in het programma van de diversiteitsmaand. De trainingen Onbewuste Vooroordelen, Inclusieve Taal en de Inclusion Challenge zijn heel 2022 ingezet aan wisselende groepen.

Equal pay

In 2022 heeft ProRail onderzoek gedaan naar de mate waarin zij erin slaagt mannen en vrouwen gelijk te belonen voor gelijk werk. Met een gevonden gecorrigeerd verschil van 1% heeft ProRail een positieve trendlijn te pakken ten opzichte van de 0-meting in 2019 en presteren we binnen de norm van 2,5% die aanstaande is middels Europese wetgeving. ProRail gaat conform de wetgeving de equal pay meting herhalen om te bewaken dat wij binnen de marges blijven presteren en de beweging richting 0% vasthouden.

Vergrijzing en verjonging

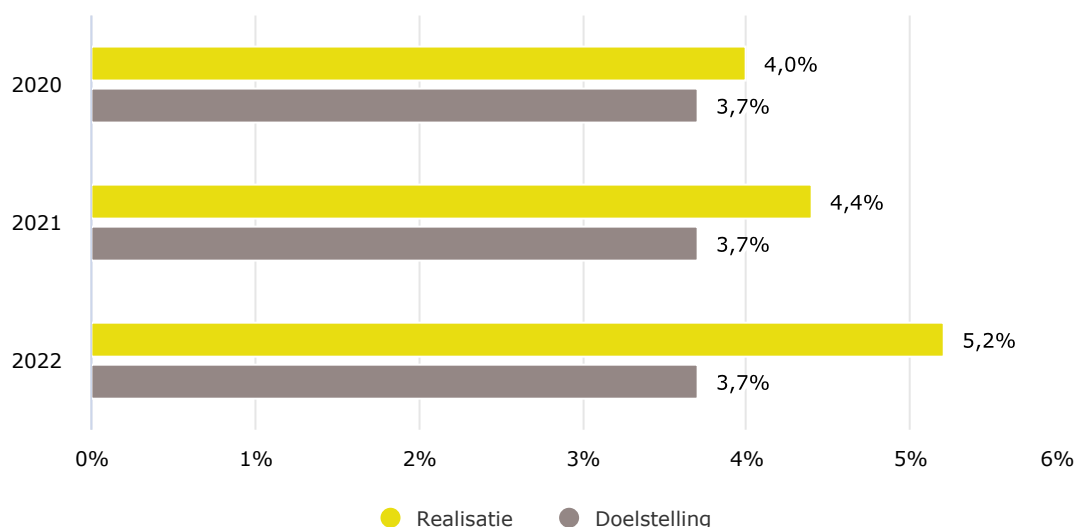


Ook ProRail heeft te maken met toenemende vergrijzing. Met onze personeelsplanning brengen we dit goed in kaart. Diverse regelingen worden aangeboden om zorg te dragen voor duurzame inzetbaarheid.

Met ProRail Groeit hebben we ingezet op verjongen van ons medewerkersbestand. Het aantal medewerkers onder de 40 jaar stijgt. We zien dat deze jonge generatie medewerkers naar verhouding ook sneller weer doorstroomt naar andere functies. In 2022 hebben we aandacht gevraagd onder leidinggevendenden voor deze jonge doelgroep om hen voldoende uitdaging, waardering, ontwikkeling en doorgroeimogelijkheden te bieden.

Young ProRail, het netwerk voor professionals binnen ProRail tot 36 jaar, en ProRail NEXT, het platform voor de 35+ ProRail medewerkers, investeren samen met het programma Diversiteit & Inclusiviteit in het vergroten van het bewustzijn rond generatieverschillen en versteviging van de verbinding tussen de verschillende generaties.

Vitaliteit en verzuim



In 2022 is het verzuim toegenomen tot 5,2% (2021: 4,4%). De meldingsfrequentie komt uit op 0,81 (2021: 0,55). 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 zorgen dat leidinggevend en medewerkers goed hun weg vinden naar de hulpmiddelen die ProRail op dit gebied aanbiedt. Hiervoor komt een multidisciplinair kernteam Vitaliteit wekelijks bijeen om het aanbod op ons intranet actueel te houden en medewerkers hier actief op te wijzen. Ook de vitaliteitsambassadeurs spelen hier een rol in. Verder is er een start gemaakt met de opzet van Preventief Medische Onderzoeken (PMO). Het hoofddoel van een PMO is het vroegtijdig signaleren en voorkomen van arbeidsgerelateerde klachten. Bovendien is het een goed middel om medewerkers meer bewust te maken van hun eigen gezondheid, zodat zij de regie kunnen nemen over het verbeteren van hun leefstijl en hun persoonlijke inzetbaarheid op de lange termijn. En waar nodig kunnen we onze interventies hier op aanscherpen. Het PMO zal worden uitgevoerd door de arbodienstverlener.

Personeelsplanning

In 2022 hebben de resterende grotere bedrijfseenheden het Strategische PersoneelsPlanning (SPP) traject doorlopen (Procurement, Leefomgeving, Juridische zaken en Vastgoed en Capaciteitsmanagement). Hierbij hebben zij voor de kritieke functies acties bepaald om de komende twee tot drie jaren de vraag naar en het aanbod van personele capaciteit in balans te brengen, zowel kwalitatief (competenties) als kwantitatief.

Daarnaast hebben we SPP op ProRail niveau verder ontwikkeld. Gekoppeld aan de financiële processen hebben we op organisatieniveau de personele capaciteitsbehoefte tot 2030 in beeld gebracht. Daar is de ontwikkeling van het huidige medewerkersbestand tegenover gezet. Gegeven de verwachte uitstroom als gevolg van onder andere pensioen en natuurlijk verloop, maakt dit duidelijk dat zeker de helft van ons medewerkersbestand gaat vernieuwen tussen 2023 en 2030.

Maar ook zullen grote externe en interne ontwikkelingen, zoals krapte in de arbeidsmarkt, digitalisering, hybride werken en anders werken en besturen, gaan leiden tot veranderingen in de manier van werken en in de gevraagde competenties.

De combinatie van grote ontwikkelingen, interne capaciteitsbehoefte, en de ontwikkeling van het huidige medewerkersbestand leidt tot een aantal knelpunten die we in 2023 omzetten in acties om ons medewerkersbestand toekomstbestendig te maken.

Onderbezetting en maatregelen

Verkeersleiding

ProRail ziet dat de genomen maatregelen om het personeelstekort bij Verkeersleiding terug te dringen, effect hebben. De zomerperiode, spannend vanwege de vele verlofaanspraken, is goed verlopen. Ook is in het afgelopen jaar de uitval van treinen als gevolg van het personeelstekort bij ProRail Verkeersleiding marginaal geweest.

Als gevolg van maatregelen, zoals een landelijke coördinator voor roosters en de inzet van een flexpool, zijn de roosters robuuster geworden en hoeven medewerkers minder vaak op het laatste moment voor elkaar in te vallen. Ook is het personeelstekort in 2022 gedaald van 76 naar 44 fte's. Hoewel het personeelstekort nog niet verholpen is, zijn de risico's voor de reiziger en verlader beperkt. Door grote regionale verschillen in bezetting van de verkeersleidingsposten blijft in 2023 uitwisseling van personeel tussen posten nodig.

De opleiding van nieuwe treinverkeersleiders ligt op schema; in 2022 is een recordaantal treinverkeersleiders ingestroomd (67 in 2022 ten opzichte van 46 collega's in 2021). Desondanks verwacht ProRail dat er na 2023 nog steeds sprake zal zijn van een tekort, mede door een krappere wordende arbeidsmarkt, pensioengolf en de maatschappelijke trend dat jongere generaties vaker en sneller van baan wisselen.

In 2022 is een extern werkbelevingsonderzoek uitgevoerd voor de operationele locaties van verkeersleiding logistiek en incidentenbestrijding. De resultaten, conclusies en aanbevelingen zijn in juni 2022 gepresenteerd en hebben geleid tot een verbeteraanpak. Deze aanpak bestaat uit een op locatie specifieke aanpak ondersteund door coaching, een landelijke aanpak van thema's met actieteams volgens een participatieve manier van werken, en de vertaling van de Verkeersleiding-brede toekomstvisie naar jaarplannen voor alle locaties.

Leiderschapontwikkeling

In 2022 is gestart met het leiderschapsplatform gericht op de realisatie van de strategie 'Spoor naar Morgen'. In het leiderschapsplatform is aandacht voor het aanbrengen van Focus, een ProRail manier van samenwerken en het ontwikkelprogramma. Er is gestart met een eenduidige vorm van teamcoaching voor de leiderschapsteams. Tevens zijn diverse gezamenlijke sessies en workshops aangeboden om het leiderschap te versterken. In 2023 wordt dit verder doorgezet en uitgebouwd.

Cao-akkoord voor 2023

ProRail en de vakorganisaties FNV Spoor, CNV Vakmensen en VHS Railprofessionals zijn in oktober 2022 gestart met de onderhandelingen voor een nieuwe cao. Gezamenlijk is afgesproken tijdens deze cao alleen afspraken te maken over loon, loongerelateerde componenten en pensioen. Na een intensief onderhandelingstraject is een nieuwe cao afgesproken met een looptijd van 1 januari 2023 tot en met 1 juli 2024.

De ProRail cao is van toepassing op alle medewerkers, met uitzondering van circa 1%, bestaande uit directie- en enkele managementleden. Deze medewerkers hebben individuele arbeidsvoorwaarden, echter wordt voor de overige arbeidsvoorwaarden aangesloten op de CAO, welke algemeen bindend is voor alle medewerkers van ProRail.

Medezeggenschap

Samenstelling ondernemingsraad

Ultimo 2022 is de OR als volgt samengesteld:

- Vanessa Buitendijk (voorzitter)
- Mia Wijnen (vicevoorzitter)
- Harry Smelt (lid dagelijks bestuur)
- Marielle Frumau
- Paul Diks
- Bastiaan Logtmeijer
- Rob van Grol
- Bert Schipper
- Chantal Jenster
- Ard Bolhuis
- Tjeerd Witkamp
- Hans Raamsdonk
- Esther de Koning

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.

De medezeggenschapsraad van ProRail is een belangrijke partner bij het nemen van beslissingen waardoor de invloed en het belang van de medezeggenschap onverminderd aanwezig is. Steeds vaker maken we afspraken over participatieve samenwerking. Voorbeelden hiervan zijn de grote thema's 'Spoor naar Morgen', hybride werken en het instellen van Preventief Medisch Onderzoek (PMO) binnen ons bedrijf.

Een ander voorbeeld van samenwerking is het 'rollen en functies traject': flexibilisering van arbeid, nieuwe vormen van samenwerken en bijvoorbeeld agile werken zorgden voor het ontstaan van extra rollen. In het dagelijks taalgebruik binnen ProRail werden de begrippen rollen en functies vaak door elkaar gebruikt en ook verschillend geïnterpreteerd. Rollen bieden medewerkers en de organisatie ruimte voor ontwikkeling en flexibiliteit. Tegelijkertijd zagen we een groeiende behoefte aan helderheid rondom een aantal randvoorwaarden bij het gebruik van rollen. Op aandringen van de OR zijn we als medezeggenschapsraad met de directie hierover met elkaar in gesprek gegaan en tot heldere afspraken gekomen.

Op initiatief van de medezeggenschapsraad is een audit "Herstel verstoringen van de treindienst" uitgevoerd. De uitkomsten hiervan worden gebruikt om de prestaties van de gehele operationele zenuw te verbeteren.

De medezeggenschapsraad heeft door zijn directe contacten in en kennis over de organisatie een brede werknemerskijk op het totale beleid van de ProRail brede organisatie. Deze vorm van medezeggenschap levert een bijdrage aan de collectieve ambitie van ProRail en de belangen van de medewerkers. De medezeggenschap levert ook een belangrijke bijdrage aan de verdere ontwikkeling van de organisatie van 'Spoor naar Morgen' door het aanbieden van advies en het verstrekken van informatie over de processen binnen ProRail. De toekomst van de medezeggenschap bij ProRail ziet er daarom veelbelovend uit.





Omgeving

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

Onze stakeholders

ProRail heeft regelmatig contact met externe stakeholders. ProRail organiseert bijvoorbeeld regelmatig werkbezoeken voor diverse stakeholders, afgelopen jaar vanzelfsprekend volgens de coronamaatregelen.

Onze spoorpartners

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

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

Infravervoerders

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 goederenvervoerders 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 2022 vond elke twee maanden het Landelijk Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer (Locov) plaats. ProRail gaat dan samen met NS en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat in gesprek met consumentenorganisaties als Rover, de ANWB, de wandelbond en de studentenvakbond. Dit overleg biedt ProRail de mogelijkheid om het (kritisch) perspectief van

reizigers mee te nemen. In reguliere overleggen of speciale sessies is er ook aandacht voor specifieke thema's, waar dieper wordt ingegaan op de materie. Zo is er afgelopen jaar bijvoorbeeld uitgebreid gesproken over seizoensvoorbereiding, toegankelijkheid en klimaatadaptatie. Met Rover is intensief regulier overleg. Ook is er goed contact met 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

Een maand na de succesvolle 'Rail to the CoP trein', die ProRail met partners had georganiseerd naar de klimaatconferentie in Glasgow, heeft de Europese Commissie nog in het Europese Jaar van het Spoor de 'Efficient and Green Mobility Strategy' gepresenteerd. Met dit pakket geeft de EC-uitvoering aan de EU-Green Deal en de EU-strategie voor duurzame en slimme mobiliteit. De EC doet een ambitieus voorstel om een bijdrage te leveren aan de reductie van de CO₂ uitstoot met 90% in 2050 en 55% in 2030 ('Fit for 55'). Herziening van de Ten-T verordening en een Actieplan spoor maken deel uit van dit pakket.

ProRail heeft in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een uitvoeringstoets op dit pakket gedaan waarin een analyse is gemaakt van de (aangepaste) vereisten, het voorgestelde kaartmateriaal en de kosten en baten. ProRail heeft aan het ministerie een advies tot gerichte implementatie gegeven. ProRail is met stakeholders (ministerie, vervoerders, regionale overheden EIM en Europese instellingen) betrokken bij de afronding van de verordening in 2023. Deze zal voor capaciteitsmanagement en operatie worden aangevuld met een nieuw voorstel voor de Europese Rail Freight Verordening.

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

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

ProRail is ook een actieve deelnemer aan het project Time Table Redesign, onder meer via de Rail Freight Corridors en RailNetEurope. In 2022 is de samenwerking met nationale en internationale stakeholders rond de vormgeving en implementatie van TSI's (Technische Specificatie voor Interoperabiliteit) geïntensiveerd.

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 ProRail CEO John Voppen Vice-President van EIM. Binnen EIM trekt ProRail de werkgroepen ERTMS, Geluid, Telecom, Resilience, Stations en LOC&PAS. We hebben actief bijgedragen aan de verdere uitwerking van de Joint Declaration of Intent met Duitsland om te komen tot gezamenlijke acties ter bevordering van het spoorgoederenvervoer en deze in samenhang met passagiersvervoer te beoordelen.

In 2022 hebben we als actief lid van PRIME (platform waarin spoorbeheerders en de Europese Commissie participeren) deelgenomen aan een uitgebreide, jaarlijkse internationale benchmark van PRIME. Daar kwam uit dat ProRail internationaal gezien goed presteert. Binnen PRIME heeft ProRail, naast het (co-)voorzitterschap van de subgroep Finance, ook dat van de subgroep KPI's op zich genomen.

Een delegatie van ProRail heeft in september deelgenomen aan Innotrans, de grootste spoorbeurs van Europa. ProRail heeft als gastheer gefungeerd voor buitenlandse delegaties uit o.a. Frankrijk, Japan, Panama, Indonesië, Turkije, Zuid-Korea en van de Wereldbank.

ProRail heeft met collega spoorbeheerders informatie uitgewisseld over de impact van de oorlog in Oekraïne, ook rond humanitaire aspecten als opvang en bijdragen voor wederopbouw. In internationaal verband hebben we ons sterk gemaakt voor de betrekkingen met Oekraïne en opschorting van het lidmaatschap van (Bela)Russische spoorbedrijven van de wereldwijde spoororganisatie UIC.

Betrokkenheid van onze stakeholders

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

Klanttevredenheid

Elk jaar laat ProRail onder de vervoerders een klanttevredenheidsonderzoek (KTO) uitvoeren. In de beheerconcessie is vastgelegd dat de KPI's Klantoordeel reizigersvervoerders en Klantoordeel goederenvervoerders in het verslagjaar worden bepaald door een generiek oordeel over de dienstverlening van ProRail en een specifiek oordeel over specifieke gemaakte afspraken (speerpunten / aandachtsgebieden). Ladingbelanghebbenden worden ook meegenomen in het onderzoek, al is voor deze klantgroep geen KPI opgenomen in de beheerconcessie.

Nieuwe opzet

In 2022 hebben we het klanttevredenheidsonderzoek opnieuw aanbesteed en hebben we deze gegund aan een ander onderzoeksbureau: MWM2. We hebben samen met MWM2 verbeteringen aangebracht in de opzet en vorm van het onderzoek. Belangrijkste verbetering is het vergroten van de herkenbaarheid van te beoordelen processen en diensten voor respondenten.

Naast een jaarlijkse enquête vragen we het marktonderzoeksbureau om elk jaar een verdiepend onderzoek te doen naar één of twee onderwerpen die spelen onder vervoerders. Hiermee krijgen we, naast de tevredenheidscijfers, meer inzicht in de kwaliteit van specifieke processen/ diensten inclusief aanbevelingen voor verbetering. IenW laat een validatie uitvoeren naar de aangebrachte wijzigingen in het KTO en de eventuele invloed hiervan op de KPI cijfers.

Resultaten

De enquête heeft het volgende resultaat opgeleverd:

Marktsegment	Bodemwaarde 2022	Streefwaarde 2022	Resultaat KPI 2021	Resultaat KPI 2022
Reizigersvervoerders	6	7	6,6	6,9
Goederenvervoerders	6	7	6,2	5,2

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



We zien in 2022 een daling in de tevredenheid van goederenvervoerders ten opzichte van eerder jaren, tegenover een lichte stijging bij de reizigersvervoerders.

Goederenvervoerders

Goederenvervoerders zijn het meest ontevreden over de samenwerking op het gebied van toekomst en ontwikkeling van het spoornetwerk; zij waarderen ProRail hiervoor met een 4,0. Ook de beschikbaarheid van infra en voorzieningen krijgt een lage beoordeling (4,5). Andere zaken waarvoor goederenvervoerders een laag cijfer geven zijn afstemming ten aanzien van werkzaamheden aan de infra (4,9) en het proces van capaciteitsverdeling (5,2). Positiever zijn goederenvervoerders onder meer over Verkeersleiding (6,2) en ondersteunende (informatie)diensten (6,4).

Reizigersvervoerders

Reizigersvervoerders zijn het minst tevreden over beschikbaarheid van infra en voorzieningen, dat zij waarderen met een 5,7. Ook scoort toekomst en ontwikkeling van het spoornetwerk relatief

laag bij deze vervoerders (6,0). Het meest tevreden zijn zij over Verkeersleiding (6,8) en over het vakmanschap van de medewerkers van ProRail in het algemeen (7,6).

Opvolging

In het tweede kwartaal van 2023 wordt een verdiepend kwalitatief onderzoek onder de vervoerders uitgevoerd om meer inzicht te krijgen in enkele van de slechtst beoordeelde processen, en mogelijke verbeteringen hierin.

