Jaarverslag 24



ProRail

Inhoud

Over ProRail 04
Onze kerntaken 05
Onze missie 05
Onze visie 05
Onze strategie: Spoor naar morgen 06
Werkgebied 07
Organogram 08
Ons speelveld 08

Onze prestaties 10
Prestaties 2024 11
Verbindt 15
Verbetert 31
Verduurzaamt 50

Bevlogen ProRailers 57

Betaalbaar spoor 66
Financiële prestaties 67
Bestedingen 2024 70

Besturing 72
Bericht van de raad van commissarissen 73
Corporate Governance 76
Risicomanagement 83
Integriteit, compliance en privacy/AVG 86

ESG 88
Introductie ESG/CSRD 89
Onze stakeholders 90
Onze waardeketen 93
Waardecreatiemodel 95
Maatschappelijk verantwoord ondernemen 96
Dubbele materialiteitsanalyse 97

Assurance-rapport 100

Jaarrekening 2024 103
Balans per 31 december 2024 104
Winst- en verliesrekening over 2024 105
Kasstroomoverzicht 2024 106
Toelichting op de balans, de winst- en verliesrekening en het kasstroomoverzicht 107

Overige gegevens 143
Controleverklaring van de onafhankelijke accountant 144

Meerjarenoverzicht 150

Begrippenlijst 152



Het jaar 2024: een jaar vol uitdagingen en vooruitgang

2024 was een uitdagend jaar voor het spoor en voor ProRail. Ik ben trots op wat we met onze 5.500 ProRailers hebben bereikt. Samen met onze partners in de spoorsector zetten wij ons elke dag in voor reiziger, verlader en omgeving. Zo verbeterden onze prestaties voor reizigers en verladers, realiseerden we ruim zeventien procent meer projecten dan vorig jaar, gingen we verder met verduurzamen van onze infrastructuur, sloten we belangrijke onderhoudscontracten en zijn we gestart met de uitrol van onze digitaliseringsvisie. Tegelijkertijd realiseer ik mij dat onze operationele prestaties sinds eind 2023 onder druk stonden. We werken hard om de betrouwbare infrastructuur te bieden die reizigers en verladers van ons mogen verwachten.

Uitdagend speelveld

We stonden voor complexe uitdagingen, zoals het plannen en uitvoeren van werkzaamheden met beperkte beschikbaarheid van materieel en personeel. Daarnaast waren er dit jaar vakbondsacties van de FNV voor een betere cao en gaven werkzaamheden aan de Duitse kant van de Betuweroute extra druk op de capaciteit op het Nederlandse spoor, waardoor goederentreinen moeten omrijden. Ook hebben we, in een intensief traject met het ministerie, brede mogelijkheden onderzocht om het verschil tussen het benodigd en beschikbaar budget vanuit het ministerie voor instandhouding op te lossen. In juni 2024 heeft de Tweede Kamer het BKN spoor vastgesteld. Met deze maatregelen verlaagt ProRail haar budgetbehoefte tot en met 2030, met grotendeels een structurele doorwerking na 2030. Het ministerie heeft daarnaast aanvullende middelen beschikbaar gesteld om het resterende verschil te dekken. In het najaar van 2024 zijn we gestart met de implementatie van afgesproken besparingsmaatregelen. Ondanks deze uitdagingen hebben we 2024 zowel operationeel als financieel positief afgesloten.

Veiligheid blijft prioriteit

Eind augustus 2024 vond een tragisch ongeval plaats bij een niet actief beveiligde overweg in Hooge Zwaluwe. Een goederentrein botste daar op een vrachtwagen, waarbij een medewerker van een goederenvervoerder om het leven kwam en twee anderen lichtgewond raakten. We betreuren dit ten zeerste. Veiligheid blijft onze hoogste prioriteit en is integraal onderdeel van onze license-to-operate.

Betere prestaties

Met het verbeterprogramma *Betrouwbaar Beter* boekten we dit jaar vooruitgang voor reizigers en verladers. We presteerden beter dan de afgesproken bodemwaarden op onze indicatoren: reizigerspunctualiteit (HRN 5 en 15 minuten), betrouwbaarheid van regionale treindiensten, aantal impactvolle storingen, en het klantoordeel van goederenvervoerders. Op de HSL-Zuid blijven de prestaties achter, voornamelijk door constructiefouten tijdens het ontwerp en de aanleg van de spoorlijn. Onze aanpak richt zich op het herstellen van de schade als het gevolg van de constructiefouten, het mogelijk maken van een robuuste dienstregeling en het maken van plannen om de constructiefouten definitief te herstellen.

Meer projecten

Naast het verbeteren van de operationele prestaties hebben we met de aannemers en ingenieursbureaus in 2024 opnieuw meer projecten gerealiseerd dan in voorgaande jaren. ProRail beheert ruim 7.000 kilometer spoor en bijna 400 stations. We hebben daarom zo'n 1 miljoen 'buren' om rekening mee te houden. Met oog voor die omgeving werkten we aan de grootschalige vernieuwing en vervanging van spoor en stations, zoals de vernieuwing van emplacement Amersfoort, de oplevering van het vernieuwde station Ede-Wageningen, het mogelijk maken van de Drielandentrein tussen Aken, Maastricht en Luik, en uitbreiding van het spoor tussen Rotterdam en Den Haag.

Voor het spoorgoederenvervoer en de verladers realiseerden we verbeteringen, waaronder de oplevering van het nieuwe heuvelsysteem in Kijfhoek en verbeterde blusvoorzieningen in de havens. In november 2024 startte in Duitsland een lange periode van spoorwerkzaamheden, waardoor de grensovergang op de Betuweroute minder beschikbaar is. Door treinen via andere grensovergangen en het reguliere spoornet om te leiden, konden we het goederenvervoer zo goed mogelijk faciliteren. Tegelijkertijd maken deze buitendienststelling en de toename van open-access treinverzoeken de capaciteitsverdeling steeds complexer. Dankzij verdere digitalisering zijn we in staat deze uitdagingen beter te beheersen.

Vooruitblik op 2025

De krappe arbeidsmarkt zet de uitvoering van projecten en onze dagelijkse operatie onder druk. Dit vraagt om slimme en innovatieve oplossingen. We staan als organisatie voor de opgave om de verwachte prestaties te leveren en te blijven innoveren, terwijl we onze kosten terugdringen. We streven naar een goede balans hiertussen.

Dit alles vraagt veel van onze medewerkers, die 24/7 klaar staan voor reizigers, verladers en omgeving. Ik wil iedereen dan ook bedanken, ook alle partijen in de spoorsector. Samen werken we aan de trein als aantrekkelijke keus voor reizigers en verladers

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

Utrecht, 4 april 2025

John Voppen
CEO

Over ProRail

Onze kerntaken 05
Onze missie 05
Onze visie 05
Onze strategie: Spoor naar morgen 06
Werkgebied 07
Organogram 08
Ons speelveld 08

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 het spoor, regelen het treinverkeer en bouwen en beheren stations. Dit doen we met aandacht voor onze samenleving én met oog voor de toekomst.





Onze kerntaken

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

Onze missie

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

Onze visie

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

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



Onze strategie: Spoor naar morgen

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

Dat doen we door oplossingen te realiseren voor de groeiende vraag naar personen- en goederenvervoer per spoor. Uit onze studies en analyses blijkt dat goederenvervoer op de langere termijn blijft groeien. Het aantal reizigers groeit minder snel, onder meer omdat mensen sinds corona meer thuiswerken of kiezen voor andere vervoersmiddelen. Maar ook hier verwachten we groei op de langere termijn.

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

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

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

Tot en met 2030 hebben we streefcijfers bepaald om ons aan te toetsen. De vijf resultaatgebieden zijn voor ons allemaal even belangrijk. Dit betekent dat we elke keuze beoordelen op het effect op alle vijf de resultaatgebieden. Om in 2030 de gewenste resultaten te kunnen halen, geven we voorrang aan zeven strategische prioriteiten. Deze zijn de komende jaren leidend voor wat we doen. We brengen de basis verder op orde in de dagelijkse logistieke en infra-operatie, we moderniseren het spoornetwerk en we versnellen op innovatie en digitalisering.

We weten dat we onze grote opgave alleen kunnen waarmaken als we ook veranderen in hoe we de dingen doen, met elkaar en met de sector. Daarom werken we de komende jaren ook aan het versterken van onze organisatie. Sinds 2023 hebben we meer focus aangebracht door het beheerplan te vertalen naar een jaarplan ProRail met concrete doelen en mijlpalen.

Om het best mogelijke resultaat voor reiziger, verlader en omgeving te realiseren moderniseren we ook onze eigen manier van werken. We investeren in één ProRail-brede manier van samenwerken waarin multidisciplinaire teams in staat worden gesteld effectief en klantgericht bij te dragen aan dat resultaat. We brengen focus aan in de resultaatdoelstellingen van teams, verkorten de lijnen in besluitvorming en verlagen de bureaucratie. In 2024 zijn ongeveer 1.200 collega's gestart met deze nieuwe manier van werken en is het directieteam getraind met als doel: focus op reiziger, verlader en omgeving, doen wat we zeggen en werken met een ProRail-brede blik.

Werkgebied

Ons werkgebied is het spoor in Nederland en de aansluitingen op het spoor naar het buitenland. Ons hoofdkantoor staat in Utrecht en we hebben vier regiokantoren: Amsterdam, Rotterdam, Zwolle en Eindhoven. Verspreid over het land hebben we elf verkeersleidingposten van waaruit we het treinverkeer besturen, en werkte incidentenbestrijding in 2024 vanuit zes uitruklocaties. In Utrecht zit het Operationeel Controle Centrum Rail (OCCR). Hier werkt ProRail samen met vervoerders en spooraannemers en coördineert de afhandeling van calamiteiten en incidenten op het spoor.



Organogram

Organogram ProRail



Ons speelveld

Juridisch speelveld

ProRail staat breed in de belangstelling van haar omgeving, reizigers, vervoerders en toezichthouders. Denk daarbij aan het toezicht van de Autoriteit Consument & Markt (ACM) op de capaciteitsverdeling, de gebruiksvergoeding, de netverklaring en de toegangsovereenkomst. Daarbij komt het toezicht van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) op naleving van de Spoorwegwet, met een focus op spoorwegveiligheid. Ook is er sprake van toezicht door de Nederlandse Arbeidsinspectie (NLA) op naleving van de arbeidsomstandighedenwetgeving bij ProRail als opdrachtgever en werkgever. Daarnaast besteedt ProRail veel aandacht aan aanbestedingen, contracten en contractmanagement gedurende de uitvoering van (onderhouds-)projecten. Dit doen we mede om te zorgen 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 (IenW).

Beheerconcessie

Onze kerntaken staan in de Spoorwegwet en zijn nader geconcretiseerd in de beheerconcessie. De beheerconcessie zou op 1 januari 2025 aflopen, maar het ministerie heeft de einddatum van de beheerconcessie 2015-2025 verlengd tot aan 1 januari 2029. Hiermee heeft het ministerie geborgd dat ProRail de beheerder van de Nederlandse hoofdspoorweginfrastructuur blijft. Afhankelijk van de keuze door de politiek over de toekomstige rechtsvorm van ProRail zullen wij in 2025 starten met de implementatie van het zelfstandig bestuursorgaan (zbo) of met het opstellen van een nieuwe beheerconcessie.

Addendum beheerplan 2024-2025

In 2024 heeft ProRail een addendum op het beheerplan 2024-2025 opgesteld. Hierin geven we invulling aan de genoemde onderwerpen onder de drie beleidsprioriteiten die het ministerie van IenW ons in de jaarbrief 2024 heeft meegegeven. Ook actualiseren we in het addendum een aantal onderwerpen in het beheerplan vanwege ontwikkelingen en voortschrijdend inzicht.

Via de jaarbrieven 2023 en 2024 heeft het ministerie van IenW voor de periode 2024-2025 de volgende beleidsprioriteiten aan ProRail meegegeven:

1. Intensivering van de instandhoudingsopgave;
2. In kaart brengen van urgente spooropgaven tot en met 2030 en keuzemogelijkheden daarbij;
3. Verdere ontwikkeling (van de taakuitvoering) van de organisatie.

Het ministerie van IenW heeft ingestemd met het addendum op het beheerplan 2024-2025. De voortgang van onze activiteiten meten we onder andere op basis van prestatie- en informatie-indicatoren en programma's. Hierover rapporteren we op half- en jaarbasis aan het ministerie.

Ontwikkelingen wetgeving

Zelfstandig bestuursorgaan (zbo)

Het ministerie van IenW is voornemens ProRail om te vormen tot een zelfstandig bestuursorgaan. Voor het voorstel om ProRail om te vormen tot een publiekrechtelijke zbo ontbrak het draagvlak in de sector en de Tweede Kamer. De staatssecretaris heeft daarom in 2023 een alternatief voorgesteld in de vorm van een privaatrechtelijke zbo. Hiertoe is op 16 januari 2024 een derde nota van wijziging op het wetsvoorstel publiekrechtelijke omvorming ProRail ingediend bij de Tweede Kamer. ProRail verwacht in 2025 de politieke besluitvorming over het wetsvoorstel en de nota van wijziging.

Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD)

De Europese Commissie heeft de Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) opgesteld als richtlijn voor duurzaamheidsverslaggeving voor grote ondernemingen.

ProRail dient volgens huidige Europese afspraken vanaf verslagjaar 2025 te voldoen aan de CSRD. Op 26 februari 2025 heeft de Europese Commissie een wetsvoorstel gepubliceerd, het Omnibus vereenvoudigingspakket, om de duurzaamheidswetgeving fors aan te passen. Het vereenvoudigingspakket ziet toe op een versimpeling en ook aangepaste tijdslijnen voor de toepassing van de regelgeving. Wij volgen deze ontwikkelingen op de voet en zullen afwegen welke impact dit heeft op het implementatietraject binnen ProRail.

Verdere toelichting omtrent de CSRD is opgenomen in het onderdeel ESG.

Trans-Europese Transportnetwerk (TEN-T)

De herziene TEN-T verordening is per 28 juni 2024 in werking getreden. De TEN-T verordening geeft elk lidstaat drie jaar (nadat de verordening in werking is getreden) om te komen met een implementatieplan. ProRail heeft herhaaldelijk initiatief genomen tot een gesprek met het ministerie van IenW over de benodigde voorbereiding voor het verplichte implementatieplan.

Omgevingswet

Op 1 januari 2024 is de Omgevingswet in werking getreden die ook voor ProRail geldt als wettelijk kader voor al onze activiteiten in de fysieke leefomgeving. De implementatie van de wet binnen ProRail is na jarenlange voorbereiding grotendeels afgerond. Afgezien van de projecten die we afronden onder het oude wettelijke stelsel en het overgangsrecht dat geldt voor specifieke situaties, werken we nu binnen het kader van de Omgevingswet. Dat geldt zowel voor de vergunningen die wij verlenen voor activiteiten rondom het spoor, als voor de projecten die we als initiatiefnemer realiseren.

De komende jaren zullen we steeds meer ervaring opdoen met de nieuwe wet en de uitwerking daarvan op onze taken. Omdat er sprake is van een transitiefase tot 2032 duurt het nog een aantal jaar voor we kunnen werken met een volledig stelsel waarin alle benodigde informatie voor ons als initiatiefnemer snel beschikbaar is.

Onze prestaties

Prestaties 2024 11
Verbindt 15
Verbetert 31
Verduurzaamt 50



Prestaties 2024

ProRail en ketenpartners werken 24/7 om het treinverkeer in goede banen te leiden en goede prestaties te realiseren. Het jaar 2024 bleek uitdagend, maar verbeter-maatregelen resulteerden in het halen van de bodemwaarde van vier operationele concessie-KPI's. Alleen de reizigerspunctualiteit HSL 5 minuten was fors slechter dan de met het ministerie van IenW afgesproken bodemwaarde.



Reizigerspunctualiteit

HRN (5 min.)	HRN (15 min.)	HSL (5 min.)
89,4%	**97,1%**	**69,0%**
Bodemwaarde 88,9%	Bodemwaarde 96,7%	Bodemwaarde 82,1%

Punctueel spoor

Reizigerspunctualiteit hoofdrailnet (HRN) 5 en 15 minuten

De prestatie-indicator Reizigerspunctualiteit hoofdrailnet (HRN) geeft het percentage reizen aan dat met minder dan 5 of 15 minuten vertraging is verlopen. Dat wil zeggen dat de reiziger bij aankomst op zijn of haar uitcheckstation minder dan 5 of 15 minuten vertraging had ten opzichte van de reis die de reiziger volgens de reisplanner had kunnen maken. Hierbij wordt rekening gehouden met eventuele vertraging, treinuitval en gemiste overstappen. Reizigerspunctualiteit is een KPI met gezamenlijke verantwoordelijkheid van ProRail en NS.