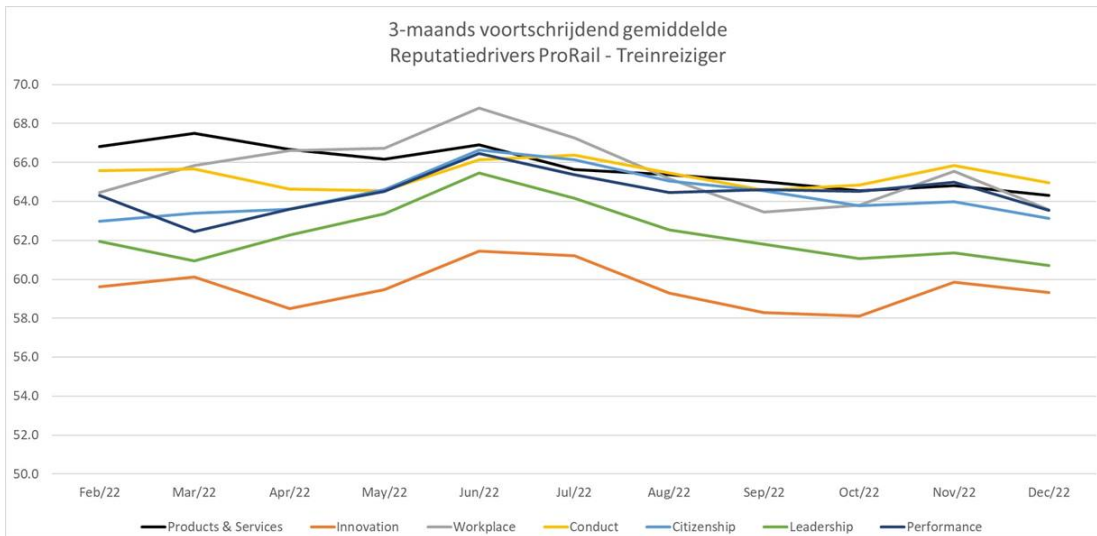
Reputatie volgens treinreizigers

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

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

ProRail heeft op totaalniveau een sterke reputatie in 2022 van 62.2 op een schaal van 100. De reputatie van ProRail is met drie punten gedaald van 2021 naar 2022. De gemiddelde reputatie in Nederland, gemeten aan de hand van de reputaties van de dertig grootste bedrijven van Nederland, laat tevens een daling zien van 2021 naar 2022 van 1.7 punten. In december 2021 was de score vanuit het speciaal voor ProRail ontwikkelde reputatieonderzoeksmodel 76.

Treinreizigers zijn een stuk positiever over ProRail met een reputatiescore van 65.1. Een score van 60 of hoger binnen de Europese transportsector wordt gezien als goed, een score tussen de 50 en 60 als gemiddeld en een score van 50 of lager als zwak. Om het reputatieniveau vast te houden of te verbeteren, richten we onze communicatie op die thema's die veel impact hebben op onze reputatie, zoals inspanningen voor verbeteringen van het spoor, transparantie en eerlijkheid, goed werkgeverschap en duurzaamheid.



Reputatie volgens stakeholders

Elk jaar voert The RepTrak Company™ een reputatieonderzoek onder de stakeholdergroepen overheden, bouwsector en arbeidsmarkt uit voor ons. Net als in 2021 zijn de resultaten onder de drie groepen positief en blijft onze reputatie sterk. Met name de arbeidsmarkt (71.1) is erg positief, gevolgd door bouwers (64.5) en overheden (63.6).

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.

Gebruiksvergoeding 2023

ProRail heeft een nieuwe methodiek voor de gebruiksvergoeding ontwikkeld die per 2023 is ingegaan. De nieuwe methodiek leidt voor een aantal specifieke partijen in het goederensegment tot een kostenverhoging. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft een subsidieregeling ontwikkeld waarmee deze kostenverhoging (deels) wordt gemitigeerd. Deze regeling is eind 2022 gepubliceerd en zal door ProRail in mandaat worden uitgevoerd.

ProRail indexeert jaarlijks de tarieven voor de gebruiksvergoeding naar het prijspeil van het betreffende jaar. In het tweede kwartaal van 2022 heeft ProRail de vergoedingen voor het jaar 2023 naar prijspeil 2023 geïndexeerd, waarbij de tarieven met ruim 12 procent zijn verhoogd. Deze forse stijging is het gevolg van de sterke inflatie en de stijgende prijzen voor materialen en diensten.

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft aangegeven dat zij de bedrijven binnen de spoorgoederensector die te maken krijgen met de grootste kostenstijging voor het parkeer- en rangeergebruik van het spoor tegemoet wil komen met een subsidie van in totaal circa €2 miljoen.

In contact met onze stakeholders

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

Het doel is een daadkrachtiger en effectiever ProRail, die door onze stakeholders wordt ervaren als een open, empathische, deskundige, succesvolle en onafhankelijke uitvoeringsorganisatie. Zo transparant mogelijk werken is daarbij een belangrijke voorwaarde.

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

Calandbrug

Op 10 mei 2022 begon de storing bij de Calandbrug waardoor deze niet meer bediend kon worden. De voormalige spoorbrug is een verbindende factor in de gemeente Rotterdam tussen Rozenburg, de Rotterdamse Haven en Voorne-Putten en is cruciaal voor het ontsluiten van Rozenburg. Door de complexiteit die komt kijken bij de reparatie van de brug werd het duidelijk dat dit probleem niet snel opgelost kon worden. Daarom heeft ProRail nauw samengewerkt met de gemeente Rotterdam, Havenbedrijf Rotterdam Rijkswaterstaat en Zuid Holland bereikbaar om te kijken hoe de bedrijven in de haven en de mensen in de omgeving zo min mogelijk hinder zouden ervaren van de storing en een passende oplossing te vinden. Daarnaast heeft ProRail in meerdere sessies de bewoners geïnformeerd. Daarbij is er nauw samengewerkt met de dorpsraad in Rozenburg. Dit om transparantie te garanderen en bewoners de kans te geven om vragen te stellen. Door middel van een nauwe samenwerking met verschillende stakeholders is er een onder andere een pont gerealiseerd om de functie van de Calandbrug deels over te nemen en zo de hinder te beperken voor de fietsers. Dit project is bij uitstek een goed voorbeeld van hoe ProRail samenwerkt met haar stakeholders in de regio.

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.



Den Dolder

1

Sprinter
Utrecht Central
Leuk bijstaan en Utrecht doorzoeken

2

2

WC ↑

21.500
Ontwerp ontwerp
van het station
naar de toekomst



Besturing

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

Bericht van de raad van commissarissen

Met dit bericht doet de Raad van Commissarissen (RvC) verslag over zijn werkzaamheden, de bijeenkomsten en de bijeenkomsten van de commissies van de RvC in het boekjaar 2022.

Het afgelopen jaar

De RvC kijkt terug op een bijzonder jaar. Het begin van het jaar werd nog gedomineerd door covid-19. De covid-maatregelen hadden onder meer tot gevolg dat minder reizigers gebruik maakten van het openbaar vervoer. Na het afschaffen van deze maatregelen nam het aantal treinreizigers gelukkig toe maar bereikte nog niet het niveau van voor de covid 19-periode.

Een andere gebeurtenis die de spoorsector vanaf begin vorig jaar raakte was het uitbreken van een oorlog op Europees grondgebied met grote gevolgen. Voor de spoorsector betekende dit stijgende prijzen van energie, grondstoffen en materialen en een verstoring van de productieketen.

Een algemene ontwikkeling die de hele economie raakt is een groot tekort aan personeel. Deze ontwikkeling was wellicht eerder te zien maar de gevolgen daarvan werden het afgelopen jaar duidelijk zichtbaar. Dit tekort raakt ook de spoorsector. De personele tekorten problemen bij de Verkeersleiding van ProRail ("VL"), machinisten en conducteurs bij NS leidden tot uitval van treinen en kortere treinen. Voor een aantal trajecten betekende dit een uitgedunde dienstregeling. Dit had een negatief effect op de betrouwbaarheid van het spoor. Daarnaast hadden de stakingen bij vervoerders een negatieve invloed op de betrouwbaarheid. Incidenten zoals de grootschalige verstoring bij Dronten versterkten deze ontwikkeling nog verder. De reiziger heeft het afgelopen jaar ervaren als een gebrek aan betrouwbaarheid van de dienstregeling.

Voor 2023 betekent dit dat de spoorsector zich maximaal moet inzetten om de betrouwbaarheid van de dienstregeling te vergroten en te behouden. Hoewel ProRail in 2022 nagenoeg alle prestatieafspraken met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft gehaald, betekent dit dat ProRail in 2023 samen met vervoerders nog ambitieuzer moet zijn om de prestaties waar te maken, ook al zullen alle problemen in 2023 nog niet zijn opgelost.

Om te voorkomen dat de krappe arbeidsmarkt en met name de krapte aan technisch personeel de prestaties van het spoor, waaronder het onderhoud en de vernieuwing van het spoor, in de weg gaat zitten, is de komende jaren veel aandacht nodig voor deze schaarste. Deze schaarste klemmt te meer met het oog op de te verwachten groeiende mobiliteit door bevolkingsgroei en woningbouw. Het openbaar vervoer zal een groot deel van deze groei moeten faciliteren, ook gelet op de klimaatdoelstellingen.

De schaarste aan personeel is bij ProRail nu al duidelijk zichtbaar bij VL maar ProRail heeft ook bij andere werkzaamheden te maken met de schaarste op de arbeidsmarkt zoals bij technisch personeel. De krappe arbeidsmarkt is daarom een continu onderwerp van gesprek met de RvB, bijvoorbeeld aan de hand van de strategische personeelsplanning.

In 2022 heeft ProRail weer grootschalige spoorvernieuwingprojecten uitgevoerd samen met de ketenpartners. In 2022 was de totale projectportefeuille zo'n 20% groter ten opzichte van voorgaande jaren. Dit is een bijzonder mooie prestatie gelet op de grote verstoringen in de

productieketens van materialen. Succesvolle projecten zijn bijvoorbeeld station Dordrecht Zuid en de vernieuwing van de spoortunnel Schiphol.

De RvC dankt de medewerkers van ProRail voor hun inzet, betrokkenheid en flexibiliteit het afgelopen jaar.

Samenstelling Raad van bestuur en Raad van commissarissen

Per 1 november 2022 is Ans Rietstra teruggetreden als COO en lid van de ExCo. Ans Rietstra is bij ProRail eerst werkzaam geweest als directeur Projecten en vanaf december 2019 als COO. De RvC heeft met haar samen teruggeblikt, en daarbij is vastgesteld dat er de afgelopen jaren veel is bereikt. Vervolgens werd stilgestaan bij wat nodig is voor de komende periode. In dat kader heeft Ans Rietstra haar blik naar buiten gericht. De RvC dankt haar voor de inzet van de afgelopen jaren en wenst haar veel succes met de mooie stap die ze heeft gemaakt.

De RvC heeft het proces van de werving van een nieuwe COO ter hand genomen. Daartoe is een profielschets opgesteld in aanvulling op de algemene profielschets voor de RvB. De RvB, de OR en de aandeelhouder worden nauw betrokken bij het selectie- en benoemingsproces.

ProRail heeft voor de tussenliggende periode Birgit Otto als interim COO aangesteld. Zij is gestart in januari 2023. Haar achtergrond sluit goed aan bij de operationele eenheden die aan haar gaan rapporteren. Zij was van 2014 tot de zomer van 2022 Executive Vice President & Chief Operating Officer bij Schiphol Group. Daarvoor werkte ze als Managing Director, eveneens bij Schiphol Group. Zij wordt geen statutair bestuurder.

President-commissaris Hans Alders is in april 2022 herbenoemd voor een derde periode van vier jaar. Het herbenoemingsproces is in constructieve afstemming met de RvB, de aandeelhouder en de OR verlopen en de overige leden van de RvC en de RvB zijn verheugd dat hij zijn kennis en ervaring wil blijven inzetten voor ProRail en haar stakeholders.

De termijn van de vicevoorzitter van de RvC, Jeanine Helthuis, loopt af in april 2023. De RvC betreurt het dat zij na twaalf jaar zitting te hebben gehad in de RvC van ProRail zal moeten terugtreden. Als lid van de Auditcommissie, de Remuneratiecommissie en de Selectie- en Beoordelingscommissie heeft zij op verschillende vlakken waardevolle bijdragen geleverd. Daarnaast is zij ook tijdelijk gedelegeerd commissaris geweest. Met haar kennis van de sector en betrokkenheid bij ProRail en de ProRail-medewerkers heeft zij een goede bijdrage geleverd aan het functioneren van de RvC en ProRail. Daarnaast heeft zij vanuit haar rollen als RvC-lid en gedelegeerd commissaris ProRail geholpen zich verder te ontwikkelen en voor te bereiden op de verwachte mobiliteitsgroei. De RvC is haar zeer erkentelijk voor haar inzet voor en betrokkenheid bij ProRail en haar stakeholders. De RvC is een traject gestart voor haar opvolging.

Ruud Sondag is per 1 november 2022 benoemd als interim-topman bij Schiphol. Met het oog hierop is hij per 11 november 2022 teruggetreden als lid van de RvC. De RvC dankt hem voor zijn goede bijdrage aan het functioneren van de RvC en zijn betrokkenheid bij en inzet voor ProRail. De RvC is een werving- en selectieproces voor zijn opvolging gestart.

De RvC streeft bij de invulling van deze vacatures naar diversiteit en inclusiviteit in lijn met het ProRail-beleid. Dit beleid is beschreven in hoofdstuk 'Onze Medewerkers' van dit jaarverslag.

Terugblik en bijeenkomsten raad van commissarissen

Het afgelopen jaar heeft de RvC de onderwerpen VL, HR, Spoor naar Morgen, Veiligheid en de NLA, Aantoonbare veilige berijdbaarheid en de ILT, Haven/emplacementen en DCMR, PGO en aannemers regelmatig besproken. Iedere vergadering ontvangt de RvC een update over wat er speelt aan de hand van strategische prioriteiten, personeel en politiek.

Verkeersleiding

De RvC heeft aan de bezetting en werksfeer bij VL een aantal extra vergaderingen gewijd en tijdens deze besprekingen ook met het management van VL de problematiek besproken. Het wegbelevingsonderzoek van Ngenious is tijdens deze besprekingen uitgebreid aan de orde geweest. De RvC heeft daarbij aangegeven dat de uitkomsten van dit onderzoek laten zien dat de benodigde verbeteringen een langdurige aanpak en langetermijnperspectief vergen. Het is goed om te constateren dat de inspanningen van VL om de medewerkers te werven voor de opleiding resultaat laten zien en dat de bezetting de afgelopen periode nagenoeg zonder problemen is verlopen. Dit was niet mogelijk geweest zonder de flexibiliteit en inzetbaarheid van de medewerkers van VL die zij tijdens de periode van het van kracht zijn van covid-maatregelen en daarna lieten zien. De RvC bedankt hen daar hartelijk voor.

Strategische personeelsplanning

De RvC heeft het Strategisch Personeelsplan besproken tijdens de Remuneratie/Selectie- en Benoemingscommissie. Dit onderwerp is ook met de aandeelhouder besproken tijdens de algemene vergadering van aandeelhouders. Het is goed om te constateren dat ProRail steeds meer inzicht krijgt in de samenhang tussen diverse ontwikkelingen zoals de digitalisering van het spoorstelsel, de productiegroei, de uitstroom door pensionering, de benodigde competenties en digitalisering. Het personeelsplan geeft daarmee steeds meer inzicht in mobiliteit, doorstroom en trends. ProRail kan aan de hand daarvan nog beter vooruit kijken, sturen en prioriteiten stellen. Het streven naar meer diversiteit en inclusiviteit is onderdeel van het personeelsplan. Dat is cruciaal om de verwachte groei mogelijk te maken. De RvC heeft zijn waardering geuit voor dit plan.

De RvC is verheugd dat voor het aflopen van de huidige cao van ProRail een akkoord is bereikt over een nieuwe cao.

Veiligheid

Aangezien veiligheid cruciaal is, stond dit onderwerp ook in 2022 weer steeds op de agenda van de RvC. Zo zijn de onderwerpen zoals de voortgang op het gebied van aantoonbare veilige berijdbaarheid, het NABO-programma, de verbetering van de veiligheidscultuur, de maatregelen in de Haven, de maatregelen met betrekking tot laagspanning en de besprekingen met toezichthouders en de actualiteiten met betrekking tot kwartsstof uitvoerig aan de orde geweest. Een delegatie van de RvC heeft met de ILT gesproken over de plaats van veiligheid in de organisatie.

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.

De RvC heeft in juni 2022 een bezoek gebracht aan Waalhaven Zuid om op locatie de voortgang van de aanleg van de brandblusvoorzieningen in de haven ter plekke te kunnen zien. De RvC heeft kunnen vaststellen dat ProRail zich maximaal inspant om te voldoen aan de vergunningseisen. Voor het voldoen aan de eisen is ProRail afhankelijk van de medewerking van diverse partijen. Dit laat de inspanningsverplichting van ProRail uiteraard onverlet. Om een resultaatverplichting te kunnen waarmaken is de afhankelijkheid van de medewerking van diverse partijen soms te groot. Te denken valt hierbij bijvoorbeeld aan het passeren van grondgebied van andere eigenaren in het Havengebied.

De brandblusvoorzieningen op de emplacementen Botlek, Europoort, Waalhaven Zuid en Maasvlakte West/West zijn tijdig, d.w.z. voor 1 januari 2023, zodanig gerealiseerd dat op deze emplacementen rangeren is toegestaan. Op Pernis is rangeren sinds begin maart 2023 weer toegestaan.

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. Dit blijft een onderwerp van gesprek met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

Goederenvervoer

ProRail spant zich maximaal in om het goederenvervoer op de emplacementen in de Haven zo goed mogelijk doorgang te laten vinden. Bijvoorbeeld door het rangeren op emplacement weer te realiseren.

De RvC is geïnformeerd over ontwikkelingen op het gebied van spoorgoederenvervoer zoals het maatregelenpakket spoorgoederenvervoer, 740 meter lange treinen en de gebruiksvergoeding.

PGO

De RvC heeft het onderwerp PGO (het uitvoeren van kleinschalig, dagelijks spooronderhoud door gecertificeerde aannemers) uitgebreid besproken tijdens verschillende vergaderingen. De aanbesteding voor PGO 4.0 is lopende door voorbereidende gesprekken met en vragen van aannemers. Besproken is hoe PGO 4.0 uitgerold en gerealiseerd kan worden, welk tijdspad daarvoor nodig is en hoe ProRail de tijd tot implementatie van PGO 4.0 kan overbruggen. De PGO-contracten moeten ook aansluiten bij de eisen die gelden voor de emplacementen.

Het onderhoud van het spoor is immers essentieel en moet doorgang vinden om het spoor veilig en beschikbaar te houden. Daarom verlengt ProRail eerst de aflopende PGO 3.0-contracten. Daarna kan een goede aanbesteding van de nieuwe 4.0 contracten plaatsvinden. De RvC heeft de taskforce die de RvB heeft ingesteld besproken. Deze taskforce bepaalt acties voor de korte, middellange en lange termijn. Een externe partij beoordeelt de aanpak.