De afgesproken bodemwaarde voor de reizigerspunctualiteit op 5 minuten was 88,9%. Deze score leken we in 2024 niet te kunnen realiseren. Het jaar begon namelijk met lage scores. Dit kwam door dalende prestaties eind 2023, impactvolle werkzaamheden, aangescherpte snelheidsbeperkingen op de HSL met grote negatieve impact op het hoofdrailnet, impactvolle tijdelijke snelheidsbeperkingen (TSB's) en een lage materieelbeschikbaarheid bij NS. Daar kwamen ook nog vertragingen (met beperkte impact) bij van internationale reizigers- en goederentreinen die de binnenlandse reizigerstreinen regelmatig beïnvloedden. Op veel plaatsen versterkten de oorzaken elkaar, met negatieve gevolgen voor de treindienst.

Met het verbeterprogramma Betrouwbaar Beter en in goede samenwerking met de gehele sector hebben we onze prestaties weten te verbeteren in 2024. Dit deden we onder andere met een verbeteraanpak op TSB's en het betrouwbaarder inplannen van de dienstregeling bij buitendienststellingen. De maatregelen hebben

het gewenste effect gehad. ProRail en NS hebben het jaar hierdoor afgesloten met een reizigerspunctualiteit van 89,4% op 5 minuten en 97,1% op 15 minuten. Daarmee presteren we beter dan de afgesproken bodemwaarden (88,9% resp. 96,7%). Maatregelen zijn ingezet om deze positieve trend in 2025 door te zetten.

Reizigerspunctualiteit HSL 5 minuten

Reizigerspunctualiteit HSL 5 minuten is een deelverzameling van de reizigerspunctualiteit op het hoofdrailnet. In 2024 was de reizigerspunctualiteit HSL 5 minuten 69,0% en is daarmee fors onder de met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat afgesproken bodemwaarde (82,1%) uitgekomen. Belangrijkste oorzaken hiervan zijn constructieve ontwerpfouten die zijn gemaakt bij de bouw van de tien viaducten ten zuiden van Hoofddorp. De bouw is uitgevoerd door bouwcombinatie Hollandse Meren (voormalige bouwcombinatie van Ballast Nedam, Boskalis, Strukton, Vermeer en Volker Wessels Stevin) in opdracht van het ministerie van IenW. Het gevolg van de constructieve ontwerpfouten in combinatie met geconstateerde schade was dat er het hele jaar sprake was van aanvullende snelheidsbeperkingen. Deze beperkingen hadden het hele jaar grote impact. Het dieptepunt was dat voor zes van de tien viaducten een snelheidsbeperking van 80 km/u gold. Aan het begin van 2024 waren deze snelheidsbeperkingen niet voorzien.

Daarnaast was de instroom van ICNG-materieel vertraagd door omstandigheden als corona, materiaaltekorten en afwijkingen in de laskwaliteit. Dit leidde tot beperkt reservematerieel bij NS en langere inzet van het storingsgevoeliger TRAXX-materieel. Verder komen zowel de Eurostar Blue en Red, als de IC-Brussel sterk vertraagd aan uit België. Dit zorgt voor vertraging voor treinseries die deel uitmaken van de Reizigerspunctualiteit HSL KPI. In 2024 speelde dit sterker vanwege werkzaamheden bij Antwerpen.

Per 15 december 2024 hebben we een passende dienstregeling. Dankzij herstelmaatregelen aan het beton en de dwarsfixaties is de snelheid op 9 december 2024 verhoogd naar 120 km/u. Deze snelheid hanteren we als uitgangspunt voor de dienstregeling 2025. Hiermee zijn de randvoorwaarden ingevuld voor een verbetering van de prestaties in 2025. Om de snelheid naar 300 km/u te verhogen zijn structurele herstelmaatregelen nodig.

Infraspeed is door het ministerie van IenW gecontracteerd voor het beheer en onderhoud van de HSL. ProRail voert het contractmanagement hiervan uit namens het ministerie van IenW. De staat is eigenaar van de HSL-assets.



Prestatie-indicatoren

Betrouwbaarheid regionale series

90,7%

Bodemwaarde: **90,7%**

Impactvolle storingen op de infra

507

Bodemwaarde: **520**

Betrouwbaar spoor

Betrouwbaarheid regionale series

De prestatie-indicator betrouwbaarheid regionale series geeft aan welk deel van de geplande treinaankomsten daadwerkelijk is gerealiseerd én waarbij het verschil tussen de geplande en de gerealiseerde aankomsttijd kleiner was dan 3 minuten. In tegenstelling tot treinpunctualiteit worden uitgevallen treinen en aankomsten van vervangende treinen hierin meegeteld als onbetrouwbaar. Deze indicator wordt gemeten op een verzameling stations, vooral op de eindpunten van de regionale lijnvoeringen. Deze prestatie-indicator maakt overigens geen deel uit van de prestatieafspraken die regionale vervoerders zelf met hun eigen concessieverleners maken.

De prestaties op de prestatie-indicator betrouwbaarheid regionale series was 90,7% in 2024. Daarmee behaalden we de bodemwaarde die we met het ministerie van IenW hadden afgesproken (90,7%).

Deze prestatie-indicator stond in 2024 onder druk door tekorten in personeel en materieel bij regionale vervoerders en enkele krappe dienstregelingsconstructies. De Drielandentrein (Aken-Heerlen-Maastricht-Luik v.v.) heeft te maken met veel uitval door materieeltekorten bij de vervoerder. Ondanks dat ProRail hierop geen invloed heeft, heeft dit impact op onze prestatie-indicator. In de tweede helft van 2024 hadden stakingen van vakbondsleden bij ProRail Verkeersleiding ook negatieve impact op de prestaties.

ProRail heeft de regionale treinseries met de grootste negatieve impact geanalyseerd. Met de betrokken vervoerders hebben we voorstellen voor maatregelen besproken. Een deel van de maatregelen hebben we in de tweede helft van 2024 geïmplementeerd. Per dienstregeling 2025 is een verbetering van de dienstregeling in Zuid-Limburg geïmplementeerd, waaronder de Drielandentrein.

De prestatie-indicator ondervindt ook verbetering door de maatregelen die ProRail heeft genomen in het verbeterprogramma Betrouwbaar Beter en door aanvullende verbetermaatregelen. Hierin beperken we ons niet tot het hoofdrailnet. Zo konden we tijdelijke snelheidsbeperkingen op de MerwedeLingelijn en bij Arnhem Zuid begin 2024 binnen relatief korte termijn opheffen. Hierdoor bleef de impact op het regionale treinverkeer beperkt.

ProRail gaat de komende periode verder met het onderzoeken naar mogelijke verdere verbeteringen.

Impactvolle storingen op de infra

De prestatie-indicator impactvolle storingen op de infra geeft inzicht in het aantal storingen aan de infrastructuur met grote impact op het treinverkeer. Het betreft storingen veroorzaakt door:

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

De indicator impactvolle storingen relateert infraverstoringen aan de hinder die reizigers of verladers hiervan ondervinden en wordt uitgedrukt in het aantal gewogen treinvertragingsminuten (klanthinder) per storing. Hierbij worden alle treinvertragingsminuten die herleidbaar zijn tot één storingsoorzaak opgeteld. Vanaf 680 vertragingsminuten telt een storing mee voor deze prestatie-indicator.

Over 2024 is het aantal impactvolle storingen uitgekomen op 507. Hiermee is beter gepresteerd dan de bodemwaarde van 520 impactvolle storingen. Ten opzichte van 2023 (475) is het aantal impactvolle storingen toegenomen

De toename van het aantal impactvolle storingen is met name zichtbaar in de eerste helft van 2024, waarin relatief veel impactvolle storingen hebben plaatsgevonden. Door het inrichten van een verbeteraanpak op impactvolle storingen is in de tweede helft van 2024 het aantal gedaald, met in september, oktober en december aantallen onder de streefwaarde. Mede door de goede prestaties in de tweede helft van 2024 is het jaarcijfer uitgekomen onder de bodemwaarde.

Ten opzichte van 2023 is in 2024 het aantal storingen als gevolg van derden (o.a. suïcides) afgenomen terwijl het aantal technische storingen en het aantal storingen voortkomend uit onderhoud zijn toegenomen. Storingen als gevolg van onderhoud betreffen onder andere een aantal uitgelopen werkzaamheden en storingen als gevolg van uitgevoerde werkzaamheden (o.a. verzakking bij Groningen). Veelvoorkomende technische storingen zijn storingen aan de treinbeveiliging, wissels en bovenleiding.

> “In 2024 hebben we de betrouwbaarheid van regionale treindiensten behouden, ondanks personeelstekorten en materieelproblemen, en hebben we een aantal gerichte verbetermaatregelen doorgevoerd.”



Analyse van Impactvolle Storingen

In 2024 waren er 507 impactvolle storingen, beter dan de bodemwaarde van 520 maar meer dan de 475 in 2023. Terwijl storingen door derden afnamen, steeg het aantal technische en onderhoudsgerelateerde storingen, vooral in de eerste helft van het jaar.

ProRail Verbindt

Om bestemmingen met elkaar te kunnen verbinden, opereert ProRail nooit alleen. We staan altijd in verbinding met vervoerders, overheden, stakeholders en onze omgeving. In 2024 hebben we in gezamenlijkheid gewerkt aan de capaciteit, aan vernieuwingen van stations en spoor, aan de informatie- en communicatietechnologie, innovatieve oplossingen en het ERTMS.



Capaciteit

Toekomstbeeld Openbaar Vervoer (TBOV) 2040

Het ministerie van IenW startte in 2024 het gesprek met partijen van Toekomstbeeld OV (regionale overheden en spoorsector) over herijking van het programma TBOV. We willen beter aansluiten op gesignaleerde uitdagingen in de situatieschets Toekomstbeeld OV 2040. Hierbij staat een brede mobiliteitsbenadering centraal (conform Mobiliteitsvisie 2050), en de inzet van de juiste modaliteit (en het juiste ov) op de juiste plaats en tijd.

In 2024 stelde de stuurgroep Toekomstbeeld OV het definitief ontwerp vast van de landelijke doorgroei referentiedienstregeling op basis van 7½ minutentreinen. Een duidelijke doorgroeireferentie maakt voor lopende en toekomstige spoorprojecten inzichtelijk met welke intensievere gebruikseisen nu al rekening kan worden gehouden.

Insteek is om de doorgroeireferentie voorafgaand aan elke nieuwe Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA) te actualiseren op basis van de dan laatste afspraken en inzichten. Hiermee kan de doorgroeireferentie bij elke IMA worden doorgerekend als aanvulling op de vastgestelde dienstregeling Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (met 10 minutentreinen).

Actieagenda OV-knooppunten

In 2022 is in samenwerking met regionale stakeholders gewerkt aan een Actieagenda OV- knooppunten, als uitwerking van de Ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV 2040. In deze agenda worden knooppuntontwikkelingen uitgewerkt tot het agenderen van zogenoemde focusknooppunten. We doen dit op basis van beschikbare en ontwikkelde knooppuntdata. Focus wordt bepaald aan de hand van een datagedreven analyse van de knooppuntontwikkeling. Dit gaat in nauwe samenwerking met onder andere gemeenten, provincies en NS Stations. Voor de jaarlijkse update van de lijst van focusknooppunten per landsdeel is de relatie met de Landelijke Netwerkuitwerking Spoor van Toekomstbeeld Openbaar Vervoer (TBOV) relevant. Net als ontwikkelingen als NOVEX en Versnellingsgelden Woningbouw en Mobiliteit (WoMo).

ProRail en stakeholders zijn in Q4 2024 gestart met actualisatie van de knooppuntopgaven in het kader van de 'Actieagenda OV Knooppunten'. De lijst is naar verwachting in Q1 2025 gereed. Aan de hand van deze agenda kunnen partijen OV-knoopstudies in gezamenlijkheid prioriteren en in gesprek gaan over ontwikkelingen met invloed op het goed functioneren van knooppunten. In het geval van ProRail de stations. Voordeel is dat we samen integraal naar het station en de stationsomgeving kijken waardoor verrassingen worden voorkomen. Financiering van focusknooppunten blijft een uitdaging.

Het Bestuurlijk Overleg (BO) MIRT voorziet deels in (rijks)financiering hiervan, in enkele gevallen komt financiering voor stations uit het Mobiliteitsfonds.

Technical Specifications for Interoperability (TSI)

ProRail is actief betrokken bij het beoordelen van Europese concept- teksten van de TSI Telematics die in 2024 zijn gepubliceerd. TSI Telematics regelt de digitale informatie-uitwisseling tussen bijvoorbeeld vervoerders en ProRail. TSI Telematics vervangt de bestaande TSI TAP (telematics applications for passenger service) en TSI TAF (telematics applications for freight service). Voor TSI TAP en TSI TAF heeft ProRail in 2024 verbeteringen doorgevoerd in het bestelproces van treinpaden.

Eind 2023 zijn nieuwe versies vastgesteld van TSI Operations (OPE) en TSI Control Command and Signalling (CCS). Beide hebben invloed op de technische en operationele processen en procedures binnen ProRail. In samenwerking en in afstemming met vervoerders onderzochten we in hoeverre ProRail voldoet aan de nieuwe en aangepaste eisen van de TSI's, en welke aanpassingen eventueel nodig zijn. Voor TSI OPE zijn alle veranderingen verwerkt. Voor TSI CCS hebben we acties uitgezet om de veranderingen zo snel mogelijk te verwerken. De Europese Commissie heeft aangekondigd dat medio 2025 een amendement op de TSI CCS wordt gepubliceerd.

"In 2024 stelde de stuurgroep Toekomstbeeld OV een nieuw plan op voor de landelijke dienstregeling met treinen elke 7½ minuut, waarbij op basis van data de gebruikseisen voor lopende en toekomstige spoorprojecten in kaart werden gebracht."



ProRail verdubbelt spoor Rijswijk - Delft Campus voor betere doorstroming

ProRail verdubbelt het spoor tussen Rijswijk en Delft Campus om meer treinen te laten rijden. Daarnaast wordt een onderdoorgang aangelegd bij 't Haantje, dit verhoogt de capaciteit en vermindert wachttijden.

Spoorlengte
in (km)

6.990
2023: 7.002

Dienstverlening Kijfhoek

De doelstellingen van ProRail zijn ongewijzigd gebleven: het verbeteren van non-discriminatoire toegang tot de dienstvoorziening Kijfhoek en het faciliteren van een dienstverlening aan alle vervoerders. Effectieve, efficiënte en veilige benutting van de infrastructuur. Dit is gericht op het faciliteren en stimuleren van het goederenvervoer per spoor.

ProRail heeft in 2023-2024 diverse onderzoeken verricht en geadviseerd om het exploitatiemodel van Kijfhoek te wijzigen, om zo non-discriminatoire toegang voor alle vervoerders te realiseren. Dit advies is als onderdeel van het Opgavenbeeld Wagenladingvervoer met sectorpartijen besproken en aangeboden aan het ministerie van IenW. Het ministerie van IenW heeft ons geïnformeerd dat zij nut en noodzaak begrijpt van de wijziging van het exploitatiemodel Kijfhoek en hierop besluitvorming zal organiseren. ProRail is in afwachting van het besluit van het ministerie van IenW.

ProRail heeft in 2024 grote vorderingen gemaakt met de vernieuwing van de dienstvoorziening. We hebben het nieuwe heuvelsysteem opgeleverd en het eerste deel van de nieuwe infrastructuur. Ook het planningsysteem voor Kijfhoek is vernieuwd. ProRail verwacht in Q2 2025 de vernieuwingswerkzaamheden van Kijfhoek volledig af te ronden.

Behandel- en opstelcapaciteit

ProRail heeft in 2024 enkele grote infraprojecten opgeleverd waarmee we de totale capaciteit voor het behandelen en opstellen van reizigers-materieel hebben uitgebreid. Op emplacement Leeuwarden zijn vier oude sporen vervangen en op emplacement Hoofddorp is de capaciteit met vier nieuwe behandel- en opstelsporen uitgebreid.