Stikstof

Op 2 november 2022 is de bouwvrijstelling voor stikstof vervallen als gevolg van de uitspraak van de Raad van State in de zaak Porthos. Dit betekent dat voor projecten in de bouwfase (met uitzondering van werkzaamheden in het kader van beheer en onderhoud) stikstofonderzoek moet worden gedaan en projecten mogelijk een vergunning in het kader van de Wet Natuurbescherming nodig hebben. Naar aanleiding van de uitspraak heeft de Taskforce stikstof van ProRail een plan opgesteld waarmee zij de impact van de uitspraak op de projecten van ProRail in kaart brengt. Het doel van de aanpak is om op beheerste manier maximaal de projecten te blijven uitvoeren en daarmee duurzame mobiliteit in Nederland mogelijk te houden. Een beperkt aantal projecten met stikstofdepositie in de bouwfase of de gebruiksfase wordt geraakt door de stikstofproblematiek, naar huidig inzicht betreft het minder dan twintig projecten. Voor

deze projecten loopt momenteel nog onderzoek naar maatregelen zoals scopewijziging of inzet van elektrisch materieel om realisatie van het project alsnog mogelijk te maken.

ERTMS

De invoering van ERTMS vormt een belangrijke stap in de digitalisering van het spoor. Het vormt de basis voor nieuwe technische mogelijkheden, o.a. voor het mogelijk maken van het verhogen van de veiligheid en het intensiveren van het gebruik van de spoorweginfrastructuur.

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".

Op verzoek van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft ProRail een Programmadirectie ingericht die de invoering van ERTMS in Nederland coördineert. Deze is ondergebracht binnen ProRail B.V. De opdrachtgever is de DG Mobiliteit van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. De Programmadirectie zorgt voor de afstemming van de activiteiten van alle betrokken partijen in de spoorsector waaronder ProRail zelf en bewaakt de voortgang hierin. Om deze onafhankelijke rol te kunnen vervullen heeft ProRail een aparte implementatieorganisatie (IEP) gevormd. Naast NS en Arriva is inmiddels ook reizigersvervoerder Qbuzz aangesloten op het programma.

IEP is verantwoordelijk voor de coördinatie en regie van de tientallen ERTMS-projecten die door ProRail worden uitgevoerd. Te denken valt daarbij aan het aanpassen van de infrastructuur, de ICT-omgeving, de beheerorganisatie, het aanpassen van processen, methoden en werkwijzen en het opleiden van gebruikers zoals monteurs, inspecteurs en treinverkeersleiders.

Het afgelopen jaar is de RvC onder meer geïnformeerd over de verwachte kostenstijging bij de uitrol van ERTMS en de te onderzoeken besparingsmogelijkheden. Voor de programmakosten zal een second opinion worden gevraagd. Daarnaast is het onvoldoende beschikbaar zijn van financiële middelen voor de spoorgoederenvervoerders voor de ombouw van materiaal besproken. Ook zijn de eerste inzichten voor een landelijke uitrol van ERTMS met de RvC gedeeld.

In september 2022 heeft een aantal RvC-leden een Bestuurlijk Overleg met leden van de stuurgroep ERTMS bijgewoond in aanwezigheid van de staatssecretaris. Tijdens dit overleg is de voortgang van het programma besproken.

De RvC heeft in november 2022 een bezoek gebracht aan Bane Nor om te leren hoe in Noorwegen de implementatie van ERTMS plaatsvindt, het Traffic Management is ingericht en welke innovaties daarbij een rol spelen. De RvC vond het zeer leerzaam om de kennis en ervaring van Bane Nor in de praktijk te kunnen zien en te zien waar ProRail kan leren van de Noorse collega's.

Spoor naar morgen

ProRail bereidt zich voor op de verwachte groei van de mobiliteit in Nederland aan de hand van Spoor naar Morgen. Voor de verwachte groei richting 2030 stelt de overheid extra financiële middelen beschikbaar: extra geld omdat de overheid een groot aantal huizen wil laten bouwen en het beleidsvoornemen is om die direct te voorzien van een goede ontsluiting op het OV. Daarnaast wordt extra geld voor achterstallig onderhoud beschikbaar gesteld.

ProRail heeft in 2022 de uitwerking van de strategie onder de naam Spoor naar Morgen ter hand genomen. Spoor naar Morgen geeft kaders voor prestatiesturing en een betere interne samenwerking. Daarnaast bevat Spoor naar Morgen ook de drie organisatieversterkers 'Focus', 'Eén ProRail manier van samenwerken' en een 'Ontwikkelprogramma voor alle ProRailleurs'. ProRail heeft aan de hand hiervan een jaarplan voor 2023 opgesteld. Op deze wijze kan ProRail beter sturen en focus aanbrengen en zich nog beter voorbereiden op de voorziene groei van de mobiliteit.

2023 en verder

Op korte termijn spelen verschillende thema's die de aandacht van ProRail vragen. In 2023 zal de RvC de onderwerpen PGO, VL, veiligheid, goederen, Spoor naar Morgen, de strategische prioriteiten, de organisatieontwikkelingen waaronder personeelsbezetting en zbo met de RvB bespreken.

Daarnaast zal aandacht zijn voor het vasthouden van de prestaties, de KPI's voor de periode 2025-2035 en extra financiële middelen voor het openbaar vervoer en spoor met het oog op de bereikbaarheid van nieuwe woongebieden. Verder spelen het onderhoud en verbeteren van de infrastructuur, ERTMS en goederenvervoer.

Bijeenkomsten

In 2022 kwam de RvC bijeen in acht vergaderingen. Daarnaast vond een aantal informele overleggen plaats. In het eerste deel van de vergaderingen vergaderde de RvC zonder de RvB.

De RvC-leden waren vrijwel altijd allemaal aanwezig (slechts twee maal was één commissaris afwezig). 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 2022, naast de eerder genoemde onderwerpen, onder meer over:

- De jaarstukken 2021
- Controleplan Deloitte
- Opwekking energie op eigen grond
- Zbo
- Stikstof
- Risk management en compliance

In de statuten van ProRail is opgenomen dat de RvC 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 € 35 miljoen. In 2022 heeft de RvC tien investeringsvoorstellen goedgekeurd.

Per vergadering worden ook documenten ter kennisname aan de RvC gezonden door de RvB. Het betreft onder andere informatie over juridische zaken en risico's, kwartaalrapportages, het halfjaarrapport, kamerbrieven en documenten over de subsidieaanvraag.

Een aantal RvC-leden heeft in 2022 bijeenkomsten met de OR bijgewoond.

Bespreken eigen functioneren

In december 2022 heeft de zelfevaluatie van de RvC over het jaar 2022 plaatsgevonden.

Functioneren RvB(-leden)

Het functioneren van de RvB-leden is begin 2022 besproken.

Onafhankelijkheid

De RvC is van mening dat hij in 2022 onafhankelijk heeft kunnen functioneren.

Bijeenkomsten commissies

Auditcommissie

In 2022 kwam de auditcommissie acht keer bijeen (bij al deze vergaderingen waren alle commissarissen die lid zijn van de auditcommissie aanwezig). De auditcommissie heeft o.a. de volgende zaken besproken: de jaarstukken 2021, actualiteiten, halfjaar rapport ProRail, addendum beheerplan en subsidieaanvraag 2023, subsidieverklaringen, kwartaalrapporten Corporate Audit, cybersecurity, de verlenging van de overeenkomst met de accountant, investeringsvoorstellen, fiscale zaken (waaronder belastingbeleid) en de fte-ontwikkeling. De commissie heeft voorts het auditjaarplan en het jaarbudget 2023 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 2022 is Deloitte Accountants B.V. de accountant van ProRail B.V. en Railinfratrust B.V.

Selectie- en benoemingscommissie

In 2022 kwam de selectie- en benoemingscommissie twee keer regulier bijeen en was onder meer de strategische personeelsplanning onderwerp van gesprek. Daarnaast waren er extra overleggen in verband met de benoeming van de interim-COO. De commissie houdt een rooster van aftreden van commissarissen bij en doet voorstellen voor (her)benoeming van commissarissen en RvB-leden. De commissie heeft het diversiteitsbeleid van ProRail besproken.

Remuneratiecommissie

In 2022 kwam de remuneratiecommissie twee keer bijeen. Deze vergaderingen werden gecombineerd met de vergaderingen van de selectie- en benoemingscommissie. In deze vergadering is onder meer gesproken over de evaluatie- en beoordelingssystematiek van de RvB-leden, strategische personeelsplanning, fte's en ontwikkelingen op het gebied van de cao.

Corporate Governance

Structuur van de onderneming

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

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

Raad van commissarissen

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

Samenstelling

De RvC bestaat per eind 2022 uit vijf leden, die zijn benoemd voor een periode van maximaal vier jaar, met een maximum van twaalf jaar. De heer Sondag is per 11 november 2022 teruggetreden. 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 2022	29 juni 2026	Nee
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 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 2022 gewijzigd, daarom is een procedure gestart voor de werving van een nieuw RvC-lid en een opvolger voor mevrouw Helthuis.

Nevenfuncties

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

Naam	Nevenfuncties ultimo 2022
De heer J.G.M. Alders <i>Geboortejaar: 1952</i>	<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 Stichting Landgoed Fraeylemaborg (per 1 januari 2022)
Mevrouw J.G.H. Helthuis <i>Geboortejaar: 1962</i>	<i>Functie:</i> Managing Director, Van Doorne N.V. (tot 28 oktober 2022) <i>Nevenfuncties:</i> <ul style="list-style-type: none"> • Lid raad van commissarissen, De Volksbank
Mevrouw A.C.W. Sneller <i>Geboortejaar: 1965</i>	<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. • Lid raad van advies, Institute of Internal Auditors • Lid Audit Advies Commissie, UWV • Lid raad van bestuur, Stichting Berenschot Beheer
De heer L.M. Sondag <i>Geboortejaar: 1962</i>	<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, Havenbedrijf Rotterdam N.V. • Adviseur, Vos Logistics B.V. • Adviseur, Scelta Mushrooms B.V. • Niet-uitvoerend bestuurder, Eteck B.V.
De heer T.R. Bercx <i>Geboortejaar: 1963</i>	<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 • Lid raad van commissarissen, Achmea Beheer B.V. en een aantal van haar groepsmaatschappijen • Lid raad van innovatie, HR Incubator
De heer C.J.A.M. Romme <i>Geboortejaar: 1960</i>	<i>Functie:</i> - <i>Nevenfuncties:</i> <ul style="list-style-type: none"> • Lid raad van toezicht, Stichting TivoliVredenburg (tot 14 juli 2022) • 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 2022 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	87%	100%	100%	100%
Mevrouw A.C.W. Sneller	87%	100%	-	-
De heer L.M. Sondag	100%	-	0%	0%
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 2022 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	€ 38.143	€ 9.360	€ 1.497
Lid	€ 24.252	€ 9.360	€ 1.497

* Bedrag per commissie, waarbij de selectie- en benoemingscommissie en de remuneratiecommissie uitsluitend voor de vergoeding als één commissie worden aangemerkt, aangezien zij in 2022 gezamenlijk hebben vergaderd.

De hierboven genoemde bedragen zijn ten opzichte van 2021 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 per eind 2022 uit twee statutaire bestuurders (CEO en CFO). Ans Rietstra is per 1 november 2022 teruggetreden als COO. In januari 2023 is de interim COO gestart (geen statutair bestuurder). De CEO en CFO hebben de COO portefeuille (Assetmanagement, Projecten en Verkeersleiding) waargenomen tot de start van de interim COO.

De CEO, CFO en interim COO maken ook onderdeel uit 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, zowel qua man/vrouw-verdeling als qua deskundigheid en competenties. De RvB bestaat uit de volgende 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> <i>geboortjaar 1972</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Strategie • Capaciteitsmanagement • Human Resource Management • Corporate Audit • Veiligheid • Communicatie en Externe Betrekkingen 	1 oktober 2005	15 maart 2016	1 december 2019	Afhankelijk van omvorming ProRail tot zbo**
Mirjam van Velthuizen - Lormans, <i>Chief Financial Officer,</i> <i>geboortjaar 1972</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Finance & Control • Procurement • Integriteit, Risicomanagement en Compliance • Leefomgeving, Juridische zaken en Vastgoed • Innovatie en Technologische Vernieuwing • ICT 	1 november 2021	1 november 2021	N.v.t.	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.

Nevenfuncties

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

Naam	Nevenfuncties ultimo 2022
John Voppen	<ul style="list-style-type: none"> • Lid raad van toezicht, Stichting Deventer Ziekenhuis • Bestuurder Stichting Basketball Academy Utrecht en de Basketball Academy Utrecht <p>Uit hoofde van zijn functie als CEO van ProRail:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vice-President, European Rail Infrastructure Manager • Lid raad van bestuur, Railcenter • Lid raad van bestuur, Stichting Next Generation Infrastructures 2
Mirjam van Velthuizen - Lormans	<ul style="list-style-type: none"> • Lid raad van toezicht en Audit commissie, Nictiz • Lid Curatorium Nijenrode • Lid raad van toezicht en Audit commissie Jeroen Bosch Ziekenhuis (per 1 september 2022)

De nevenfuncties in 2022 van Ans Rietstra, teruggetreden per 1 november 2022 als COO, zijn als volgt:

- Lid van programma board Nyenrode

- Voorzitter, Opdrachtgeversforum in de bouw

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 2022 is de norm vastgesteld op € 216.000,-.
- Aan Ans Rietstra is bij vertrek een vergoeding van € 25.000,- toegekend.
- Er kan in exceptionele gevallen worden afgeweken van de norm, als bedoeld in het eerste punt, indien er 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 (zie organogram) is verantwoordelijk voor het inrichten en uitvoeren van de dagelijkse operatie. De ExCo bestaat uit acht leden, bestaande uit de drie leden van de RvB en 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

Corporate Governance Code

De best practice-bepalingen van de Nederlandse Corporate Governance Code (NCGC) regelen de verhoudingen tussen de raad van bestuur, de raad van commissarissen en de aandeelhouder. De principes kunnen worden opgevat als breed gedragen opvattingen over *good corporate governance*. De NCGC is geschreven voor beursvennootschappen met een statutaire zetel in Nederland. De NCGC levert een positieve bijdrage aan de kwaliteit van ProRail. Daarbij is in de Nota Deelnemingenbeleid Rijksoverheid bepaald dat ProRail als beleidsdeelneming de NCGC, waar relevant, toepast. Daarom handelt ProRail op basis van de voor hem relevante principes en best practices van de NCGC. Vanaf boekjaar 2017 tot en met boekjaar 2022 rapporteert ProRail op basis van de NCGC van december 2016.

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 dus 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 2022 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 2022 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	ProRail is niet beursgenoteerd en heeft geen relatie met financieel analisten, beleggers en pers die onderhevig is aan deze regulering.
Analistenbijeenkomsten	
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.
Toeziend op de certificering van aandelen:	ProRail heeft geen certificaten van aandelen uitgegeven en ook geen stichting administratiekantoor
Principe 4.4 Certificering van aandelen, best practices	

- 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	De RvC draagt een kandidaat voor de benoeming van de externe accountant waarbij de AC advies uitbrengt aan de RvC. Bij het formuleren van de opdracht is aandacht voor de reikwijdte van het onderzoek, de te hanteren materialiteit en het honorarium. De Aandeelhouder is bevoegd tot benoeming.
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.
2.3.3 Reglementen commissies	De reglementen van de commissies zijn intern beschikbaar. Deze worden echter niet op de website van de vennootschap geplaatst.
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 managen van 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 ProRail's 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

De afgelopen jaren hebben we risicomanagement naar een hoger niveau weten te tillen. Vanuit het programma 'Reshaping Risicomanagement' (gebaseerd op COSO/ERM) zijn op corporate niveau zestien dashboards ontwikkeld. Hierin worden de ProRail brede risico's in detail met onder andere achterliggende oorzaken, gevolgen en maatregelen gepresenteerd. Deze hebben allen betrekking op de core business van ProRail. Ieder kwartaal worden de meest ernstige 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 leidt vervolgens tot een verdere aanscherping van zowel risico-omschrijving, risicoclassificatie als benodigde mitigerende acties. In de ExCo zijn de meeste risico-eigenaren vertegenwoordigd.

Van de 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 plaatsvindt.

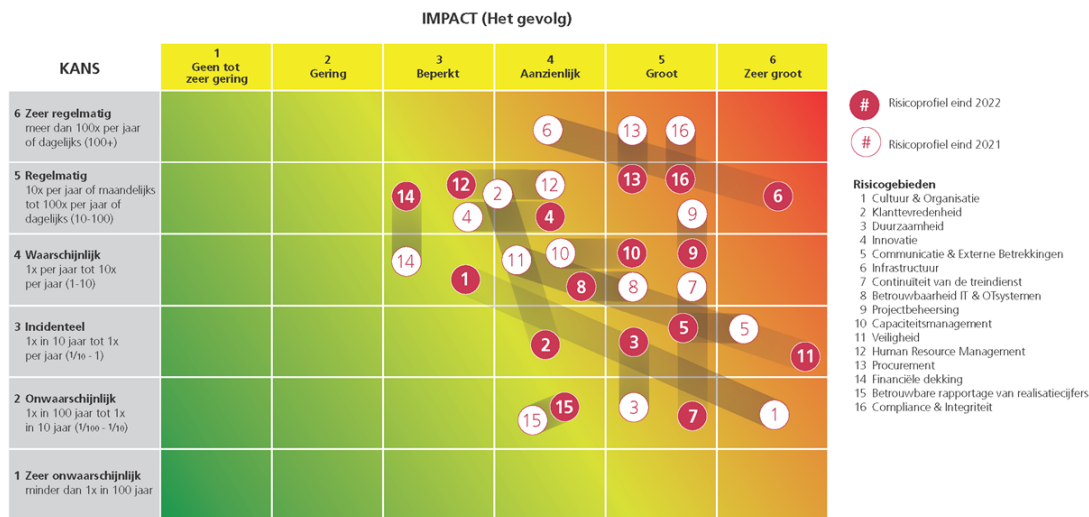
De risico-eigenaren zijn verantwoordelijk voor de beheersing van risico's. De raad van bestuur is eindverantwoordelijk voor het oordeel over deze beheersing en voor de uiteindelijke beslissingen daaromtrent. Mede daardoor is volledige openheid over risico's en risicobepalende factoren essentieel, omdat de organisatie anders niet goed bestuurbaar 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 op basis van de risicomatrix van ProRail. In deze matrix worden risico's op de volgende impactcategorieën beoordeeld: fysieke veiligheid, impactvolle storingen op de infra, compliance, duurzaamheid, financiële schade/kosten, reputatie en klanttevredenheid. 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 hoog). De status en ontwikkeling van een risico wordt door middel van plotten op de risicomatrix inzichtelijk gemaakt.

Verklaring van raad van bestuur

De raad van bestuur verklaart dat de systemen voor de financiële verslaggeving naar behoren hebben gewerkt en geeft aan dat met een redelijke mate van zekerheid kan worden gesteld dat de financiële verslaggeving geen onjuistheid van materieel belang bevat. Het bestuur verklaart dat, (1) voor zover bekend, de jaarrekening een getrouw beeld geeft van de activa, de passiva, en (2) 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 (3) in het jaarverslag de voornaamste risico's waarmee ProRail wordt geconfronteerd, zijn beschreven.

Risicogebieden ProRail

Binnen ProRail worden zestien risicogebieden onderscheiden die relevant zijn voor het behalen van de doelen en prestaties 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 2022.



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

Belangrijkste risicogebieden voor ProRail

Van de zestien risicogebieden lichten we de belangrijkste risico's op zeven risicogebieden uit, omdat deze ultimo 2022 de meest ernstige zijn die de realisatie van de doelstellingen kunnen bedreigen. Dit zijn risico's die zich in het oranje en rode gebied van de risicomatrix bevinden. Ernst van het risico wordt bepaald aan de hand van de score van het netto risico.