Voor Hengelo is de beslissing genomen om voorzieningen te realiseren die nodig zijn om reizigersmaterieel te kunnen behandelen dat in Hengelo wordt opgesteld. Realisatie van dit project is gepland in 2025.

We hebben de planning- en studiefase van het project Rotterdam Noord Goederen afgerond. Na een positief projectbesluit in Q1 2025 realiseert ProRail op deze locatie vier nieuwe behandel- en opstelsporen. De indienststelling staat eind 2027 gepland.

We startten in 2024 met de verkenning voor de MerwedeLingelijn. We onderzoeken de opties om de verwachte groei van het materieelpark te behandelen en langs die lijn op te stellen.

ProRail heeft een emplacementenvisie opgesteld om de verwachte groei naar behandel- en opstelcapaciteit op lange termijn te kunnen opvangen met zo min mogelijk extra ruimtegebruik in binnenstedelijk gebied. Deze visie vormt de basis voor de gesprekken met vervoerders en overheden over toekomstplannen van emplacementen. Ook geeft de visie richting aan toekomstige uitbreidingsprojecten.

Capaciteitsverdeling dienstregeling 2025

De capaciteitsverdeling 2025 is tijdig afgerond. We hadden te maken met nieuwe variabelen die de verdeling complexer maakten. Zo moesten we voor heel 2025 rekening houden met de werkzaamheden aan het Derde Spoor in Duitsland (“de 80-weekse”). Deze zorgt heel 2025 voor een enkelsporige situatie bij de grens Zevenaar-Emmerich. Ook zijn er periodes van gehele sluiting met als gevolg een langdurige herroutering via andere grensovergangen met Duitsland. Het zwaartepunt ligt bij Venlo grens. Ook de nieuwe vervoerconcessie voor het hoofdrailnet en de toename van aanvragen van Open access treinen (nationaal en internationaal) maken de verdeling complexer.

> “ProRail wil het goederenvervoer stimuleren door een dienstverlening aan alle vervoerders te faciliteren: effectief, efficiënt en veilig.”



Modernisering Kijfhoek: efficiëntere goederenafhandeling door digitale vernieuwing

ProRail moderniseert Kijfhoek met een vernieuwd digitaal heuvelsysteem, verbeterde calamiteitenwegen en blusvoorzieningen, en vervanging van sporen en dwarsliggers. De vernieuwing gebeurt in twee fasen, zodat een deel operationeel blijft.

Dat de open access tot aanpassing van onze werkwijze leidt, bleek in 2024 ook uit het oordeel van de Autoriteit Consument & Markt over een klacht van Arriva. Die werd door de ACM deels gegrond verklaard.

We gaven extra aandacht aan het robuuster maken van de dienstregeling 2025 op basis van inzicht in vertragingsgevoelige situaties in de vorige dienstregeling 2024 en stringenter vasthouden aan logistieke normen. Dit deden we samen met betrokken spoorwegondernemingen. Waar mogelijk hebben we meer spelingsruimte gecreëerd, met inachtneming van logistieke normen en spelregels van capaciteitsverdeling.

Time Table Redesign

Op Europees niveau is het proces van capaciteitsmanagement en capaciteitsverdeling herontworpen. Dit nieuwe proces heet Time Table Redesign (TTR). De EU heeft een conceptverordening opgesteld die TTR juridisch verplicht stelt naar verwachting vanaf dienstregeling 2030.

In december 2024 is de capaciteitsstrategie voor 2028 gepubliceerd. ProRail heeft hieraan bijgedragen in samenwerking met andere Europese infrastructuurbeheerders. Hierdoor sluit het document beter aan bij de behoeften van internationale vervoerders.

Een onderdeel van TTR is het capaciteitsmodel. In dit model geeft ProRail anderhalf jaar voor de start van een nieuwe dienstregeling aan welke beschikbare capaciteit er in de toekomst op het netwerk wordt verwacht. ProRail heeft dit model in juni 2024 gepubliceerd en aangegeven welke capaciteit er beschikbaar is op de internationale trajecten in dienstregeling 2026. ProRail publiceert dit model op informatieve basis. Zo kunnen we ervaring opdoen met het nieuwe proces, vooruitlopend op de komst van de nieuwe EU-wetgeving waarin dit verplicht wordt voor het hele spoornetwerk.

ProRail heeft een plan van aanpak opgesteld om tijdig aan de nieuwe EU-verordening over gebruik van capaciteit op het spoor te voldoen en om TTR te implementeren. In dit plan staat welke procesveranderingen en softwareontwikkelingen de komende jaren nodig zijn.

In 2024 plaatsten we informatie over TTR en andere Europese ontwikkelingen waarbij ProRail betrokken is, op de ProRail-website.

Spoorgoederenvervoer

Modal shift

Ontwikkelingen maken realisatie van de modal shift voor goederen uitdagend. In 2024 zijn enkele vervoersstromen verschoven naar een buitenlandse haven, andere zijn van modaliteit veranderd. Dit komt mede door de dalende concurrentiepositie van spoorgoederenvervoer. We zien grote potentie voor deze modaliteit, prognoses ondersteunen dit beeld. Het bieden van een robuust multimodaal transportnetwerk is van onmisbare waarde. ProRail ondersteunt waar mogelijk initiatieven gericht op modal shift in het goederenvervoer. Het verlagen van de opsteltarieven per 2026 draagt hieraan bij.

740 meter sporen

We investeren in faciliteiten voor langere goederentreinen. Hiermee verbetert de concurrentiepositie van het spoorgoederenvervoer in Nederland en Europa. Een langere goederentrein zorgt voor lagere vervoerskosten per vervoerde eenheid en we vergemakkelijken de verschuiving van vervoer over de weg naar het spoor: een goederentrein van 740 meter vervangt 56 vrachtwagens.

Goederenvervoer per spoor draagt ook bij aan minder CO_2-uitstoot en zorgt voor minder drukte op de weg. Dit wordt aangejaagd vanuit de Europese Green Deal. Hiermee geldt een EU-verplichting (TEN-T) om met 740 meter lange treinen te kunnen rijden.

Op een aantal plaatsen is het spoor al klaar voor 740 meter lange goederentreinen. Het emplacement Maasvlakte en het A15-tracé van de Betuweroute zijn gereed. Voor de emplacementen Waalhaven, Moerdijk, Amsterdam Houtrakpolder, Roosendaal, Lage Zwaluwe en Rotterdam Noord Goederen werken we aan projecten om sporen geschikt te maken voor de lange treinen. Om goederencorridors geschikt te maken voor lange goederentreinen ligt echter nog een forse investeringsopgave.

De Europese Unie wil met subsidie het spoor klaarmaken voor sneller en makkelijker militair transport. Nederland heeft hiervoor als essentiële schakel in dit netwerk subsidie aangevraagd. De EU heeft in juni 2024 een bedrag van € 43 miljoen toegekend. Het reguliere goederen- en reizigersvervoer profiteert mee van deze aanpassingen.



Stations- en spoorvernieuwingen

In 2024 hebben we aanzienlijke vooruitgang geboekt met onze spoor- en stationsprojecten. Ondanks uitdagingen met capaciteit en materiaalbeschikbaarheid, hebben we belangrijke stappen gezet om zowel het reizigers- als goederenvervoer te verbeteren. In 2024 voerde ProRail grote spoorprojecten uit, waaronder de vernieuwing van vijf kilometer spoor in Amersfoort, onderhoudswerkzaamheden rond Rotterdam Centraal, en diverse werkzaamheden in en rond Leeuwarden. Door grootschalige vervangingen en verbeteringen hebben we de infrastructuur gemoderniseerd en de betrouwbaarheid van het spoorvervoer vergroot. Onze inspanningen hebben geleid tot een robuuster en efficiënter spoornetwerk, wat de basis legt voor toekomstige groei en ontwikkeling.

Onderhoudsprojecten

In 2024 hebben we op grote schaal spoorstaven, rails, dwarsliggers en ballast vervangen op trajecten en emplacementen (ofwel bovenbouw- vernieuwingen, BBV) op diverse locaties bij onder andere Zevenaar-Winterswijk, Tiel-Elst, Zwolle-Amersfoort, Arnhem Berg, heuvel Kijfhoek, Maaslijn, Eindhoven-Blerick, Breda-Boxtel, West Brabant, IJ-viaduct Amsterdam, Amsterdam-Duivendrecht, Amsterdam Westtak en de Schiphollijn.