6. Infrastructuur

Het belangrijkste risico in dit risicogebied is dat er op een tracé geen treinen kunnen rijden omdat er geen onderhoudscontract is en/of er sprake is van achterstallig onderhoud. Dit kan veroorzaakt worden door de complexiteit in het PGO-contractmanagement, zowel in de uitvoering van het contract als in de aanbesteding en in de markt zetten van deze contracten. Hierdoor loopt ProRail zowel financiële- als compliance risico's. Naast dit risico speelt ook het risico van veilige bereikbaarheid zoals in 2021 is gerapporteerd. De inhoudelijke ontwikkeling van dit risico verklaart de verschuiving van het netto risico van dit risicogebied.

Toelichting beheersing

Beheersmaatregelen zijn ingezet om de non-compliance op te lossen en de periode van non-compliance zo kort mogelijk te laten duren. Alle non-compliant contracteringen volgen conform intern beleid de Tenderboard-procedure waarbij de RvB expliciet akkoord moet geven voor het aangaan van een non-compliant contractering. De beheersmaatregelen voor veilige bereikbaarheid en ook de aantoonbaarheid daarvan kunnen verder worden ontwikkeld.

13. Procurement

In 2021 was het belangrijkste risico dat marktpartijen niet meededen aan aanbestedingen vanwege een tekort aan uitvoerings- en tendercapaciteit. In 2022 zien we dit risico vooral tot uiting komen op het domein treinbeveiliging (TB), waar ingenieursbureaus en aannemers tegen capaciteitsproblemen aanlopen. Oorzaken van dit risico zijn de grote concurrentie en het gebrek aan voldoende opgeleid personeel bij ingenieursbureaus en aannemers. Dit kan als gevolg hebben dat ProRail niet voldoende TB-werk kan wegzetten, met negatieve impact op het realiseren van de maatschappelijke opgave en stijging van de operationele kosten.

Toelichting beheersing

De mitigerende maatregel MBO-railtechniek voor zij-instromers gaat starten in maart 2023. Verder wordt samen met de markt gekeken of de capaciteit vergroot en indien mogelijk efficiënter gemaakt kan worden voor de aannemer. Tevens zullen projecten opnieuw geprioriteerd worden.

16. Compliance & Integriteit

Het belangrijkste risico in dit gebied is het niet voldoen aan wet- en regelgeving op het gebied van natuur en milieu, wat dit jaar specifiek toespitst op de stikstofproblematiek. In 2021 zag dit toe op de blusvoorzieningen in de haven, wat de ontwikkeling van de positie in de matrix verklaart. Door stikstofdepositie kunnen projecten vertraging oplopen en dieselactiviteiten op emplacementen worden stilgelegd. Dit risico wordt onder andere veroorzaakt doordat sommige emplacementen niet beschikken over een vergunning in het kader van de wet Natuurbescherming en deze wordt minder uitgegeven door strengere wetgeving.

Toelichting beheersing

Om dit risico te beheersen worden onder andere ecologische onderbouwingen nabij Natura 2000-gebieden opgesteld. Tevens zal worden ingezet op de verduurzaming van bouwplaatsen en bouwlogistiek, bijvoorbeeld door het inzetten van elektrisch materieel.

9. Projectbeheersing

Het belangrijkste risico in dit gebied is dat projecten tegen hogere kosten of helemaal niet worden gerealiseerd. In 2021 was de voornaamste oorzaak hier het werven en opleiden van medewerkers, waarvoor afgelopen jaar maatregelen zijn getroffen. Inmiddels zijn de voornaamste oorzaken de grote prijsstijgingen van grondstoffen onder andere door de oorlog in Oekraïne en door marktspanning.

Toelichting beheersing

Om de gevolgen van het bovenstaande risico te mitigeren is er een taskforce opgericht. Verder is ProRail bezig om productiegroei efficiënter te realiseren. Daarbij is toenemende aandacht voor het faseren en beter prioriteren van werk.

4. Innovatie

Het belangrijkste risico in dit gebied is dat er te weinig gedigitaliseerd wordt en systeemspongen niet of niet tijdig gereed zijn. Voornaamste oorzaak is dat er onvoldoende bewustzijn en capaciteit beschikbaar zijn voor noodzakelijke ICT-ontwikkelingen waardoor de groei- en duurzaamheidsambitie niet gehaald worden en de capaciteitsuitbreiding niet tijdig gereed is. Hierdoor is de impact van het risico ten opzichte van vorig jaar toegenomen.

Toelichting beheersing

Om dit risico te beheersen zal een integraal systeembeeld worden ontwikkeld waarbij systeemprongen, ICT-visie, techniekvisie en de innovatieagenda als een deel kunnen worden opgenomen (inclusief ATO) in de integrale ontwikkelagenda. Verder zijn met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat afspraken gemaakt over een financieringsstrategie voor sectorbrede systeeminnovaties.

10. Capaciteitsmanagement

In 2021 werd voor capaciteitsmanagement het risico van onvoldoende capaciteit gedurende de door Deutsche Bahn Netz geplande tachtigweekse enkelsporige buitendienststelling als meest belangrijk gezien. Dit risico is inmiddels beter onder controle. Het belangrijkste risico in 2022 in dit risicogebied is dat er onvoldoende capaciteit beschikbaar is voor noodzakelijke ICT-ontwikkelingen door de complexiteit van de organisatie en de systemen. Dit kan leiden tot problemen met de continuïteit van de dienstregeling in de toekomst.

Toelichting beheersing

Om dit risico te beheersen is er een integrale ontwikkelagenda voor ProRail opgesteld en vindt sturing plaats op toekenning resources via de Planningstafel. Vanuit capaciteitsmanagement wordt een prognose aan benodigde maatregelen en projecten concreet gemaakt, zodat de resourcebehoefte duidelijk is.

11. Veiligheid

Het belangrijkste risico in dit gebied is dat wijzigingen (technisch, operationeel en organisatorisch) onvoldoende worden beoordeeld op veiligheidsrisico's doordat het proces voor risicobeheer bij wijzigingen niet consequent wordt toegepast. In 2021 ging de aandacht in dit risico voornamelijk naar de afhankelijkheid van de menselijke factor in de beheersing van veiligheidsrisico's. De inhoudelijk aanscherping van het risico verklaart de verschuiving van het risico van het gele naar het oranje gebied.

Toelichting beheersing

Om dit risico te beheersen zijn aanvullende acties getroffen waaronder het opstellen van een template van het veiligheidsdossier en een template voor een HAZARD-LOG bij de corporate procedure voor risico bij wijziging waarin alle stappen van de CSM-REA (Common Safety Method) zijn opgenomen.

Overige risicogebieden

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

1. Cultuur & organisatie

In 2021 was het belangrijkste risico dat doelstellingen onduidelijk zijn voor de medewerkers. Dit risico is inmiddels meer beheerst. Nu is het belangrijkste risico in dit gebied dat signalen, vragen en meldingen omtrent integriteit, compliance en sociale veiligheid achterwege blijven. Om dit risico te mitigeren wordt de zichtbaarheid vergroot omtrent integriteit en compliance door o.a. programma's, gesprekken, cursussen en dilemmaworkshops.

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 monitoren wordt onder meer jaarlijks een tevredenheidsonderzoek onder reizigers- en goederenvervoerders, havens en verladers, overheden en reizigers gehouden.

3. Duurzaamheid

In 2021 was het belangrijkste risico dat onze doelstelling voor duurzame opwekking van energie niet werd gehaald vanwege tekort aan financiële middelen. Dit risico is inmiddels beheerst doordat subsidie is toegekend. Het belangrijkste risico in dit gebied in 2022 is dat we de maatregelen op duurzaam materiaalgebruik niet tijdig kunnen uitvoeren door tekorten aan financiële middelen. Daarnaast is het risico dat er onvoldoende prioriteit aan wordt gegeven. Als maatregel is een Bestedingsplan Klimaatneutrale en Circulaire Infrastructuurprojecten opgesteld.

5. Communicatie & externe betrekkingen

Het belangrijkste risico op dit gebied is discontinuïteit in relaties met regionale en landelijke overheden en andere 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.

7. Continuïteit van de treindienst

Het belangrijkste risico in dit gebied is dat (goederen)treinen uitvallen. Dit kan veroorzaakt worden door problemen met de inzetbaarheid van operationeel personeel en ook de kwetsbaarheid van de infrastructuur in het Rotterdamse havengebied. Om dit risico te beheersen is gestart met het programma 'Anders werken', waardoor er minder treindienstleidersdiensten nodig zijn. De kans van optreden van dit risico is kleiner geworden, waardoor het risico ultimo 2022 is gepositioneerd in het gele gebied. Voor het havengebied lopen er verschillende trajecten vanuit de afdelingen Asset Management, Verkeersleiding en Capaciteitsmanagement om de problemen op te lossen.

8. Betrouwbaarheid IT & OT-systemen

Het belangrijkste risico in dit gebied is dat IT en OT-systemen niet betrouwbaar of niet beschikbaar zijn, doordat actuele IT & OT security-eisen niet voldoende zijn geïmplementeerd of onvoldoende beheersing is bij het doorvoeren van wijzigingen. Security-initiatieven om dit risico te beheersen omvatten onder andere het integreren van cybersecurity binnen ERTMS en het uitbreiden van de scope en kwaliteit van het huidige Security Operations Center. Hierdoor is de inschatting van de impact van het risico ten opzichte van vorig jaar verlaagd.

12. Human Resource management

Het belangrijkste risico in dit gebied 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. Hierdoor is de inschatting van de impact van het risico ten opzichte van vorig jaar verlaagd.

14. Financiële dekking

Het belangrijkste risico in dit gebied is onvoldoende financiële dekking voor het in stand houden van het bestaande areaal en het realiseren van de ambities voor de periode tot en met 2025. In 2022 is gestart met het opnieuw opbouwen van de financiële reeksen voor Onderhoud en Vervanging (EOV) betreffende de periode 2024-2038. Focus ligt vooral op benodigde financiering voor de periode 2026-2029. In 2022 is de kans op optreden hoger ingeschat ten opzichte van vorig jaar doordat nieuwe ontwikkelingen, zoals prijsverhoging van materialen, om aanvullende financiële middelen vragen.

15. Betrouwbare rapportage van realisatiecijfers

Het belangrijkste risico in dit gebied heeft betrekking op de betrouwbaarheid van interne rapportages. De basisinrichting van de administratieve organisatie en interne beheersing wordt frequent onderhouden en aanvullende controlemaatregelen zijn getroffen, zoals data-analyse en het op peil houden van het kennisniveau van medewerkers.

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 we goed samenwerken. Dat is mogelijk als medewerkers open kunnen zijn, mogen leren van fouten, elkaar kunnen vertrouwen én constructief tegenspreken.

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. Afdeling Integriteit, Risicomanagement en Compliance (IRC) en de Corporate Compliance Officer (CCO) adviseren ProRail daarin.

Gedragcode

De gedragscode van ProRail geeft handvatten voor een goede samenwerking en we brengen deze regelmatig onder de aandacht van onze medewerkers. IRC heeft 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 in 2022 gezorgd voor nieuwsberichten, bijeenkomsten, presentaties, e-learnings, spellen en workshops.

Programmatische activiteiten

In 2022 zijn vanuit afdeling IRC diverse activiteiten georganiseerd, waaronder:

- Verschillende activiteiten en publicaties in de Week tegen Pesten en de Week van de Integriteit, zoals sketches met cabaretiers, interviews en integriteitstheater.
- Workshops over sociale veiligheid, omgang met nevenactiviteiten en belangenverstremming.
- Workshop met rabbijn Awraham Soetendorp over bezielend leiderschap voor alle managers.
- Een 'awareness-game' over omgaan met informatie om bewustzijn te vergroten en daarmee data- en informatielekken te voorkomen.
- Infographic integriteit en animatie over het doen van een melding.

Integriteitscultuur en sturen op compliance

In het kader van sturen op compliance aan de voorkant is in 2022 gestart met het opzetten van een knooppunt van regelgeving en bijbehorende experts bij ProRail. Het doel van dit knooppunt is de vindbaarheid vergroten van regelgeving en een netwerk te formeren van betrokken experts.

Ook is in 2022 de pilot van de ombudsfunctie in de praktijk van start gegaan die is ondergebracht bij IRC. De ombudsfunctie is gericht op het voorkomen en verhelpen van (mogelijke) arbeidsconflicten door de inzet van een externe onafhankelijke bemiddelaar.

De gedragscode, interne procedures en wet- en regelgeving leveren regelmatig vragen op bij onze medewerkers. In 2022 heeft de afdeling IRC 42 (advies)vragen ontvangen. Deze adviesvragen dragen niet alleen bij aan het maken van de juiste keuzes, ze ondersteunen ook de verdere beleidsvorming. Vragen gaan bijvoorbeeld over nevenwerkzaamheden en belangenverstremming, of over hoe men om moet gaan met ongewenst gedrag.

Meldingen

Het aantal meldingen in 2022 bedraagt 64, waarvan drie meldingen 'vermoede misstand'. In vergelijking met de twee voorgaande jaren is het totaal aantal meldingen in 2022 iets

toegenomen. Het aantal vragen daarentegen is gedaald. Een mogelijke verklaring zijn de lagere aantallen workshops in het derde kwartaal door tijdelijk capaciteitstekort.

Het aantal meldingen op het gebied van ongewenste omgangsvormen neemt toe. Deze trend is ook in de samenleving waarneembaar en vindt zijn weerslag in onze organisatie. Daarnaast kan de terugkeer op kantoor na de coronaperiode hieraan hebben bijgedragen.

ProRail kent ook een meldingsprocedure voor meldingen met een maatschappelijke impact (vermoede misstanden). Vanwege de komende wetwijziging van de Wet Bescherming Klokkenluiders heeft ProRail in 2022 voorbereidende werkzaamheden uitgevoerd om deze procedure aan te passen.

Het protocol inzake schendingen van de gedragscode en andere onregelmatigheden is in 2022 door de raad van bestuur en de ondernemingsraad geaccordeerd. Het protocol biedt duidelijkheid over dit meldingsproces en draagt zo bij aan een toegankelijke en veilige meldcultuur.

Privacy & AVG/Wpg

Afgelopen jaar is ProRail verdergegaan met het bevorderen van de bewustwording en implementatie van de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG) en de Wet politiegegevens (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 en actief kan worden gedeeld. De regels die gelden voor het verwerken van persoonsgegevens zijn met presentaties, workshops en communicatie-uitingen onder de aandacht van de medewerkers gebracht.

In 2022 heeft een daling plaatsgevonden van het aantal gemelde datalekken. In dit kader heeft IRC extra activiteiten ontplooid, zoals het creëren van filmpjes, om aandacht te vragen voor de omgang met privacygegevens en mogelijke datalekken. In 2022 is de verplichte externe Wpg-audit afgerond naar de politiegegevens die door buitengewoon opsporingsambtenaren (BOA's) worden verwerkt. Het resultaat van de audit was positief.





Maatschappelijke verslaglegging

Maatschappelijk verslagleggingsbeleid

Reikwijdte

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

Keuze van onderwerpen

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

Informatie- en prestatie-indicatoren

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

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

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

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

Consistentie

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

Verslaggevingscriteria GRI

Dit jaarverslag is opgesteld volgens "GRI Universal Standards 2021" ten aanzien van verslaglegging over duurzaamheid en MVO. ProRail rapporteert op basis van 'With reference', wat inhoudt dat gerapporteerd wordt in lijn met geselecteerde onderdelen van de GRI standaarden. Er is een tabel (GRI Content Index) opgenomen waaruit de voor ons van toepassing zijnde standaarden blijken, gebaseerd op de materiële onderwerpen zoals deze naar voren komen uit de materialiteitsmatrix. De GRI Content Index is voorzien van verwijzingen naar de secties van het jaarverslag waar informatie te vinden is over de gevraagde informatie in de standaarden. Onze maatschappelijke verslaglegging over 2022 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 2022', 'Profiel', 'Onze prestaties', 'Medewerkers', 'Omgeving' en 'Maatschappelijke verslaglegging' in het jaarverslag 2022 van ProRail in alle van materieel belang zijnde aspecten juist is weergegeven in overeenstemming met de GRI Standards (With reference option) van Global Reporting Initiative, de Handreiking maatschappelijke verslaggeving van de Raad voor de Jaarverslaggeving en de interne verslaggevingscriteria van ProRail. De assurance verklaring is enkel opgenomen in het jaarverslag van ProRail B.V. en niet in het jaarverslag van Railinfratrust B.V.

GRI Content Index

Statement of use ProRail B.V. heeft de informatie die in onderstaande GRI content Index is opgenomen over de periode 1 januari 2022 tot en met 31 december 2022 gerapporteerd 'with reference' aan de GRI Standards.

GRI 1 used GRI 1: Foundation 2021

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

Activiteiten en medewerkers

2-6	Omschrijving van de toeleveringsketen van de organisatie	Profiel (Organisatie en activiteiten; Werkgebied), Profiel (Onze waardeketen), Financiën (Financiële prestaties), Financiën (Bestedingen 2022)	Er zijn in het rapportagejaar geen significante veranderingen geweest betreffende de omvang, structuur, eigendom of de waardeketen.
2-7	Samenstelling medewerkersbestand	Kerncijfers (Medewerkers), Medewerkers (Onze medewerkers), Medewerkers (Onze medewerkers; Verdeling man-vrouw) Medewerkers (Onze medewerkers; Cao), Overige niet-financiële informatie	ProRail is actief in Nederland, een weergave naar regio is niet van toepassing.
2-8	Werknemers zonder dienstverband		Wij beschikken niet over het aantal gewerkte uren van de door opdrachtnemers ingezette medewerkers. Hierdoor kunnen wij niet rapporteren op dit onderwerp.

Governance

2-9	De bestuursstructuur van de organisatie	Corporate Governance (Raad van commissarissen), Corporate Governance (Raad van bestuur), https://www.prorail.nl/over-ons/organisatie/raad-van-commissarissen , https://www.prorail.nl/over-ons/organisatie/raad-van-bestuur-en-exco	
2-10	Benoeming en selectie hoogste bestuursorgaan	Corporate Governance (Raad van commissarissen), Corporate Governance (Raad van bestuur)	
2-11	Voorzitter hoogste bestuursorgaan	Corporate Governance (Raad van commissarissen), Corporate Governance (Raad van bestuur)	
2-12	Rol van het hoogste bestuurslichaam met betrekking tot het toezicht op het managen van impacts	Profiel (Maatschappelijk verantwoord ondernemen), Profiel (Materialiteitsanalyse)	
2-13	Delegeren van verantwoordelijkheid voor het managen van impacts	Profiel (Maatschappelijk verantwoord ondernemen)	
2-14	Rol van het hoogste bestuurslichaam bij duurzaamheidsverslaglegging	Profiel (Maatschappelijk verantwoord ondernemen), Profiel (Materialiteitsanalyse)	
2-15	Belangenverstrengeling	Besturing (Integriteit en compliance), Corporate Governance	
2-16	Communicatie over kritieke zorgen	Besturing (Integriteit en compliance), Corporate Governance	Wanneer sprake is van 'critical concerns' worden deze gedeeld met de raad van bestuur. De aantallen worden momenteel niet gemonitord of bijgehouden. Wij zijn voornemens deze registratie de komende jaren in te richten.
2-17	Collectieve kennis van het hoogste bestuursorgaan	Maatschappelijkverslagleggingsbeleid, Profiel (Maatschappelijk verantwoord ondernemen), Profiel (Materialiteitsanalyse), Besturing (Risicomanagement)	
2-18	Evaluatie van de prestaties van de hoogste bestuursorgaan	Corporate Governance (Raad van commissarissen: Bericht van de raad van commissarissen), Besturing (Terugblik en bijeenkomsten raad van commissarissen; Functioneren RvB(-leden))	

2-19	Bezoldigingsbeleid	Corporate Governance (Raad van commissarissen), Corporate Governance (Raad van bestuur)	In 2022 was geen sprake van terugvordering van uitgekeerde beloning aan een bestuurslid. De bezoldiging van bestuursleden bestaat uit een vaste vergoeding. Er zijn geen variabele beloningen die gerelateerd worden aan gestelde doelen en behaalde resultaten.
2-20	Proces van vaststellen bezoldiging	Corporate Governance (Raad van commissarissen), Corporate Governance (Raad van bestuur), https://www.prorail.nl/over-ons/organisatie/raad-van-bestuur-en-exco	
2-21	Jaarlijkse totale vergoedingsratio	Corporate Governance (Raad van commissarissen), Corporate Governance (Raad van bestuur), Jaarrekening	Op dit moment voldoen wij niet aan de rapportagecriteria van deze disclosure. Wij zijn voornemens deze informatie de komende jaren op te nemen.

Strategie en beleid

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

Betrokkenheid stakeholders

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

Betaalbaar spoor (GRI 201: Economische prestatie 2016)

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

201-4 Financiële steun van een overheid Jaarrekening

CO₂-voetafdruk (GRI 302: Energie 2016)

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

CO₂-voetafdruk (GRI 305: Emissies 2016)

3-3	Managementbenadering	Maatschappelijk verslagleggingsbeleid, Omgeving (Betrokkenheid van onze stakeholders; In contact met onze stakeholders), Profiel (Materialiteitsanalyse), GRI-verslaglegging (Afbakening materiële thema's), Profiel (Maatschappelijk verantwoord ondernemen), Onze prestaties (Duurzaam spoor)	We hebben de eisen ten aanzien van de management approach op dit moment niet volledig geïmplementeerd. We streven ernaar dit binnen nu en twee jaar te doen.
305-1	Directe emissies van broeikasgassen (scope 1)	Overige niet-financiële informatie	
305-2	Indirecte emissies van broeikasgassen (scope 2)	Overige niet-financiële informatie	
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 2023 onderzoeken of dit een materiële emissie is. Momenteel beschikken wij voor Scope 3 niet over de onderverdeling naar soorten gas. Wij streven ernaar om in de komende twee jaar te onderzoeken of we deze onderverdeling beschikbaar kunnen krijgen.
305-4	Broeikasgassen emissie-intensiteit		Wij hebben deze informatie momenteel niet beschikbaar. We streven ernaar hier binnen de komende twee jaar over te kunnen rapporteren.
305-5	Vermindering van de uitstoot van broeikasgassen		Wij hebben deze informatie momenteel niet beschikbaar. We streven ernaar hier binnen de komende twee jaar over te kunnen rapporteren.

305-6	Emissies van ozonafbrekende stoffen (ODS)		Deze indicator valt buiten scope.
305-7	Stikstofoxiden (NOx), zwaveloxiden (SOx) en andere significante luchtmissies		Deze indicator valt buiten scope.

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

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

PRORAIL: Punctueel en betrouwbaar spoor

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

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

3-3	Managementbenadering	Maatschappelijk verslagleggingsbeleid, Omgeving (Betrokkenheid van onze stakeholders; In contact met onze stakeholders), Profiel (Materialiteitsanalyse), GRI-verslaglegging (Afbakening materiële thema's), Onze prestaties (Spoorveiligheid)	We hebben de eisen ten aanzien van de management approach op dit moment niet volledig geïmplementeerd. We streven ernaar dit binnen nu en twee jaar te doen.
403-9	Werkgerelateerde verwondingen	Overige niet-financiële informatie	Wij hebben verantwoord over de indicatoren die het meest relevant zijn voor ProRail. Vanwege een systeemwisseling

is het gewerkt aantal uren van medewerkers voor deze indicator niet betrouwbaar te rapporteren. Wij streven ernaar dit in de komende jaren toe te voegen. Daarnaast is het volume van werk van sporaanname 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	Onze prestaties (Spoorveiligheid; Veilig werken)
ProRail indicator	Veilig leven: Aantal aanrijdingen op overwegen	Onze prestaties (Spoorveiligheid; Veilig leven)
ProRail indicator	Veilig leven: Aantal suïcides	Onze prestaties (Spoorveiligheid; Veilig leven)
ProRail indicator	Veilig reizen: Aantal botsingen trein-trein	Onze prestaties (Spoorveiligheid; Veilig reizen)
ProRail indicator	Veilig reizen: Aantal ontsporingen	Onze prestaties (Spoorveiligheid; Veilig reizen)
ProRail indicator	Veilig reizen: Aantal STS-passages (roodseinpassages)	Onze prestaties (Spoorveiligheid; Veilig reizen)

PRORAIL: Capaciteit

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

PRORAIL: Innovatieve oplossingen en ontwikkelingen

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

PRORAIL: Klanttevredenheid en reputatie

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

Afbakening materiële thema's

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

Overige niet-financiële gegevens

Aanvullende algemene informatie

Aanvullende informatie medewerkers

Samenstelling medewerkersbestand	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 2022 heeft 96,0% van de medewerkers van ProRail een vast dienstverband. De overige 4,0% van de medewerkers heeft een dienstverband voor bepaalde tijd.
	Verhouding van vrouwelijke medewerkers naar type dienstverband: 97,5 % vast, 2,5% bepaalde tijd.
	Verhouding van mannelijke medewerkers naar type dienstverband: 95,4% vast, 4,6% bepaalde tijd.
Aantal medewerkers naar dienstverband (full-time/part-time)	In 2022 heeft 87,0% van de medewerkers van ProRail een full-time dienstverband. De overige 13,0% van de medewerkers heeft een part-time dienstverband.
	Verhouding van vrouwelijke medewerkers naar full-time/part-time dienstverband: 69,1% full-time, 30,9% part-time.
	Verhouding van mannelijke medewerkers naar full-time/part-time dienstverband: 94,1% full-time, 5,9% 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 spooraanbesteders in railAlertverband bepaald en vastgelegd in een Arbocatalogus: <https://arbo.railalert.nl/>. Daarnaast beschikt ProRail voor het eigen personeel over een Risico Inventarisatie & Evaluatie (RI&E) en over preventiemedewerkers. Maatregelen en acties die zijn genomen of worden uitgevoerd om werkgerelateerde gevaren te elimineren en risico's te minimaliseren zijn vastgelegd in het 'Meerjarenplan BVR Arbeidsongeval 2021-2024'. Verbetermaatregelen in relatie tot spoorwerk worden samen met aannemers in railAlertverband genomen.

Aantal doden als gevolg van werkgerelateerd letsel In 2022 waren geen fatale werkgerelateerde ongevallen onder de medewerkers van ProRail en de medewerkers van aannemers.

Aantal ernstig gewonden als gevolg van werkgerelateerde ongevallen In 2022 waren er vijf ernstig gewonden als gevolg van werkgerelateerde ongevallen bij opdrachtnemers. Dit betrof tweemaal medewerkers van aannemers die tijdens werkzaamheden in aanraking kwamen met elektrische spanning. Het betrof één maal het vallen van hoogte, één maal een snijincident en éénmaal een zaagincident. Daarnaast was er één incident op ProRailterrein waarbij een machinist ten val kwam en zijn been brak.

Er waren er in 2022 geen ernstig gewonden als gevolg van een ongeval onder ProRail medewerkers.

Aantal bekende werkgerelateerde ongevallen, waarbij sprake was van letsel en verzuim In 2022 was in totaal sprake van 19 werkgerelateerde ongevallen, waarbij sprake was van letsel en verzuim. Er waren hieronder geen ProRailmedewerkers.

De belangrijkste oorzaken van werkgerelateerde ongevallen Vallen, snijden, beknellen, verdraaien, struikelen en verzwikken.

Overige aanvullende informatie

ProRail heeft de volgende externe charters onderschreven

- 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 2022 is geen sprake van herformulering van informatie die in een eerder verslag is verstrekt.

Verslaggevingsperiode 1 januari 2022 t/m 31 december 2022

Datum van het meest recente vorige verslag 8 april 2022

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 2022 rapporteren we met terugwerkende kracht over de realisatie 2021.

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 2021 was 1.368 TJ exclusief auto's en 1.388 TJ inclusief auto's. Dit is opgebouwd uit 1.235 TJ groene elektriciteit (inclusief 12 TJ zelf opgewekte elektriciteit) en 110 TJ groen gas.
Energieverbruik binnen de organisatie uit grijze bronnen (non-renewable)	Totaal energieverbruik uit grijze bronnen in 2021 was 44 TJ. Dit is opgebouwd uit 24 TJ stadsverwarming, 18,5 TJ voor brandstofgebruik van de dienstwagens en 1,5 TJ aan diesel ten behoeve van noodstroomaggregaten.
Totaal elektriciteitsgebruik	Het totale elektriciteitsgebruik van ProRail bedroeg in 2021 137 GWh.
Totaal gasgebruik	Het totale gasverbruik van ProRail bedroeg in 2021: 3,5 mln. m ³ gas.
Energieverbruik buiten de organisatie	Totaal energiegebruik buiten de organisatie in 2021 bedroeg: 12.410 TJ (2020: 14.860 TJ). Dit is inclusief energieverbruik van dieseltreinen.
Energie-intensiteit	De energie intensiteit van ProRail is onderverdeeld naar drie categorieën: <ul style="list-style-type: none"> - Stations (gerapporteerd per m²): 0,215 GJ/m² - Infra (per km spoor): 122,0 GJ/km - Kantoren (per m²): 1,01 GJ/m² De energie intensiteit van de stations bevat elektriciteit, aardgas (incl. groen gas) en stadsverwarming. De energie intensiteit van infra en kantoren bevat elektriciteit, aardgas (incl. groen gas) en stadsverwarming en dieselverbruik noodstroomaggregaten.
Reductie van het energieverbruik	ProRail heeft in 2021 voor 2,5 mln. kWh aan procesmaatregelen getroffen, ruim de helft is door stations gerealiseerd (1,3 mln kWh). Het betreft besparing van gas, elektriciteit en stadsverwarming. 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.
Reductie van de energiebehoefte ten aanzien van producten en diensten	Door het verminderen van wissels is minder energie nodig voor het laten rijden van treinen. Ook de implementatie van Routelint zorgt voor een energiebesparing bij de treinen. De totale ketenbesparing is ongeveer XX TJ. 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

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 2021 is vastgelegd in de Emissie inventaris 2021 (<https://www.prorail.nl/siteassets/homepage/toekomst/documenten/voortgangsrapportage-scope-1en2---i-2021-voorlopige-voetafdruk-2021.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 2021 7,15 kiloton. Dit is inclusief 2 kiloton emissie als gevolg van verbranding van Biogas.
-----------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Indirecte emissies van broeikasgassen (scope 2)	Indirecte emissie van broeikasgassen (CO ₂) in Nederland in 2021 bedroeg naar gewicht 0,768 kiloton.
Andere indirecte emissies van broeikasgassen (scope 3)	De scope 3 emissies (CO ₂) in 2021 bedroegen in totaal 0,233 kiloton. Dit wordt veroorzaakt door zakelijk personenvervoer, zoals zakelijke kilometers met vliegtuigen, privéauto's en openbaar vervoer.

Aanvullende informatie milieu screening 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 inkooppeisen ten aanzien van milieu aspecten.
--------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------





Jaarrekening 2022

Inhoudsopgave

Geconsolideerde balans per 31 december 2022	147
Geconsolideerde winst- en verliesrekening over 2022	148
Geconsolideerd overzicht van het totaalresultaat 2022	149
Geconsolideerd kasstroomoverzicht 2022	150
Toelichting op de geconsolideerde balans, de geconsolideerde winst- en verliesrekening en het geconsolideerde kasstroomoverzicht	151
Enkelvoudige balans per 31 december 2022	189
Enkelvoudige winst- en verliesrekening per 31 december 2022	190
Toelichting op de enkelvoudige balans en de enkelvoudige winst- en verliesrekening	191

Geconsolideerde balans per 31 december 2022

(Vóór verwerking van het resultaat)

Bedragen in miljoenen euro's

Activa		31 december 2022	31 december 2021
Vaste activa			
Immateriële vaste activa	1	266	259
Materiële vaste activa	2	19.775	19.350
		<u>20.041</u>	<u>19.609</u>
Vlottende activa			
Voorraden	3	19	21
Onderhanden projecten in opdracht derden	4	10	11
Vorderingen en overlopende activa	5	194	253
Liquide middelen	6	539	276
		<u>762</u>	<u>561</u>
Totaal Activa		20.803	20.170
Passiva			
Eigen vermogen	7		
Gestort kapitaal		0,02	0,02
Wettelijke reserve		29	33
Agio		1.599	1.599
Overige reserve		-24	-28
Onverdeeld resultaat		-	-
		<u>1.604</u>	<u>1.604</u>
Voorzieningen	8	74	64
Langlopende schulden	9	18.184	17.774
Kortlopende schulden en overlopende passiva	10	942	729
		<u>20.803</u>	<u>20.170</u>
Totaal Passiva		20.803	20.170

Geconsolideerde winst- en verliesrekening over 2022

Bedragen in miljoenen euro's

	2022	2021
Netto omzet		
Exploitatiebijdragen Rijksoverheid	1.021	910
Gebruiksvergoeding	355	343
Overige	<u>45</u>	<u>41</u>
	1.422	1.294
Geactiveerde productie eigen bedrijf	110	126
Overige bedrijfsopbrengsten	<u>5</u>	<u>6</u>
Som der bedrijfsopbrengsten	13	1.426
Bedrijfslasten	14	
Kosten van uitbesteed werk en andere externe kosten	-916	-914
Lonen en salarissen	-402	-379
Sociale lasten	-95	-87
Afschrijvingskosten (im)materiële vaste activa	-87	-94
Overige waardeveranderingen (im)materiële vaste activa	-3	-4
Bijzondere waardevermindering van vlottende activa	0	0
Overige bedrijfslasten	<u>-33</u>	<u>-28</u>
Som der bedrijfslasten	-1.535	-1.507
Financiële baten en lasten	15	
Rentebaten en soortgelijke opbrengsten	2	0
Rentelasten en soortgelijke kosten	<u>-11</u>	<u>-4</u>
	-9	-4
Resultaat voor belastingen	<u>-6</u>	<u>-84</u>
Belastingen	16	17
Resultaat voor mutatie egalisatierekening	<u>-0,8</u>	<u>-0,5</u>
Mutatie egalisatierekening	18	18
Resultaat na belastingen	<u>7</u>	<u>85</u>
	-	-

Geconsolideerd overzicht van het totaalresultaat 2022

Bedragen in miljoenen euro's

	2022	2021
Geconsolideerd resultaat na belastingen	-	-
Rechtstreekse mutaties in het eigen vermogen	-	-
Totaalresultaat	-	-

Geconsolideerd kasstroomoverzicht 2022

Bedragen in miljoenen euro's

	2022	2021
Ontvangsten vanuit Infrastructuurfonds	1.239	1.076
Ontvangsten van vervoerders	361	343
Ontvangsten van derden	114	106
Ontvangsten beheer, onderhoud en derden projecten (OHP)	1.714	1.524
Betalingen aan leveranciers ¹	-1.113	-1.213
Betalingen aan werknemers	-363	-316
Betalingen leveranciers en werknemers beheer, onderhoud en derden projecten (OHP)	-1.476	-1.530
Afdrachten/Ontvangsten omzetbelasting	-108	-103
Betaalde winstbelasting	-1	0
Kasstroom uit bedrijfsoperaties	130	-108
Ontvangen interest	-	-
Betaalde interest	-5	-5
Kasstroom uit operationele activiteiten	125	-113
Ontvangsten vanuit Infrastructuurfonds	1.364	1.054
Ontvangsten van derden	145	146
Betalingen aan leveranciers	-1.263	-1.074
Betalingen aan werknemers	-107	-109
Kasstroom uit investeringsactiviteiten	138	18
Aflossing leningen	-	-
Kasstroom uit financieringsactiviteiten	-	-
Totale kasstroom	263	-95
Liquide middelen einde boekjaar	539	276
Liquide middelen begin boekjaar	276	371
Mutatie liquide middelen	263	-95

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 2022, dat is geëindigd op balansdatum 31 december 2022.

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 2022 hebben zich geen transacties met verbonden partijen voorgedaan op niet-zakelijke grondslag.

Schattingen en onzekerheden

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

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

- Gebruiksduren van materiële vaste activa

Schattingswijziging materiële vaste activa

Tot 1 januari 2022 werden een tweetal activasoorten in de categorie 'Dragen, geleiden en doorsnijden' afgeschreven in een termijn van respectievelijk 25 en 15 jaar. Nieuwe inzichten hebben geleid tot het hanteren van een verlengde afschrijvingstermijn van respectievelijk 30 en 20 jaar. Daarnaast is in de categorie 'Beveiligen' in het kader van de doorontwikkeling op ERTMS de levensduur in een aantal baanvakken verkort van een gemiddelde levensduur van 39 jaar naar een gemiddelde levensduur van 13 jaar.

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

Het positieve effect van de schattingswijziging in de categorie 'Dragen, geleiden en doorsnijden' bedraagt EUR € 3,7 miljoen en het negatieve effect van de schattingswijziging in de categorie 'Beveiligen' bedraagt € 9,6 miljoen. Per saldo is het effect van de schattingswijziging in de winst- en verliesrekening over boekjaar 2022 € 5,9 miljoen negatief.

Afrondingsverschillen

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

Financiële instrumenten

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

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

Handels- en overige vorderingen

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

Lang- en kortlopende schulden en overige financiële verplichtingen

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

Bijzondere waardeverminderingen financiële activa

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

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

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

Als in een latere periode de waarde van het actief, onderhevig aan een bijzondere waardevermindering, stijgt en het herstel objectief in verband kan worden gebracht met een gebeurtenis die plaatsvond na de opname van het bijzondere 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, de TESI (Technische Economische Stuur Informatie) lijst, de volgende definities:

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

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

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

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

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

Afschrijvingen

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

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

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

	Ondergrens	Bovengrens	Gemiddelde afschrijvingstermijn
Dragen, geleiden en doorsnijden	5	120	59
Energie	15	80	44
Transfer	10	100	43
Beheersen en communicatie	3	30	25
Beveiligen	6	75	31

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

bijbehorende afschrijvingstermijnen. In voorkomende gevallen vindt aanpassing van de gebruiksduur en afschrijving prospectief plaats.

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

Bijzondere waardevermindering

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

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

Voorraden

Voorraden worden gewaardeerd tegen kostprijs of lagere opbrengstwaarde. De kostprijs bestaat uit de verkrijgingsprijs, vermeerderd met overige kosten om de voorraden op hun huidige plaats en in hun huidige staat te brengen. Voor de voorraad onderdelen wordt hierbij gebruik gemaakt van de gewogen gemiddelde kostprijs. De opbrengstwaarde is gebaseerd op de meest betrouwbare schatting van het bedrag dat de voorraden naar verwachting zullen opbrengen.

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

Onderhanden projecten in opdracht van derden

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

Overige financiële activa

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

Liquide middelen

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

Passiva

Eigen vermogen

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

Voorzieningen

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

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

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

Jubileumvoorziening

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

Reorganisatievoorziening

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

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

Voorziening voor verlieslatende contracten

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

Voorziening AK

Dit betreft een reservering voor verwachte tekorten op de dekking van de kosten voor Projectmanagement, Engineering, Administratie en Toezicht (PEAT) die gemaakt worden in de planuitwerkingsfase en de realisatiefase van een project. De voorziening wordt bij oplevering van

het betreffende project overgeboekt naar de investeringsbijdragen en valt jaarlijks vrij naar rato van de afschrijvingen.