In Deurne hebben we de betonbaan verwijderd en vervangen door spoor in ballast voorafgaand aan de start van de 80-weekse buitendienststelling in Duitsland om het risico op verstoringen te mitigeren. Deze was in het verleden als proef aangelegd en bestond uit betonnen platen waar de spoorstaven in zijn gelijmd. Door degeneratie ontstond een verhoogd risico op verstoringen.

We voerden het grootschalig functiehandhavingsproject Amersfoort West uit. Aan de westzijde van station Amersfoort is het emplacement grotendeels vervangen. We deden dit tijdens een zevenweekse buitendienststelling in de zomer van 2024. Met de nieuwe sporen hebben we rijtijd gewonnen en is de treindienst robuuster geworden.

We verrichtten op diverse locaties werkzaamheden om de trein-beveiligingsinstallaties te vervangen, zoals bij Zwolle-Wierden, Tiel- Elst, Zwolle-Deventer, Almelo-Mariënberg en Wierden-Almelo-Hengelo.

Projecten voor reizigersvervoer

Medio 2024 renoveerden we emplacement Leeuwarden tijdens een zesweekse buitendienststelling. We vernieuwden alle sporen en wissels, breidden de bovenleiding uit, legden service- en opstelsporen aan, verbeterden de drainage en watervoorzieningen en verhoogden de snelheid voor treinen van en naar Sneek.

We openden in de zomer van 2024 de onderdoorgang in Rijen. Het kruisend verkeer kan nu veilig het spoor passeren. De overweg is omgebouwd tot railinzetplaats, voor toegang tot het spoor voor onderhoudsvoertuigen.

We realiseerden diverse verbeteringen (transferveiligheid, stiptheid en snelheid van de treindienst) op de spoorlijn tussen Zwolle en Enschede. Aanpassingen aan het spoor en de treinbeveiliging zorgen ervoor dat de intercity meer op snelheid kan blijven rijden (en minder hard hoeft af te remmen). Daarmee kan de intercity tussen Zwolle en Enschede drie minuten sneller rijden.

We verzetten veel werk op de corridor Rijswijk-Rotterdam om per dienstregeling 2025 de vijfde en zesde sprinter Den Haag-Rotterdam door NS te kunnen laten rijden. De werkzaamheden rondom Schiedam zijn nog niet volledig gereed. Toch kon NS per dienstregeling 2025 starten met de nieuwe tienminutensprinter tussen Den Haag en Rotterdam. Er zijn nu zes sprinters per uur per richting. In Q1 zullen twee van de zes nog niet stoppen in Schiedam. ProRail verwacht het eerste kwartaal van 2025 het werk af te ronden.

We hebben voor het project Wunderline (snellere treinverbinding Groningen-Bremen) de baanstabiliteit aan Nederlandse zijde versterkt. Hierdoor kan de treinsnelheid naar 130 km/u door samen met de aannemer en ingenieursbureau een innovatieve methode toe te passen: het gebruik van H-profielen in plaats van damwanden. Deze methode verlaagt risico's in de uitvoering. Hiermee hebben we een nieuwe manier om baanstabiliteit te realiseren beschikbaar.

Projecten voor goederenvervoer

We hebben in 2024 het nieuwe heuvelsysteem op Kijfhoek in gebruik genomen. Onderdeel van het project is het vervangen van zes spoorbundels. We hebben in 2024 de eerste drie vervangen en weer in gebruik genomen. De andere drie worden in 2025 opgeleverd.

In 2024 werkten we aan de finale oplevering van de brandblusvoorziening in het havengebied.

"In 2024 voerde ProRail grote spoorprojecten uit, waaronder de vernieuwing van vijf kilometer spoor in Amersfoort, onderhoudswerkzaamheden rond Rotterdam Centraal, en diverse werkzaamheden in en rond Leeuwarden."



Meer groen, comfort en veiligheid

Station Spaubeek is in 2024 vernieuwd met nieuw meubilair en meer groen. Ook de stations Geleen Oost, Hoensbroek en Diemen zijn opgeknapt. Station Ede-Wageningen heeft een compleet nieuw station gekregen.

Aantal stations

398

2023: 399

Programma Hoogfrequent Spoorvervoer

In opdracht van het ministerie van IenW werkt ProRail samen met vervoerders aan Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS). Het doel van PHS is om op zeven corridors hoogfrequent spoorvervoer te realiseren, zodat reizigers niet meer op hun horloge hoeven te kijken om hun trein te halen. De trein komt namelijk elke tien minuten. Daarnaast komt er meer ruimte voor het goederenvervoer.

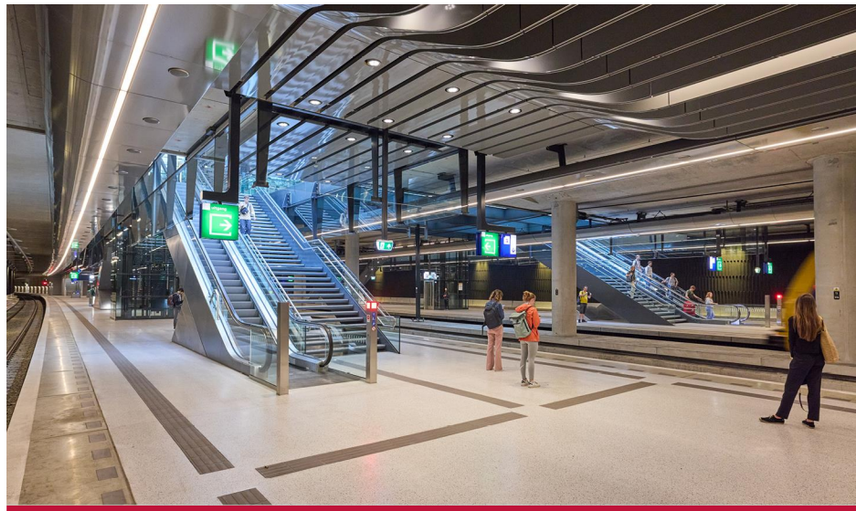
PHS is een langlopend programma. In 2011 is de planuitwerking gestart en het programma loopt tot ongeveer 2030. De extra capaciteit is deels al gerealiseerd: op drie van de zeven corridors is de tienminutentrein ingevoerd (Amsterdam-Eindhoven, Schiphol-Utrecht-Nijmegen en Den Haag-Breda). De komende jaren worden de overige corridors stap voor stap beschikbaar. Dit is van groot belang voor de huidige én toekomstige vraag van reizigers- en goederenvervoerders. Ook legt PHS de basis voor de ontsluiting van de 17 woningbouwgebieden. En maakt PHS de doorontwikkeling naar het Toekomstbeeld OV mogelijk. Daarnaast maken de geplande frequentieverhogingen onderdeel uit van de hoofdrailnetconcessie 2025-2033 met NS.

Het ministerie van IenW stelt twee keer per jaar een voortgangsrapportage op. Hierin staan de voortgang, behaalde resultaten en financiële stand van zaken.

De PHS-projecten zijn grotendeels in uitvoering. Mijlpalen in 2024 zijn:

- Door afronding werkzaamheden kan sinds eind december de vijfde en zesde sprinter tussen Den Haag en Rotterdam rijden.
- De werkzaamheden op station Amsterdam Centraal zijn in volle gang. Dit is zichtbaar en merkbaar voor reizigers. Vanaf februari 2025 zal de Eurostar ook weer rechtstreeks tussen Amsterdam Centraal en Londen gaan rijden.
- We gunden de contracten voor de realisatie van PHS Nijmegen en de aanleg van de verdiepte ligging van het spoor in Vught.
- We startten met de realisatiewerkzaamheden van de Meterenboog en Den Bosch-Vught, inclusief de werkzaamheden voor het tijdelijke spoor in Vught zodat we de verdiepte ligging kunnen laten bouwen.
- De werkzaamheden voor de uitbreiding en gedeeltelijke vernieuwing van station Nijmegen zijn gestart.
- De Raad van State heeft een definitieve uitspraak gedaan in de beroepsprocedure tegen het Tracébesluit PHS Meteren-Boxtel. Het Tracébesluit is daarmee onherroepelijk geworden en het project wordt in zijn geheel uitgevoerd.
- We ontvingen van het ministerie van IenW de realisatiebeschikking (MIRT3-besluit) voor de corridor Alkmaar-Amsterdam. We kunnen starten met de uitvoering van de eerste projectonderdelen.
- PHS Tilburg is uitgesteld door problemen met het nieuwe type sein. Wel is dit jaar het extra perron in dienst genomen. Uitbreiding van de dienstregeling kan pas als de lay-out van de sporen ook aangepast wordt. Dat is in 2027 voorzien.