Voorziening uit hoofde van claims, geschillen en rechtsgedingen

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

Overige voorzieningen

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

Lang- en kortlopende schulden

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

Lease activa en leaseverplichting

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

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

Financiële leasing

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

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

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

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

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

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

Operationele leasing

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

Investeringsbijdrage

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

Pensioenen

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

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

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

Egalisatierekening

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

Resultaatbepaling

Opbrengstverantwoording

Netto-omzet

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

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

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

De van spoorwegondernemingen geïnde vergoedingen voor gebruik van het landelijk railnet worden onder 'Gebruikvergoeding' 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-aftekbare 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 2021		
Aanschafwaarde	430	430
Cumulatieve afschrijvingen	-171	-171
Boekwaarde	259	259
Mutaties in de boekwaarde		
Investeringen	40	40
Desinvesteringen	0	0
Afschrijvingen	-26	-26
Overige mutaties	-7	-7
Saldo	7	7
Stand per 31 december 2022		
Aanschafwaarde	464	464
Cumulatieve afschrijvingen	-198	-198
Boekwaarde	266	266

In de ontwikkelingskosten zijn onder andere kosten geactiveerd inzake ERTMS (€ 90 miljoen), Spoorweb, het informatie-, communicatie- en samenwerkingsplatform van ProRail (€ 14 miljoen), TVP (Trein Vrije Periode) planningssysteem (€ 9 miljoen) en het ERP pakket SAP 4 Hana (€ 10 miljoen) en Informatiesysteem Naiade (bron voor functionele configuratiegegevens van ProRail) (€ 10 miljoen).

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

Overige mutaties

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

Op basis van nieuwe inzichten is dit jaar onder de overige mutaties een correctie opgenomen welke betrekking heeft op het ten onrechte opnemen van programmamanagementkosten in de waardering ultimo 2021. Deze geactiveerde kosten, immateriële vaste activa € 16 miljoen en materiële vaste activa van € 3 miljoen, vinden hun oorsprong vóór 2022. In het huidige boekjaar is de correctie ten laste van de winst en verliesrekening gebracht, € 18 miljoen (geactiveerde productie eigen bedrijf) en € 1 miljoen (kosten van uitbesteed werk en overige externe kosten).

Tot slot zijn de bijbehorende investeringsbijdragen van € 19 miljoen (Overlopende passiva), ten gunste van de winst en verliesrekening (exploitatiebijdrage) gebracht. Hiermee is per saldo geen sprake van een resultaatseffect.

2. Materiële vaste activa

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	Dragen, geleiden en doorsnijden	Energie	Beheersen en communicatie	Beveiligen	Transfer	Gebruiksrecht activa	Werken in constructie	Totaal
Stand per 31 december 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	0	-	-10.720
Boekwaarde	13.123	1.491	459	976	2.179	32	1.091	19.350
Mutaties in de boekwaarde								
Investeringen	-	-	-	-	-	-	1.046	1.046
Ingebruikname	499	62	56	24	82	-	-722	-
Desinvesteringen	-9	-1	0	-	-1	-	-	-11
Afschrijvingen	-325	-60	-61	-79	-75	0	-	-601
Bijzondere waardeverminderingen	-	-	-	-	-	-	-	-
Overige mutaties	-8	1	-	-	-	-	-2	-9
Saldo	157	2	-5	-55	6	0	322	425
Stand per 31 december 2022								
Aanschafwaarde	19.746	2.616	1.502	2.431	3.208	32	1.412	30.948
Cumulatieve afschrijvingen	-6.467	-1.123	-1.048	-1.511	-1.023	-1	-	-11.172
Boekwaarde	13.279	1.493	453	920	2.185	31	1.412	19.775

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	851	-	-	-	-	-
Aardebaan (incl. voorzieningen)	1.145	-	-	-	-	-
Gebouwen	241	-	-	-	-	31
Bovenbouw (incl. ballast)	3.730	-	-	-	-	-
Bruggen	3.949	-	-	-	-	-
Tunnels	2.053	-	-	-	-	-
Geluidschermen	461	-	-	-	-	-
Overwegen	187	-	-	-	-	-
Overige	662	-	-	-	-	-
Bovenleiding en draagconstructies	-	882	-	-	-	-
Onderstations/voedingsinstallaties	-	611	-	-	-	-
Hard- en software van de systemen voor de aansturing van de treindienst	-	-	135	-	-	-
Reizigersinformatiesystemen	-	-	54	-	-	-
Telecommunicatienetwerken	-	-	209	-	-	-
Overige communicatieapparatuur en hardware en software	-	-	55	-	-	-
Baanvak- en emplacementsbeveiliging (zoals: detectiesystemen, seinen en treinbeïnvloedingssystemen)	-	-	-	920	-	-
Perrons inclusief overkappingen	-	-	-	-	1.016	-
Toegang tot perrons (zoals: roltrappen, liften, bruggen en tunnels)	-	-	-	-	490	-
Publieke aandeel in stationsgebouwen	-	-	-	-	422	-
Fietsenstallingen	-	-	-	-	257	-
Boekwaarde	13.279	1.493	453	920	2.185	31

Investeringen

De bruto investeringen in materiële vaste activa bedroegen in 2022 € 1.082 miljoen en zijn 5% hoger dan in 2021 (€ 1.029 miljoen). In de verloopstaat materiële vaste activa zijn de project gerelateerde kosten die niet voor activering in aanmerking komen van € 36 miljoen in mindering gebracht op de investeringen. Van het totaal aan bruto investeringen in 2022 is € 859 miljoen gefinancierd door ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (2021: € 809 miljoen) en € 223 miljoen door derden (2021: € 220 miljoen).

Ingebruikname

De in gebruik genomen vaste activa bedragen in 2022 € 722 miljoen en hebben onder andere betrekking op het aanleggen en vernieuwen van emplacements, bovenbouwvernieuwingsprojecten, onderdoorgangen en bruggen.

Gebruiksrecht activa

Onder de materiële vaste activa is ultimo 2022 begrepen een bedrag van € 31,4 miljoen (ultimo 2021: € 31,7 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>	2022	2021
Aanschafwaarde voorraad onderdelen	21	22
Voorziening incurant	-1	-1
	19	21

De boekwaarde van de voorraden die op balansdatum zijn gewaardeerd tegen lagere opbrengstwaarde, bedraagt € 1 miljoen (2021: € 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>	2022	2021
Stand vordering omgevingswerken per 1 januari	4	-8
Kosten in het boekjaar	75	79
Gedeclareerde bedragen in het boekjaar	-72	-67
Stand vordering omgevingswerken per 31 december	7	4
Onderhanden projecten in opdracht van derden	10	11
Vooruitgefactureerde bedragen aan derden	3	7
Stand vordering omgevingswerken per 31 december	7	4

5. Vorderingen en overlopende activa

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2022	2021
Vorderingen op derden	42	43
Overige kortlopende vorderingen	119	188
Overlopende activa	33	22
	<u>194</u>	<u>253</u>

Bij de waardering van de vorderingen is bij de vorderingen op derden en vorderingen uit hoofde van door derden veroorzaakte schades rekening gehouden met mogelijke oninbaarheid van € 0,2 miljoen (2021: € 0,2 miljoen). Alle posten hebben een resterende looptijd korter dan een jaar.

Vorderingen op derden

Het saldo vorderingen op derden bestaat uitsluitend uit vorderingen op debiteuren, voornamelijk in het kader van gefactureerde projectkosten en gebruiksvergoedingen aan derden.

Overige kortlopende vorderingen

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2022	2021
Vorderingen omzetbelasting	6	42
Vorderingen op Rijksoverheid	29	79
Overige vorderingen	84	66
	<u>119</u>	<u>188</u>

In de overige vorderingen ultimo 2022 is onder andere een bedrag inzake nog te factureren gebruiksvergoeding van € 33 miljoen opgenomen (2021: € 31 miljoen). Daarnaast is er een nog te factureren bedrag van € 45 miljoen (2021: € 9 miljoen) aan derden opgenomen, voor nog te factureren bedragen in het kader van investeringswerken in (im)materiele vaste activa.

Overlopende activa

De overlopende activa bestaan uit vooruitbetalingen. Het totaalbedrag bedrag dat langlopend is bedraagt per ultimo 2022 € 8 miljoen.

6. Liquide middelen

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2022	2021
Totaal banktegoeden	539	276

ProRail houdt zijn banktegoeden aan op een speciale rekening bij het ministerie van Financiën conform de Comptabiliteitswet.

Het saldo liquide middelen wordt grotendeels gevormd door van derden vooruitontvangen bedragen voor onderhoud en vernieuwing van omgevingswerken, voorfinanciering van geormerkte programma's en verplichtingen aan leveranciers.

In de liquide middelen is een bedrag van € 0,7 miljoen (2021: € 0,7 miljoen) aan afgegeven garanties voor met name huurovereenkomsten begrepen. Over dit bedrag kan ProRail niet vrij beschikken.

Daarnaast is een bedrag van € 23 miljoen opgenomen onder de liquide middelen voor het uitvoeren van contractmanagement taken ten behoeven van HSL-Zuid. Deze taken worden onder verantwoordelijkheid uitgevoerd van de concessiehouder HSL-Zuid (Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat). ProRail kan daarom niet vrij beschikken over dit bedrag. Onder de Overige kortlopende schulden / Schulden aan Rijksoverheid is de verplichting verantwoord. De kasstromen voor het uitvoeren van de betreffende contractmanagement taken worden gesaldeerd opgenomen in het kasstroomoverzicht. Het saldo van de ontvangsten en betalingen bedroeg in 2022 € 25 miljoen en is onder de kasstroom uit operationele activiteiten bij de Betalingen aan leveranciers verantwoord.

7. Eigen vermogen

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	Gestort kapitaal	Wettelijke reserve	Agio	Overige reserves	Onverdeeld resultaat	Totaal
Stand per 31 december 2021	0,02	33	1.599	-28	-	1.604
Mutaties						
Mutatie reserve	-	-4	-	4	-	0
Resultaat lopend boekjaar	-	-	-	-	-	-
Stand per 31 december 2022	0,02	29	1.599	-24	-	1.604

Aandelenkapitaal

Het maatschappelijke aandelenkapitaal bedraagt € 90.000 en is verdeeld in 200 aandelen van elk € 450,-. Het geplaatste en gestorte aandelenkapitaal bestaat uit 44 aandelen (2021: 44 aandelen) en bedraagt € 19.800 (2021: € 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 2022 is een nettoresultaat van € – miljoen (2021: € – 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			Vrijval	Stand per 31 december
	2021	Toevoegingen	Onttrekkingen		2022
Jubileumuitkeringen	11	0	-1	-1	9
Reorganisatiekosten	2	0	-1	-2	0
Voorziening AK	1	0	0	0	1
Voorziening uit hoofde van claims, geschillen en rechtsgedingen	11	14	-7	0	17
Overige	39	25	-16	-1	47
Totaal	64	39	-25	-4	74

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 2022.

De gehanteerde veronderstellingen zijn als volgt:

	2022	2021
Disconteringsvoet	3,10%	0,35%
Arbeidsongeschiktheidsrisico (leeftijdsafhankelijk)	0,13%-1,71%	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 € 1 miljoen.

Reorganisatiekosten

In de reorganisatievoorziening zijn de kosten als gevolg van lopende herstructurering opgenomen die niet in verband staan met de doorlopende activiteiten van de onderneming. Het kortlopende deel van de reorganisatievoorziening bedraagt € 0,2 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 uit hoofde van claims, geschillen en rechtsgedingen

De voorziening is bestemd ter dekking van de mogelijke uitkomsten inzake lopende claims en procedures. Het langlopend gedeelte van deze voorziening bedraagt € 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>	2022	2021
Onderhandse leningen	73	73
Verplichting Regeling 'Eerder stoppen met werken'	3	2
Overlopende passiva	18.108	17.699
	18.184	17.774

Onderhandse leningen

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	Institutionele beleggers	Totaal
Stand per 31 december 2021	73	73
Mutaties		
Toevoegingen	-	-
Aflossingen	-	-
Stand per 31 december 2022	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 € 86 miljoen (2021: € 103 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 € 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 2022 reeds geopteerd hebben voor gebruikmaking van de regeling. De toevoeging aan de verplichting gedurende een boekjaar vindt plaats ten laste van het resultaat.

Ten aanzien van personeelsleden die ultimo 2022 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	2
Stand per 31 december 2021	2
<i>Mutaties</i>	
Toevoeging	3
Onttrekking	-1
Vrijval	
Stand per 31 december 2022	4
Verplichting Regeling 'Eerder stoppen met werken' - kortlopend	1
Verplichting Regeling 'Eerder stoppen met werken' - langlopend	3
Stand per 31 december 2022	4

Overlopende passiva

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2022	2021
Vooruitontvangen omgevingswerken	190	183
Investeringsbijdragen	17.918	17.516
	18.108	17.699

Vooruitontvangen omgevingswerken

ProRail voert in opdracht van derden, voornamelijk gemeenten en provincies, werken uit zoals onderdoorgangen, spoorwegovergangen en geluidswallen. Deze partijen hebben aan ProRail een vergoeding betaald bij oplevering van het werk of betalen jaarlijkse vergoedingen. Deze vergoedingen worden door ProRail onder de overlopende passiva verantwoord als bijdrage voor periodiek onderhoud aan en toekomstige vernieuwing van deze objecten. Hiernaast is er sprake van oprenting tegen 2,8% (2021: 0%). Ten aanzien van de aanwending bij onderhoud wordt verondersteld dat deze gelijk is aan de jaarlijkse bijdragen en oprenting over de gestorte afkoopsommen (€ 9 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 2022 was de vrijval € 5 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	42	141	183
Stand per 31 december 2021	51	142	193
<i>Mutaties</i>			
Bijdragen	13	4	18
Oprenting	1	4	5
Aanwending	-9	-1	-10
Vrijval	0	-5	-5
Stand per 31 december 2022	56	145	200
Omgevingswerken – kortlopend	9	1	10
Omgevingswerken – langlopend	46	144	190
Stand per 31 december 2022	56	145	200

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 € 681 miljoen (2021: € 680 miljoen).

Onder de investeringsbijdragen is een bedrag van € 51 miljoen (2021: € 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	448	87	535
Investeringsbijdrage - langlopend	14.633	2.883	17.516
Stand per 31 december 2021	15.081	2.970	18.051
<i>Mutaties</i>			
Ontvangen bijdragen	898	146	1.044
Desinvesteringen	-41	-3	-44
Afschrijvingen	-469	-72	-540
Overige mutaties	-34	9	-25
Stand per 31 december 2022	15.435	3.051	18.486
Investeringsbijdrage - kortlopend	476	92	568
Investeringsbijdrage - langlopend	14.959	2.959	17.918
Stand per 31 december 2022	15.435	3.051	18.486

Ontvangen bijdragen

De toevoegingen van de investeringsbijdragen betreffen de ontvangen bijdragen van de Rijksoverheid voor 2022 van € 898 miljoen (2021: € 748 miljoen) en van derden, met name gemeenten en provincies van € 146 miljoen (2021: € 216 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>	2022	2021
Leveranciers en handelscrediteuren	46	26
Belastingen en sociale lasten	24	22
Overige kortlopende schulden	355	194
Overlopende passiva	517	487
	<u>942</u>	<u>729</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 2022 van € 24 miljoen (2021: € 22 miljoen).

Overige kortlopende schulden

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2022	2021
Schulden aan Rijksoverheid	169	24
Vooruitontvangen subsidiebedragen	59	68
Personeelsaanpakken (vakantiegeld en vrijetijdsaanpakken)	26	22
Nog te ontvangen facturen	89	62
Overige kortlopende schulden	12	17
	<u>355</u>	<u>194</u>

Schulden aan Rijksoverheid

De kortlopende schulden Rijksoverheid hebben met name betrekking op terug te betalen beschikte middelen. Daarnaast zijn onder de schulden aan Rijksoverheid de ontvangen gelden van het ministerie voor het uitvoeren van de contractmanagement taken ten behoeve van HSL Zuid. Deze verplichting bedraagt ultimo 2022 € 23 miljoen.

Vooruitontvangen subsidiebedragen

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2022	2021
Voorfinanciering van geormerkte programma's	3	10
Vooruit ontvangen subsidiegelden aanleg (MIRT)	1	2
Vooruit ontvangen subsidie kapitaallasten en onderhoud (EOV)	-	-
Vooruit ontvangen gelden van de Europese Unie	4	-
Vooruit ontvangen gelden van lagere overheden en derden	50	56
FENS projecten	0	0
	<u>59</u>	<u>68</u>

Overige kortlopende schulden

In de overige kortlopende schulden is per ultimo 2022 een bedrag van € 3 miljoen verantwoord inzake vooruitontvangen bedragen betreffende onderhanden projecten derden.

Overlopende passiva

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2022	2021
Investeringsbijdragen	568	535
Vooruitontvangen omgevingswerken	10	10
Egalisatierekening	-62	-58
	<u>517</u>	<u>487</u>

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 2022 is als volgt:

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2022	2021
Stand per 1 januari	-58	-26
<i>Mutaties</i>		
Resultaat	-7	-85
Overige	3	52
	<u>-62</u>	<u>-58</u>

Mutatie resultaat

Het resultaat 2022 van € 7 miljoen negatief (2021: € 85 miljoen negatief) betreft het verschil tussen de verleende subsidie in 2022 en de werkelijke kosten van de door subsidieverlener opgedragen taken.

Mutatie overige

De mutatie op de regel 'Overige' is in 2022 € 3 miljoen (2021: € 52 miljoen), dit volgt uit de afspraken inzake de bandbreedte van het saldo van de egalisatierekening van + en +/- 5% van de gemiddelde EOVS subsidie van de afgelopen 5 jaar.

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 tweejaarlijks een beheerplan op met concrete doelstellingen voor de betreffende jaren. ProRail meet zijn prestaties aan de hand van afgesproken kernprestatie-indicatoren en rapporteert twee keer per jaar aan het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

Investeringsverplichtingen

De aangegane financiële verplichtingen inzake investeringen en onderhanden projecten bedroegen per ultimo 2022 circa € 1,4 miljard (2021: € 1,0 miljard). De stijging is te verklaren door de verwachte stijging van de productie in de toekomst.

Meerjarencontracten

ProRail heeft overeenkomsten afgesloten voor schoonmaak en onderhoud transferruimten van stations met een waarde van circa € 90 miljoen per jaar. Deze beheerovereenkomsten zijn afgesloten met een onbepaalde looptijd.

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

<i>Aangegane verplichtingen naar vervaltermijnen in miljoenen euro's</i>	<i>< 1 jaar</i>			<i>1-5 jaar</i>	<i>> 5 jaar</i>	<i>Totaal</i>
Prestatie Gericht Onderhoud contracten (PGO) voor onderhoud aan de spoorinfra	153	230	0	383		
Huisvesting (huur en servicekosten)	6	15	1	22		
Lease (auto's)	3	3	0	6		
ICT-Beheer	51	97	63	211		
Onderhoud beveiligingssystemen, liften en roltrappen	24	95	169	288		
Diverse overeenkomsten	46	73	2	121		
	283	512	235	1.030		

De leasekosten voor auto's bedroegen over 2022 € 2,9 miljoen (2021 € 2,7 miljoen). In de leaseovereenkomsten zijn opties tot verlenging opgenomen. De huurkosten inzake huisvesting waren in 2022 € 7,7 miljoen (2021 € 9,3 miljoen). In een aantal huurovereenkomsten zijn (stiltzweigende) opties tot verlenging opgenomen.