De schaarste aan personeel speelt in de hele spoorsector en vraagt veel van partijen. Dit blijft een belangrijk risico voor de uitvoering van de geplande werkzaamheden van PHS. Toch gaat de realisatie van PHS onverminderd door. Dat is goed te zien in onder andere Amsterdam, Vught, Nijmegen en tussen Rijswijk, Delft en Rotterdam. Reizigers op die trajecten merken dat ook. Het uiteindelijke resultaat is straks meer treinen en dus meer zitplaatsen op die drukke trajecten.



Station Delft uitgebreid voor drukker spoorverkeer

In 2024 is station Delft uitgebreid met een extra perron en twee nieuwe sporen als onderdeel van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS). Deze aanpassingen zorgen ervoor dat er meer treinen kunnen rijden tussen Den Haag en Rotterdam, waardoor de capaciteit en efficiëntie van het spoorvervoer worden verbeterd.

Energievoorziening

Met het landelijk programma Tractie Energievoorziening (TEV) zetten we in 2024 een grote stap in de upgrade van het ProRail tractie-energie netwerk. Tot nu toe zijn 16 nieuwe onderstation locaties gebouwd en opgeleverd, 40 bestaande installaties aangepast en 54 projecten in ontwikkeling of realisatie. Het ministerie van IenW heeft extra budget beschikbaar gesteld voor de voorbereiding van de energievoorziening en technische maatregelen voor toetreding van het nieuwe ICNG-materieel. De ingenieursbureaus en aannemers met energie-erkenning hebben momenteel de capaciteit om de gevraagde productie te leveren.

TenneT en de regionale netbeheerders werken aan het opwaarderen en uitbreiden van het midden- en hoogspanningsnet in Nederland in het kader van de energietransitie. De mate waarin dit succesvol is, heeft impact op de mate waarin spoorvervoer kan groeien. De impact van netcongestie en de mogelijk hogere Elektromagnetische Beïnvloeding (EMC) moet beheersbaar zijn en blijven voor het spoor.

Op het aspect EMC kijken we samen met TenneT naar de ruimte die er is. In een aantal gevallen zijn hiervoor mitigerende maatregelen aan de spoorbaan nodig. We maakten in 2024 de ombouw van het TenneT-aardingssysteem mogelijk door plaatsing van 36 condensatorbanken in Zuid-Nederland.

Het huidige openbare elektriciteitsnet is op veel plaatsen vol. ProRail werkt met (regionale) netbeheerders aan een handelingsperspectief in relatie tot de uitdagingen door netcongestie. Waar de spoorsector wil groeien, is extra elektrische capaciteit nodig en loopt het spoor tegen deze beperking aan. ProRail zoekt samen met de netbeheerders naar win-win scenario's, waarbij de spoorsector kan blijven groeien en netcongestie niet verergert.

Nieuwe Generatie sein (NG-sein)

Bij veiligheidstesten van het NG-sein constateerden we in 2023 issues met de zichtbaarheid in bepaalde omstandigheden. Hierdoor kon het sein niet veilig worden gebruikt en daarmee niet worden vrijgegeven, met grote impact op 15 projecten die het NG-sein zouden gebruiken. Met mitigerende maatregelen kon een groot deel van de projecten alsnog doorgaan. Voor nu is de leveringszekerheid voor toekomstige projecten gegarandeerd. Pogingen om met de leverancier van de seinen tot een vrij te geven sein te komen, zijn niet gelukt.

ProRail heeft een onafhankelijke partij een evaluatie laten uitvoeren met als doel te leren en de betrouwbaarheid van het product-ontwikkelproces voor nieuwe producten te verbeteren. De uitkomsten zijn eind 2024 gedeeld met het ministerie van IenW. ProRail voert in 2025 onder andere verbeteringen door in het productontwikkelproces, herijkt de contractvorm en voorwaarden en verzwaart de governance en besluitvorming van productontwikkelingen.

Stationsagenda

In de uitvoeringsagenda van de, in 2023 vastgestelde, Stationsagenda staat welke stappen we samen met NS Stations en het ministerie van IenW in 2023 en 2024 zetten om de ambities waar te maken op tien prioritaire thema's (onder andere sociale veiligheid, deelmobiliteit en duurzaamheid).

Begin 2024 heeft het ministerie van IenW de eerste versie van de jaarlijkse voortgangsrapportage (2023) van de Stationsagenda gedeeld met de Tweede Kamer. Eind 2024 zijn de voortgangsrapportage over 2024 en een nieuwe uitvoeringsagenda van de Stationsagenda voor 2025-2026 opgesteld. Deze worden begin 2025 aangeboden aan de Tweede Kamer. De subsidieaanvraag om de maatregelen uit de uitvoeringsagenda te kunnen uitvoeren, wordt in aangepaste vorm opnieuw ingediend.

> "Het elektriciteitsnet is vaak vol. ProRail werkt met netbeheerders aan oplossingen voor netcongestie, essentieel voor groei van de spoorsector."



Veiligere en beter zichtbare Nieuwe Generatie-seinen in 2024

In 2024 pakten we veiligheidsissues bij het Nieuwe Generatie-sein aan om de betrouwbaarheid en zichtbaarheid te verbeteren.

Aantal seinen

11.616

2023: **11.623**

Stationsvernieuwingen

In 2024 werkten we samen met onze stakeholders (o.a. vervoerders, NS Stations, gemeenten en provincies) verder aan het vernieuwen van stations of onderdelen daarvan.

Ede-Wageningen: het nieuwe treinstation is gereed en begin 2024 in gebruik genomen. Het nieuwe station heeft nu een ruime toegankelijke toegangstunnel, een stationsgebouw (met stalling voor ongeveer 5.500 fietsen en commercie) en een nieuw busstation. Het oude stations-gebouw maakte ruimte voor een tunnel voor langzaam verkeer. De bouw van de P&R-garage is aanbesteed en start in Q1 2025. In Q1 2025 wordt er nog een fietsenstalling met 1.600 plaatsen gerealiseerd.

In Zwolle is een Passerelle gebouwd (een soort opgetilde straat) en is de grootste 'Cross-laminated timber (CLT)' brug van Europa. Deze CO_2-neutrale brug bestaat uit 16 liggers en is in totaal ruim 130 meter lang en 10 meter breed. De brug verbindt het oude centrum met de Spoorzone. Hiermee maken we grootschalige woningbouw mogelijk.

In totaal hebben we op elf locaties perrons vernieuwd, is een toegankelijke instap gerealiseerd en/of is de stationsoutillage vernieuwd. Ook rondden we de werkzaamheden op het belangrijke spoorknooppunt Schiphol Airport af. Daar is de perronhoogte op 76 centimeter gebracht.

We vervingen en verbreedden in 2024 de perrons van station Hoorn Kersenboogerd. We zetten het project in 2025 voort met de verlenging van een perronkap, het plaatsen van zonnepanelen en de realisatie van fietsenstallingen en kluizen.

We vervolgden in 2024 de terugplaatsing van de gerenoveerde perronkappen in Leeuwarden. De monumentale kap op perron vier/vijf wordt teruggeplaatst vanaf de eerste helft 2025.

We startten de planstudies naar renovatie van de perronkappen op de locaties Alkmaar, Vlissingen, Roosendaal, Hoorn, Delfzijl, Scheemda en Noordentree Zwolle. We verwachten binnen enkele jaren de renovatie van deze kappen uit te kunnen voeren.

Voor de beoordeling van de constructieve veiligheid van grote publieke gebouwen geldt sinds 2023 nieuwe regelgeving: de Nederlands Technische Afspraak (NTA) 8790. Dit betekent dat eigenaren van grote publieke gebouwen vanaf 2025 verplicht zijn periodiek onderzoek te doen. ProRail zal samen met NS Stations dossiers opstellen voor de grotere stations waar de NTA van toepassing is. De eerste opdrachten hiervoor zijn aan twee ingenieursbureaus verstrekt.