Omgevingsvergunningen milieu

Milieuwetgeving verplicht ProRail om omgevingsvergunningen milieu te verkrijgen voor de emplacementen in zijn beheer. In deze omgevingsvergunningen is de toegestane milieu ruimte geregeld die gepaard gaat met de activiteiten van vervoerders op die emplacementen, dat wil zeggen de hoeveelheid geluid dat mag worden gemaakt en welk risico vanwege het rangeren

met gevaarlijke stoffen toelaatbaar is. De verplichtingen die hieruit voortvloeien hebben geleid tot (geluids-)bron bestrijdende maatregelen aan het rijdend materieel.

Het Uitvoeringsprogramma Geluid Emplacementen (UPGE) is erop gericht dat na afronding van het programma alle emplacementen voldoen aan de geluidsnormen uit de Handreiking industrielawaai en vergunningverlening 1998 (beoordeeld volgens de Circulaire piekgeluiden spoorwegemplacementen 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 emplacementen 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 emplacementen 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 2022 gestegen naar 24% (2021: 22,8%). 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.

Met het nieuwe CAO akkoord dat 19 december 2022 is gesloten zal de pensioenpremie vanaf 2023 verhoogd worden. De verhoging van pensioenpremie betekent dat de opbouw van het pensioen wordt verhoogd. Afsproken is dat de komende jaren de pensioenpremie stapsgewijs als volgt wordt verhoogd:

- 1 januari 2023: 25,5%
- 1 januari 2024: 27,0%
- 1 januari 2025: 28,9%

ProRail heeft na betaling van de overeengekomen premie geen verplichting tot het betalen van aanvullende bedragen ingeval sprake zou zijn van een tekort bij het pensioenfonds. De actuariële risico's en de beleggingsrisico's liggen bij het pensioenfonds en zijn deelnemers.

Van de pensioenpremie die aan het pensioenfonds wordt afgedragen komt 2/3 deel voor rekening van ProRail en 1/3 deel voor rekening van de medewerkers. De dekkingsgraad is een indicator voor de vermogenspositie van het pensioenfonds en geeft de verhouding weer tussen de bezittingen en de verplichtingen van het pensioenfonds. Het Pensioenfonds Rail & OV had een dekkingsgraad van 126,9% per 31 december 2022 (per 31 december 2021 was de dekkingsgraad van het Spoorwegpensioenfonds 123,5%).

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 € 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 2022 reeds geopteerd hebben voor gebruikmaking van de regeling.

Ten aanzien van personeelsleden die ultimo 2022 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 2022 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 blijvende 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>	2022	2021
Exploitatiebijdragen Rijksoverheid	1021	910
Gebruiksvergoeding	355	343
Overige netto omzet	45	41
Geactiveerde productie eigen bedrijf	110	126
Overige bedrijfsopbrengsten	5	6
	1.538	1.426

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>	2022	2021
Initiële beschikking op (subsidie-)aanvraag	1.379	1.199
Aanvullende subsidiebeschikking	119	42
Vaststelling subsidie	-	-
	1.498	1.241
Overige (project-)beschikkingen	106	71
Overloop vanuit beschikkingen voorgaand jaar	-	-
	106	71
	1.604	1.312
Financiering investeringswerken	-581	-435
Verschuiving in tijd	-4	36
Overheveling projecten naar volgend jaar	-1	-3
Overheveling projecten van volgend jaar	3	-
	-583	-402
Totaal exploitatiebijdragen	1.021	910

Gebruiksvergoeding

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2022	2021
Opbrengsten gebruiksvergoeding	355	346
Prestatieregelingen	0	-3
	355	343

De in rekening gebrachte gebruiksvergoeding over 2022 bedraagt € 355 miljoen (2021: € 343 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 € 45 miljoen over 2022 (€ 2021: 41 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 2022 € 5 miljoen (2021: € 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>	2022	2021
Kosten van uitbesteed werk	-775	-780
Overige externe kosten	-141	-134
Totaal kosten van uitbesteed werk en andere externe kosten	-916	-914

Onder de categorie kosten uitbesteed werk en andere externe kosten worden alle diensten verantwoord die ProRail inkoopt. Daarnaast alle externe kosten die we maken, zoals NUTS- en huisvestingskosten. De inkopen en externe kosten hebben betrekking op alle activiteiten van ProRail en worden verantwoord voor de activeerbare en onderhanden projecten in de balans en voor de operationele activiteiten in de winst en verliesrekening.

De kosten van uitbesteed werk en de overige externe kosten zijn over de volgende activiteiten verdeeld:

<i>Procentuele verdeling naar activiteiten</i>	2022	2021
Grootschalig onderhoud	16%	15%
Kleinschalig onderhoud	30%	36%
Transfer	12%	10%
Beheer	25%	22%
Overige vervangingen	0%	0%
Aanleg realisatie	2%	1%
Onderzoeken	1%	1%
Apparaat	13%	15%
	100%	100%

Kosten van uitbesteed werk

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2022	2021
Infrastructurele kosten	-500	-520
Inspecties en onderzoek	-28	-27
ICT-diensten	-148	-136
Onroerende zaken	-3	-1
Advies	-40	-38
Inhuur	-58	-58
Totaal kosten van uitbesteed werk	-775	-780

Infrastructureel

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

Inspecties en onderzoek

Inspecties en onderzoek betreffen ingekochte diensten voor het verrichten van inspecties aan de infrastructuur, voornamelijk in het kader van grootschalig onderhoudsactiviteiten.

ICT-diensten

ICT – diensten omvat de ingekochte diensten voor het leveren en onderhouden van zowel informatie- en besturingssystemen en de kantoorautomatisering.

Advies

Advies omvat alle ingekochte diensten voor adviezen. Hieronder vallen technische adviezen t.b.v. beheeractiviteiten, financieel adviezen (w.o. accountants) en juridische adviezen.

Inhuur

Hieronder vallen ingehuurd externe medewerkers door ProRail B.V. bij externe organisaties.

Honoraria van de accountant

Onderstaande honoraria zijn in 2022 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>	2022	2021
Onderzoek van de jaarrekening	0,6	0,5
Andere controleopdrachten	0,5	0,3
Adviesdiensten op fiscaal terrein	-	-
Andere niet controlediensten	0,0	0,0
Totaal honoraria	1,1	0,9

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>	2022	2021
NUTS-kosten	-51	-42
Huisvesting	-41	-46
Materialen	-17	-15
Overige externe kosten	-32	-31
Totaal overige externe kosten	-141	-134

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>	2022	2021
Lonen en salarissen	-373	-347
Overige personeelskosten	-29	-31
Totaal	-402	-379

Alle medewerkers zijn werkzaam in Nederland.

Verdeling van fte (gemiddeld aantal fte)

	2022	2021
Rvb en overige ExCo	8	10
Capaciteitsmanagement	256	244
Operatie	3.151	3.027
Projecten	694	641
Staven	772	733
	4.881	4.655

Sociale lasten

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2022	2021
Totaal	-95	-87

Het werkgeversaandeel van de pensioenpremies bedraagt € 46,6 miljoen (2021: € 44,3 miljoen).

Bezoldiging commissarissen

De ten laste van ProRail komende beloning van de commissarissen over 2022 bedraagt in totaal € 229.135 (2021: € 227.160). De beloning bestaat uit een vast honorarium, een vergoeding voor deelname aan een of meer commissies en een onkostenvergoeding. In 2022 heeft indexering van de bezoldiging plaatsgevonden. De bezoldiging van de raad van commissarissen over 2022 is als volgt:

2022	Vaste jaarlijkse vergoeding	Vergoeding Audit Commissie	Vergoeding remuneratie, selectie en benoemingscommissie	Overige vergoedingen	Totaal
J.G.M. Alders	38.143	-	9.360	1.497	49.000
J.G.H. Helthuis	24.252	9.360	9.360	1.497	44.469
A.C.W. Sneller	24.252	9.360	-	1.497	35.109
L.M. Sondag	20.957	-	8.088	1.294	30.339
T.R. Bercx	24.252	-	9.360	1.497	35.109
C.J.A.M. Romme	24.252	9.360	-	1.497	35.109
					229.135

2021	Vaste jaarlijkse vergoeding	Vergoeding Audit Commissie	Vergoeding remuneratie, selectie en benoemingscommissie	Overige vergoedingen	Totaal
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

Er zijn geen leningen, voorschotten en garanties ten behoeve van commissarissen verstrekt door de onderneming.

Bezoldiging bestuurders

De ten laste van ProRail komende beloning van de statutair bestuurders en de overige bestuursleden over 2022 bedraagt in totaal € 710.304 (2021: € 751.637). In deze beloning is voor de statutaire bestuurders een totaalbedrag van € 5.610 (2021: € 3.769) opgenomen inzake het gebruik van OV kaarten die beschikbaar zijn gesteld voor gezinsleden in lijn met de CAO bepalingen. Het vergelijkende cijfer over 2021 is aangepast voor deze vergoeding. Gedurende 2021 was mevrouw Dalstra interim CFO, de totale beloning die zij hiervoor heeft ontvangen bedroeg € 204.572 en is opgenomen in het totaalbedrag van de beloning 2021.

De beloning van de bestuurders bestaat uit een vast inkomen met secundaire arbeidsvoorwaarden (onkostenvergoeding, leaseauto en werkgeversbijdrage pensioen). Er zijn geen leningen, voorschotten en garanties ten behoeve van bestuurders verstrekt door de onderneming. De bezoldiging voor de statutair bestuurders is als volgt:

Naam		Periodiek betaalde Functiebeloningen		Werkgevers-deel sociale premies	Onkosten vergoeding	Bijtelling auto	Beloningen betaalbaar op termijn ^[1]	Totaal
		2022	Brutoloon					
John Voppen	CEO	195.595	10.354	900	4.136	16.010	226.995	
Ans Rietstra	COO	214.551	9.751	867	10.419	15.193	250.781	
Mirjam van Velthuizen-Lormans	CFO	196.200	10.205	720	3.782	16.010	226.917	
							704.694	
		2021	Brutoloon	Werkgevers-deel sociale premies	Onkosten vergoeding	Bijtelling auto	Beloningen betaalbaar op termijn ^[1]	Totaal
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	

1 Werkgeversdeel pensioenpremie

In het brutoloon 2022 van Ans Rietstra is een bedrag van € 25.000,- opgenomen inzake vergoeding bij vertrek.

Arbeidsvoorwaarden

Vervoersfaciliteiten

ProRail opereert binnen het domein van het Openbaar Vervoer. Om in de mobiliteitsbehoefte van zijn medewerkers te voorzien stelt ProRail hen en hun gezinsleden vervoersfaciliteiten ter beschikking (gebonden aan de fiscale regels ter zake).

Pensioen

De pensioenregeling van de bedrijfstak Spoorwegen is een collectieve toegezegde-bijdrageregeling, die de werkgever verplicht tot het betalen van een vooraf vastgestelde jaarlijkse premie. De opbouw van het pensioen is afhankelijk van de leeftijd van de medewerker. Medewerkers geboren in of na 1950 hebben in beginsel aanspraak op een pensioen gebaseerd op een middelloonregeling met een pensioenleeftijd van 68 jaar. De werkgever is niet aansprakelijk voor het aanvullen van premie- of dekkingstekorten bij het pensioenfonds. Eind 2022 is geen sprake van een recht op overschot.

Afschrijvingskosten immateriële vaste activa

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2022	2021
Afschrijvingen imva, gefinancierd door eigen financiering	-5	-5
Afschrijvingen imva, gefinancierd door de Rijksoverheid en derden	-22	-20
<i>Totaal afschrijvingen</i>	-26	-25
Amortisatie imva, gefinancierd door de Rijksoverheid en derden	22	20
	-5	-5

Amortisatie

De amortisaties betreffen de vrijval van bedragen ten gunste van de winst- en verliesrekening. Deze amortisaties staan tegenover de betreffende afschrijvingskosten van de immateriële vaste activa die zijn gefinancierd door de Rijksoverheid en derden.

Afschrijvingskosten materiële vaste activa

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2022	2021
Afschrijvingen, gefinancierd door eigen financiering	-83	-89
Afschrijvingen, gefinancierd door de Rijksoverheid en derden	-519	-508
<i>Totaal afschrijvingen</i>	-601	-597
Amortisatie materiële vaste activa, gefinancierd door de Rijksoverheid en derden	519	508
	-83	-89

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>	2022	2021
Overige waardeveranderingen imva, gefinancierd door eigen financiering	0	0
Overige waardeveranderingen imva, gefinancierd door de Rijksoverheid en derden	0	0
<i>Totaal overige waardeveranderingen</i>	0	0
Amortisatie, gefinancierd door de Rijksoverheid en derden	0	0
	0	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>	2022	2021
Overige waardeveranderingen mva, gefinancierd door eigen financiering	-3	-4
Overige waardeveranderingen mva, gefinancierd door de Rijksoverheid en derden	-44	-49
<i>Totaal overige waardeveranderingen</i>	-46	-53
Amortisatie, gefinancierd door de Rijksoverheid en derden	44	49
	-3	-4

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

Overige bedrijfslasten

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2022	2021
Mutatie voorzieningen	-37	-32
Waardevermindering vlottende activa	0	1
Verplichting vooruitontvangen gelden omgevingswerken	5	3
Overige	0	0
	-33	-28

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>	2022	2021
Rentelasten en soortgelijke kosten	-11	-4
Rentebaten en soortgelijke opbrengsten	2	0
	-9	-4

De rentelasten bestaan uit onder andere de rentekosten voor de onderhandse leningen en de oprenting bij de Vooruitontvangen omgevingswerken.

16. Belastingen

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2022	2021
Totaal	-0,8	-0,5

17. Resultaat voor mutatie egalisatierekening

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2022	2021
Totaal	-7	-85

Het resultaat voor mutatie egalisatierekening betreft het verschil tussen de verleende subsidie Exploitatie, Onderhoud en Vervanging en de werkelijke kosten waarvoor subsidie is verleend en wordt in zijn geheel ten laste onderscheidenlijk ten gunste van de egalisatierekening gebracht. De resultaatsontwikkelingen die zich in 2022 hebben voorgedaan zijn weergegeven in onderstaande tabel:

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2022
PGO/Klein Onderhoud	-32
Aanbestedingsresultaat	4
Indexering	20
Extra opbrengsten	6
Overig	-5
Resultaat	-7

18. Mutatie egalisatierekening

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2022	2021
Totaal	7	85

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 2022

(vóór verwerking van het resultaat)

Bedragen in miljoenen euro's

Activa		31 december 2022	31 december 2021
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 2022

Bedragen in miljoenen euro's

	2022	2021
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 2022 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.

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 2022 een omvang van ca. 9.893 (2021: 9.892 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 2022 (2021: EUR – miljoen).

22. Eigen Vermogen

Het maatschappelijke aandelenkapitaal bedraagt € 90.000 en is verdeeld in 200 aandelen van elk € 450. Het geplaatste en gestorte aandelenkapitaal bestaat uit 44 aandelen (2020: 44 aandelen) en bedraagt € 19.800 (2020: € 19.800). Alle geplaatste en volgestorte aandelen zijn in handen van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, gevestigd te 's-Gravenhage.

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	Gestort kapitaal	Wettelijke reserve	Agio	Overige reserves	Onverdeeld resultaat	Totaal
Stand per 31 december 2021	0,02	33	1.599	-28	-	1.604
Mutaties						
Mutatie reserve	-	-4	-	4	-	0
Resultaat lopend boekjaar	-	-	-	-	-	-
Stand per 31 december 2022	0,02	29	1.599	-24	-	1.604

23. Personeelsgegevens

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

Utrecht, 7 april 2023

Raad van Bestuur Railinfratrust B.V.

De heer J. Voppen
Chief Executive Officer

Mevrouw M.H. van Velthuisen - Lormans
Chief Financial 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 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 2022

Ons oordeel

Wij hebben de jaarrekening 2022 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 2022 en van het resultaat over 2022 in overeenstemming met Titel 9 Boek 2 BW.

De jaarrekening bestaat uit:

- De geconsolideerde en enkelvoudige balans per 31 december 2022;
- De geconsolideerde en enkelvoudige winst-en-verliesrekening over 2022;
- De toelichting met een overzicht van de gehanteerde grondslagen voor financiële verslaggeving en andere toelichtingen.

De basis voor ons oordeel

Wij hebben onze controle uitgevoerd volgens het Nederlands recht, waaronder ook de Nederlandse controlestandaarden vallen. Onze verantwoordelijkheden op grond hiervan zijn beschreven in de sectie 'Onze verantwoordelijkheden voor de controle van de jaarrekening'.

Wij zijn onafhankelijk van Railinfratrust B.V. zoals vereist in de Wet toezicht accountantsorganisaties (Wta), de Verordening inzake de onafhankelijkheid van accountants bij assurance-opdrachten (ViO) en andere voor de opdracht relevante onafhankelijkheidsregels in Nederland. Verder hebben wij voldaan aan de Verordening gedrags- en beroepsregels accountants (VGBA).

Wij vinden dat de door ons verkregen controle-informatie voldoende en geschikt is als basis voor ons oordeel.

Informatie ter ondersteuning van ons oordeel

Wij hebben onze controlewerkzaamheden bepaald in het kader van de controle van de jaarrekening als geheel en bij het vormen van ons oordeel hierover. Onderstaande informatie ter ondersteuning van ons oordeel en onze bevindingen moeten in dat kader worden gezien en niet als afzonderlijke oordelen of conclusies.

Materialiteit

Op basis van onze professionele oordeelsvorming hebben wij de materialiteit voor de jaarrekening als geheel bepaald op € 98.000.000. 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 € 14.900.000. 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 € 4.900.000 voor waarderingsposten en boven €

745.000 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, in nauwe samenwerking met onze forensische specialisten, frauderisicofactoren overwogen met betrekking tot frauduleuze financiële verslaggeving, oneigenlijke toe-eigening van activa en omkoping en corruptie. Wij hebben geëvalueerd of deze factoren een indicatie vormden voor de aanwezigheid van het risico op afwijkingen van materieel belang als gevolg van fraude.

De door ons geïdentificeerde frauderisico's en uitgevoerde specifieke werkzaamheden zijn als volgt:

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 zijn 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 een aanwijzing geven voor fraude of het niet-naleven van wet- en regelgeving.

Wij hebben kennis genomen van de beschikbare informatie en om inlichtingen gevraagd bij leden de van raad van 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 van 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 die wet- en regelgeving die gewoonlijk wordt geacht van directe invloed te zijn op de financiële overzichten.

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 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 gespecificeerde controlewerkzaamheden ter bevordering van het identificeren van niet-naleving van wet- en regelgeving die een invloed van materieel belang kan hebben op de financiële overzichten. Onze werkzaamheden ter bevordering van het identificeren van gevallen van niet-naleving van overige wet- en regelgeving die een invloed van materieel belang kan hebben op de financiële overzichten, zijn beperkt tot (i) het management en, in voorkomend geval, de met governance belaste personen vragen of de entiteit dergelijke wet- en regelgeving naleeft; (ii) de eventuele correspondentie met de desbetreffende vergunningverlenende of regelgevende of toezichthoudende instanties inspecteren.

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

Ten slotte hebben wij een schriftelijke bevestiging verkregen dat alle bekende gevallen van niet-naleving of vermoede niet-naleving van wet- en regelgeving, ons ter kennis zijn gebracht.

Controle-aanpak continuïteit

Zoals toegelicht in de 'Toelichting op de balans, de winst en verliesrekening en het kasstroomoverzicht' van de jaarrekening heeft de raad van bestuur zijn continuïteitsbeoordeling voor de periode van minimaal 12 maanden vanaf de datum van opmaken van de jaarrekening uitgevoerd en geen gebeurtenissen of omstandigheden geïdentificeerd die gerede twijfel kunnen doen ontstaan over de mogelijkheid van de entiteit om haar continuïteit te handhaven (hierna: continuïteitsrisico's).

Onze werkzaamheden om de continuïteitsbeoordeling van de raad van bestuur te evalueren omvatten onder andere:

- overwegen of de continuïteitsbeoordeling van de raad van bestuur alle relevante informatie bevat waarvan wij als gevolg van onze controle kennis van hebben en de raad van bestuur bevragen over de belangrijkste veronderstellingen en uitgangspunten;
- nagaan of de raad van bestuur gebeurtenissen of omstandigheden heeft geïdentificeerd die gerede twijfel kunnen doen ontstaan over de mogelijkheid van de entiteit om haar continuïteit te handhaven;
- evalueren van de begrote operationele resultaten voor de periode van twaalf maanden maanden vanaf de datum van opmaken van de jaarrekeningrekening en onze kennis uit de controle;
- inwinnen van inlichtingen bij de raad van bestuur over zijn kennis van continuïteitsrisico's na de periode van de door de raad van bestuur verrichte continuïteitsbeoordeling.

Uit onze werkzaamheden blijkt dat de door de raad van bestuur gehanteerde continuïteitsveronderstelling aanvaardbaar is en er geen continuïteitsrisico's zijn geïdentificeerd.

De kernpunten van onze controle

In de kernpunten van onze controle beschrijven wij zaken die naar ons professionele oordeel het meest belangrijk waren tijdens onze controle van de jaarrekening. De kernpunten van onze controle hebben wij met de raad van commissarissen gecommuniceerd, maar vormen geen volledige weergave van alles wat is besproken. Wij hebben onze controlewerkzaamheden met betrekking tot deze kernpunten bepaald in het kader van de jaarrekeningcontrole als geheel. Onze bevindingen ten aanzien van de individuele kernpunten moeten in dat kader worden gezien en niet als afzonderlijke oordelen over deze kernpunten.

Omschrijving	Onze controleaanpak	Observaties
Materiële vaste activa		
<p>Een belangrijk onderdeel van de beheerconcessie is het beheren en onderhouden van de materiële vaste activa. De materiële vaste activa omvatten het overgrote deel van het balanstotaal van Railinfratrust B.V. De materiële vaste activa worden voornamelijk gefinancierd door de rijksoverheid en derden, hetgeen opgenomen is in de post investeringsbijdragen onder de langlopende schulden.</p> <p>De materiële vaste activa worden gewaardeerd tegen aanschafwaarde, verminderd met de cumulatieve afschrijvingen en bijzondere waardeverminderingen.</p> <p>De toelichting met betrekking tot de gekozen waarderingsgrondslagen zijn opgenomen in het onderdeel "Grondslagen voor de waardering van activa en passiva en de resultaatbepaling" zoals opgenomen in de toelichting van de jaarrekening. Specifieke toelichtingen omtrent de materiële vaste activa zijn opgenomen in noot 2.</p>	<p>Wij hanteren een gegevensgerichte controleaanpak waarbij er kennis is genomen van relevante interne beheersingsmaatregelen binnen Railinfratrust B.V. De uitgevoerde gegevensgerichte werkzaamheden bestaan onder andere uit:</p> <ul style="list-style-type: none"> · Vaststellen dat de projectuitgaven voldoen aan de activeringscriteria; · Vaststellen dat investeringen bestaan en juist zijn verwerkt; · Vaststellen dat desinvesteringen tijdig zijn verwerkt; · Het vaststellen dat projectuitgaven worden ingedeeld in de juiste activaklasse en type eigendom; · Het toetsen van de gehanteerde levensduur en afschrijvingskosten; · Het vaststellen dat de waarderingsgrondslagen adequaat zijn toegelicht en consistent zijn toegepast. Daarnaast hebben wij de toelichting zoals opgenomen in noot 2 gecontroleerd en vastgesteld dat deze voldoet aan de vereisten uit de verslaggevingsregels. 	<p>Wij hebben voldoende en geschikte controle-informatie verzameld om tot een oordeel te komen en hebben geen te rapporteren afwijkingen.</p>
Inkopen		
<p>Railinfratrust B.V. kent een omvangrijke stroom van inkoop van diensten en producten, zowel ten behoeve van investeringsprojecten en projecten voor derden als ten behoeve van de eigen bedrijfsvoering. De controle van de inkopen en de daarvoor relevante interne beheersingsmaatregelen en IT-systemen vormen een omvangrijk deel van onze controlewerkzaamheden. Daarom zijn de inkopen als kernpunt van de controle geïdentificeerd.</p>	<p>Als onderdeel van onze werkzaamheden hebben we inzicht verkregen in de inkopen door middel van data-analyse. Op basis van onze risicoanalyse hebben we de controleaanpak bepaald voor de inkopen. We hebben de relevante interne beheersingsmaatregelen getest. Tevens hebben we de effectiviteit van de IT-beheersmaatregelen getoetst, voor zover noodzakelijk binnen de reikwijdte van onze controle van de jaarrekening. Tenslotte hebben we gegevensgerichte controlewerkzaamheden uitgevoerd waarbij wij hebben vastgesteld dat de inkopen op het juiste inkoopartikel zijn verantwoord, het bedrag accuraat is verantwoord en de transactie heeft plaatsgevonden.</p>	<p>Wij hebben voldoende en geschikte controle-informatie verzameld om tot een oordeel te komen en hebben geen te rapporteren afwijkingen.</p>

Verklaring over de in het jaarverslag opgenomen andere informatie

Het jaarverslag omvat andere informatie, naast de jaarrekening en onze controleverklaring daarbij. De andere informatie bestaat uit:

- Kerncijfers
- Verslag van de raad van bestuur (Profiel, Onze prestaties, Financiën, Medewerkers, Risicomanagement)
- Omgeving
- Bericht van de raad van commissarissen
- Corporate Governance
- Integriteit en compliance
- Maatschappelijke verslaglegging
- Overige gegevens
- Meerjarenoverzicht
- Begrippenlijst

Op grond van onderstaande werkzaamheden zijn wij van mening dat de andere informatie:

- Met de jaarrekening verenigbaar is en geen materiële afwijkingen bevat;
- Alle informatie bevat die op grond van Titel 9 Boek 2 BW is vereist voor het bestuursverslag en de overige gegevens.

Wij hebben de andere informatie gelezen en hebben op basis van onze kennis en ons begrip, verkregen vanuit de jaarrekeningcontrole of anderszins, overwogen of de andere informatie materiële afwijkingen bevat. Met onze werkzaamheden hebben wij voldaan aan de vereisten in Titel 9 Boek 2 BW en de Nederlandse Standaard 720. Deze werkzaamheden hebben niet dezelfde diepgang als onze controlewerkzaamheden bij de jaarrekening.

De raad van bestuur is verantwoordelijk voor het opstellen van de andere informatie, waaronder het verslag van de raad van bestuur en de overige gegevens, in overeenstemming met Titel 9 Boek 2 BW.

Beschrijving van verantwoordelijkheden met betrekking tot de jaarrekening

Verantwoordelijkheden van de raad van bestuur voor de jaarrekening

De raad van bestuur is verantwoordelijk voor het opmaken en getrouw weergeven van de jaarrekening in overeenstemming met Titel 9 Boek 2 BW. In dit kader is de raad van bestuur verantwoordelijk voor een zodanige interne beheersing die de raad van bestuur noodzakelijk acht om het opmaken van de jaarrekening mogelijk te maken zonder afwijkingen van materieel belang als gevolg van fouten of fraude.

Bij het opmaken van de jaarrekening moet de raad van bestuur afwegen of de vennootschap in staat is om haar werkzaamheden in continuïteit voort te zetten. Op grond van genoemd verslaggevingsstelsel moet de raad van bestuur de jaarrekening opmaken op basis van de continuïteitsveronderstelling, tenzij de raad van bestuur het voornemen heeft om de vennootschap te liquideren of de bedrijfsactiviteiten te beëindigen of als beëindiging het realistische alternatief is.

De raad van bestuur moet gebeurtenissen en omstandigheden waardoor gerede twijfel zou kunnen bestaan of de vennootschap haar bedrijfsactiviteiten in continuïteit kan voortzetten, toelichten in de jaarrekening.

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 gerede twijfel zou kunnen bestaan of de vennootschap haar bedrijfsactiviteiten in continuïteit kan voortzetten. Als wij concluderen dat er een onzekerheid van materieel belang bestaat, zijn wij verplicht om aandacht in onze controleverklaring te vestigen op de relevante gerelateerde toelichtingen in de jaarrekening. Als de toelichtingen inadequaat zijn, moeten wij onze verklaring aanpassen. Onze conclusies zijn gebaseerd op de controle-informatie die verkregen is tot de datum van onze controleverklaring. Toekomstige gebeurtenissen of omstandigheden kunnen er echter toe leiden dat een vennootschap haar continuïteit niet langer kan handhaven.
- Het evalueren van de presentatie, structuur en inhoud van de jaarrekening en de daarin opgenomen toelichtingen.
- Het evalueren of de jaarrekening een getrouw beeld geeft van de onderliggende transacties en gebeurtenissen.

Gegeven onze eindverantwoordelijkheid voor het oordeel zijn wij verantwoordelijk voor de aansturing van, het toezicht op en de uitvoering van de groepscontrole. In dit kader hebben wij de aard en omvang bepaald van de uit te voeren werkzaamheden voor de groepsonderdelen. Bepalend hierbij zijn de omvang en/of het risicoprofiel van de groepsonderdelen of de activiteiten. Op grond hiervan hebben wij de groepsonderdelen geselecteerd waarbij een controle of beoordeling van de volledige financiële informatie of specifieke posten noodzakelijk was.

Wij communiceren met de raad van bestuur en de raad van commissarissen onder andere over de geplande reikwijdte en timing van de controle en over de significante bevindingen die uit onze controle naar voren zijn gekomen, waaronder eventuele significante tekortkomingen in de interne beheersing.

Wij bevestigen aan de raad van commissarissen dat wij de relevante ethische voorschriften over onafhankelijkheid hebben nageleefd. Wij communiceren ook met de raad over alle relaties en andere zaken die redelijkerwijs onze onafhankelijkheid kunnen beïnvloeden en over de daarmee verband houdende maatregelen om onze onafhankelijkheid te waarborgen.

Wij bepalen de kernpunten van onze controle van de jaarrekening op basis van alle zaken die wij met de raad van commissarissen hebben besproken. Wij beschrijven deze kernpunten in onze controleverklaring, tenzij dit is verboden door wet- of regelgeving of in buitengewoon zeldzame omstandigheden wanneer het niet vermelden in het belang van het maatschappelijk verkeer is.

Utrecht, 7 april 2023

Deloitte Accountants B.V.

drs. G.J. Straatman RA

Meerjarenoverzicht

Winst- en verliesrekening

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2022	2021	2020	2019	2018
Bedrijfsopbrengsten	1.538	1.426	1.367	1.300	1.263
Bedrijfslasten	-1.535	-1.507	-1.370	-1.330	-1.268
Financiële baten en lasten / overig	-9	-4	-7	-8	-7
Bedrijfsresultaat	-7	-85	-10	-38	-12
Resultaat na belastingen	-	-	-	-	-

Balans

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2022	2021	2020	2019	2018
Vermogen					
Balanstotaal	20.803	20.170	19.775	19.500	19.065
Eigen vermogen	1.604	1.604	1.604	1.604	1.604
Langlopende leningen	73	73	73	148	148
Activa					
Materiële vaste activa	19.775	19.350	18.981	18.629	18.260
Afschrijvingen	87	94	101	105	111
Investeringsmateriële vaste activa	1.082	1.029	1.004	988	957
Investeringsbijdrage	1.044	964	947	951	902

Medewerkers

<i>In absolute aantallen</i>	2022	2021	2020	2019	2018
Aantal medewerkers (gewogen gemiddelde)	4.985	4.760	4.572	4.473	4.414
Aantal medewerkers (einde jaar)	5.075	4.895	4.625	4.518	4.428
Aantal fte's eigen (gewogen gemiddelde)	4.881	4.655	4.464	4.369	4.304
Aantal fte's eigen (einde jaar)	4.968	4.793	4.518	4.410	4.329
Aantal fte's inhuur (gewogen gemiddelde)	406	348	342	357	333
Aantal fte's inhuur (einde jaar)	404	408	287	396	317

Kwantiteiten

<i>In absolute aantallen</i>	2022	2021	2020	2019	2018
Netlengte in exploitatie (in km) *	3.035	3.075	3.075	3.075	3.075
Totale spoorlengte (in km) *	7.023	7.053	7.097	7.097	7.114
Wissels	6.220	6.260	6.392	6.560	6.795
Overwegen **	2.348	2.394	2.419	2.477	2.519
Seinen	11.592	11.602	11.559	11.586	11.751
Stations	398	398	399	400	399
Beweegbare bruggen	68	68	67	67	69
Tunnels	26	26	26	26	24
Tonkilometers (in miljarden per jaar) ***	51	51	51	57	55
waarvan reizigers	36	36	37	43	42
waarvan goederen	15	15	14	14	13
Treinkilometers (in miljoenen per jaar) ***	157	160	152	165	164
waarvan reizigers	145	148	140	153	153
waarvan goederen	11	11	11	11	10
waarvan overig (aannemers/testritten)	1	1	1	1	1
Spoorwegondernemingen	33	32	27	27	29

* De kilometers worden inclusief HSL-Zuid gerapporteerd.

** In 2019 is de definitie van overwegen uitgebreid. In het aantal overwegen worden vanaf 2019 de particuliere overwegen meegenomen die ook openbaar gebruikt kunnen worden. 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

ATB Eerste Generatie (ATB-EG)

Versie van het beveiligingssysteem voor automatische treinbeïnvloeding dat ingrijpt bij snelheden vanaf 40 kilometer per uur. Het grootste deel van het spoorwegennet is voorzien van dit type beveiliging.

ATB Verbeterde versie (ATB-Vv)

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

ATB Nieuwe generatie (ATB-NG)

Versie van het beveiligingssysteem voor automatische treinbeïnvloeding op diesellijnen (niet-geëlektrificeerde lijnen).

Automatic Train Operation (ATO)

De automatisch bestuurdde trein. Dit is een innovatieve manier om ons spoornetwerk beter te benutten door meer treinen over het bestaande spoor te laten rijden.

Autoriteit Consument & Markt (ACM)

Een onafhankelijke toezichthouder die toezicht houdt op de mededinging, een aantal specifieke sectoren en het consumentenrecht. Doel is een gelijk speelveld met bedrijven die zich aan de regels houden, en goedgeïnformeerde consumenten die voor hun recht opkomen. ACM stelt regels op voor de markten voor telecommunicatie, vervoer, post, zorg en energie.

Beheerconcessie

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

Betrouwbaarheid regionale trajecten 3 minuten

Het percentage treinaankomsten waarbij het verschil tussen de oorspronkelijk geplande tijd en de vastgestelde realisatietijd kleiner is dan 3 minuten. Uitgevallen aankomsten en aankomsten van vervangende treinen worden niet meegerekend. Punctualiteit van de Regionale Series wordt gemeten op representatieve stations voor treinseries van regionale vervoerders. De ongeveer 35 meetpunten en de daar gemeten series kunnen jaarlijks wijzigen in aantal en samenstelling, afhankelijk van afspraken tussen ProRail en vervoerders en tussen vervoerders en concessieverleners.

Betuweroute

Onder de goederenspoorweg Betuweroute wordt verstaan de spoorweg Maasvlakte – Kijfhoek – Zevenaar en de daaraan gelegen emplacements. Met inbegrip van de emplacements Feijenoord en IJsselmonde en de sporen die die emplacements verbinden met de genoemde spoorweg en met inbegrip van de stamlijnen die verbonden zijn aan de bedoelde emplacements.

Bodemwaarde

Waarde voor het jaarlijks minimaal te realiseren prestatieniveau op een prestatie-indicator. In het geval van de prestatie-indicatoren Transitotijd goederenvervoer en Impactvolle storingen op de infra geldt een maximum.'

Booggeluid

Het piepende geluid van treinwielen in bochten.

CO₂ emissie - eigen gebruik

Onder CO₂ eigen gebruik wordt verstaan de door ProRail gerealiseerde emissie op scope 1 (directe emissies van broeikasgassen: CO₂ en CH₄), scope 2 (indirecte emissie van broeikasgassen in Nederland: CO₂) en scope 3 (emissie CO₂, dat deel van scope 3 emissies CO₂ zoals vereist volgens de CO₂ prestatieladder). Scope 3 heeft hierbij betrekking op zakelijk personenvervoer met openbaar vervoer, eigen vervoer en vliegtuigen.

Emplacement

Een gebied van de spoorweginfrastructuur dat ingericht en bestemd is om treinen te laten stoppen, beginnen, eindigen, inhalen, kruisen, opstellen of rangeren en voorzien is van ten minste één wissel.

European Rail Traffic Management System (ERTMS)

Het Europees gestandaardiseerde beveiligingssysteem voor het treinverkeer – opvolger van Automatische TreinBeïnvloeding (ATB).

Gemengde net

Het Gemengde net omvat de door ProRail beheerde spoorwegen met uitzondering van de Betuweroute.

Hoofdrailnet (HRN)

Het deel van het Nederlandse spoorwegnet waarop NS tot 2025 het alleenrecht heeft voor het rijden van reizigerstreinen.

HSL-Zuid

Spoorlijn van Schiphol tot aan de Belgische grens met een aftakking naar Breda, die geschikt is voor hogesnelheidstreinen.

Inspectie voor Leefomgeving en Transport (ILT)

Onderdeel van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat dat de naleving van wet- en regelgeving voor een veilige en duurzame leefomgeving en transport bewaakt en stimuleert.

Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO)

Programma om een veilige doorstroming van trein- en wegverkeer op overwegen te verbeteren via slimme en kosteneffectieve maatregelen, zodat het aantal incidenten verder vermindert.

Landelijk Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer (LOCOV)

Overleg waarin consumentenorganisaties de belangen van de treinreiziger behartigen door het overleg en adviseren aan NS, ProRail en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Onderwerpen betreffen concrete uitvoeringsmaatregelen voor het openbaar vervoer per spoor op nationaal en internationaal niveau over het hoofdrailnet, zoals wijzigingen ten aanzien van de dienstregeling, de toegankelijkheid van de treinen, de kaartverkoop en de tarieven.

Lange Termijn Spooragenda (LTSA)

Met de Lange Termijn Spooragenda, een lange termijn visie op het spoor (incl. ambities en doelen), wordt de kwaliteit van het spoor als vervoerproduct verbeterd, zodat de trein voor de reiziger en de verlader in toenemende mate een aantrekkelijke vervoersoptie is.

Meerjarenprogramma voor Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT)

De Rijksoverheid werkt samen met decentrale overheden aan ruimtelijke projecten en programma's voor elke regio in Nederland. Het MIRT richt zich op financiële investeringen in deze programma's en projecten.

Operationeel Controle Centrum Rail (OCCR)

Het landelijke controlecentrum voor het Nederlandse 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

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, suïcides, vandalisme, dieren of voorwerpen op het spoor.

Niet meegerekend worden vertragingen als gevolg van defecte treinen of logistieke problemen in de personeels- en/of materieelinzet bij vervoerders.

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.