Dit jaar is het programma Telecom op Stations (ToS) gestart. In de komende zes tot acht jaar werken we op ongeveer 300 stations in Nederland aan vervanging en doorontwikkeling van telecomassets. Denk hierbij aan klokken, camera's, reizigersinformatie, omroep en technische installaties. Dit jaar zijn al verschillende stations in uitvoering gegaan, zoals Haarlem, Nijmegen, Almere Oostvaarders, Amsterdam Muiderpoort, Lelystad Centrum, Maarssen, Weesp.

Programma Fietsparkeren

Het programma Fietsparkeren werkte in 2024 aan ongeveer 90 projecten in diverse stadia van ontwikkeling. Deze komen tot uitvoering in de periode tot en met ongeveer 2030. In 2024 leverden we de volgende stallingsuitbreidingen op die in totaal ongeveer 6.000 extra stallingsplekken bieden: Bodegraven, Geldermalsen, Krispijnzijde fietsflat, Leiden Lammerschans, Dordrecht, Voorhout, Boven-Hardinxveld, Ede-Wageningen, Kampen, Bunnik, en Kapelle-Biezelinge.

Programma Toegankelijkheid

In 2024 zijn drie stations voorzien van liften en/of hellingbanen om het station toegankelijk te maken. Daarnaast zijn negen treinstations voorzien van op normhoogte gebrachte perrons. Mensen met een beperking kunnen hierdoor gebruikmaken van 372 toegankelijke treinstations in Nederland. Dit betreft 93% van alle treinstations.

Op station Rotterdam Zuid en station Weesp vervingen we drie liften. Op station Amersfoort vervingen we drie roltrappen.



Uitbreiding fietsenstallingen met 6.000 plekken

In 2024 breidden we fietsstallingen uit met in totaal ongeveer 6.000 extra stallingsplekken: Bodegraven, Geldermalsen, Krispijnzijde fietsflat, Leiden Lammerschans, Dordrecht, Voorhout, Boven-Hardinxveld, Ede-Wageningen, Kampen, Bunnik, en Kapelle-Biezelinge.



Informatie- en communicatietechnologie

ProRail versterkt de bestaande digitale en fysieke infrastructuur en breidt deze verder uit met nieuwe elementen. In 2024 starten we met de eerste use cases en bereiden we een grootscheepse modernisering van ons IT-landschap voor. Parallel zorgen we ervoor dat de huidige functionaliteiten 24/7 beschikbaar blijven. Het aantal storingen als gevolg van IT nam in 2024 opnieuw af. Onze visie op digitalisering benadrukt hoe ProRail de transitie naar verdere digitalisering van het spoor mogelijk wil maken. Wij werken aan verdere verbetering van de beschikbaarheid en continuïteit van de systemen die het treinverkeer en de hele assetketen ondersteunen, van ontwikkelen tot programmeren, realiseren en instandhouden.

Digitaliseringsvisie

In onze ProRail-brede digitaliseringsvisie staat hoe ProRail de transitie naar verdere digitalisering van het spoor mogelijk wil maken. We moderniseren ons ICT-landschap, waardoor we nieuwe functionaliteiten kunnen bouwen en we de organisatie klaarmaken voor een digitale toekomst. Dit is essentieel. Zowel voor de toekomstbestendige instandhouding van onze fysieke en digitale infrastructuur, als voor het op peil houden van de kwaliteit van onze dienstverlening.

In 2024 implementeerden we de eerste stappen van deze visie. Dit ging binnen de budgettaire kaders voor Exploitatie, Onderhoud en Vernieuwing (EOV) en Aanleg. Onderdeel van de implementaties was het moderniseren van het logistieke Post21-landschap (mission critical omgeving) en het Enterprise Assetmanagement landschap. We zijn gestart met de modernisering van SAP-EAM, een tool voor het beheer van onze fysieke assets.

In de digitaliseringsvisie richten we ons op nieuwe ICT-ontwikkelingen en op lifecycle management [1] voor informatiesystemen.

1 lifecycle management: alle activiteiten die tot doel hebben de bedrijfsprocessen van de klant te ondersteunen door een optimaal afgestemde combinatie van beheer, onderhoud en exploitatie van ICT-middelen

Digitaliseringsprojecten 2024

De ICT-organisatie werkt dagelijks aan de implementatie van nieuwe functionaliteiten. Realisatie in 2024:

- Tooling voor annuleringsheffing: in 2023 heeft ProRail, in lijn met de ACM- en EU-regelgeving, een progressieve annuleringsheffing ingevoerd. Hiermee stimuleren we vervoerders om ongebruikte treinpadcapaciteit op tijd terug te geven. Zo kunnen we deze vrijmaken voor andere vervoerders. De eerste drie projecten van de ICT-ontwikkeling hiervan waren gericht op 'no-show'-treinpaden en annuleringen kort voor vertrek. Deze zijn sinds augustus 2024 in productie en leiden vanaf januari 2025 tot facturering.
- VGB Solver: in 2024 heeft ProRail een belangrijke mijlpaal bereikt met de livegang van de tool Vooraf Gedefinieerde Bijsturingsmaatregelen (VGB Solver). Deze tool automatiseert het genereren van versperringsmaatregelen (VSM's) en zorgt zo voor een robuuste, alternatieve dienstregeling bij calamiteiten. De VGB Solver ondersteunt onze scenariomakers bij de Verkeersleiding en draagt bij aan een efficiëntere en stabielere spoorwegoperatie. We breiden dit uit in 2025.
- IRIS: we rollen IRIS uit, een informatiesysteem waarin de gebruiker overzichtelijk relevante spoorweginformatie krijgt per geselecteerd gebied. Hieronder vallen onder andere seinen, P-seinen en overwegen. IRIS vertaalt informatie over een voorval naar een visualisatie op de infra lay-out. Zo kunnen we sneller de locatie bepalen. Hierdoor neemt de werkdruk van de treindienstleider en de afhandelingstijd van een incident af. De uitrol van IRIS is gestart en al ingezet op diverse posten.
- KijfDIS Light: de heuvelplanapplicatie KijfDIS Light (KDL) is nodig om het heuvelrangeerproces uit te voeren en deze beschikbaar te stellen aan spoorwegondernemers/vervoerders en ondersteunt de afstemming tussen de Proces Controller, treindienstleiders en heuvelprocesleider van ProRail. KDL is sinds 23 mei 2024 in gebruik.
- Digitalisering assetketen (GI/IDE): de digitalisering van de assetketen - van tekening naar data - is in 2024 succesvol voortgezet. Zo is onder andere de publicatie van de IMSpoor release voor ERTMS gereed en zijn grote stappen gezet voor zowel het monitoren van de assets als voor de rapportage over de staat van deze infra. In het programma Aantoonbare Veilige Berijdbaarheid hebben we voor de belangrijkste en meest risicovolle assets (spoor en wissels) monitoring- en rapportageketens opgezet. De ketens zijn zo opgezet dat de actuele staat van de assets gedeeld kan worden met toezichthouders.
- Datagedreven Netwerk Klaarmaken voor de Toekomst (DeNKT): met behulp van digitalisering willen we de projectenportfolio flexibel, voorspelbaar en maakbaar krijgen en een robuuste realisatie borgen. In 2024 zijn onder andere de volgende resultaten opgeleverd:
- Klantvragentool voor omgevingswerken, capaciteitsmanagement-tool voor de aanvraag van capaciteit voor het productieloket en uitbreiding pipeline managementtool (PLMT) met scopedelen. Deze is al toegepast op project Amsterdam Zuid en project Onnen.
- Ook zijn stappen gemaakt op de doelstelling om het meerjarig plannen van buitendienststellingen te digitaliseren en de medewerkers in de keten in staat te stellen om datagedreven te werken. Zo hebben we het digitaal planbord in gebruik genomen voor het planproces van de jaardienst 2026.
- Verder hebben we data-uitwisseling over werkzaamheden met het NDW (Nationaal Dataportaal Wegverkeer van RWS) grotendeels gerealiseerd. Hiermee maken we een integraal beeld mogelijk van buitendienststellingen en stremmingen voor wegverkeer.

Train Allocation & Planning System (TAPS)

Voor de capaciteitsverdeling tijdens de complexe 80-weekse buitendienststelling bij Emmerich bouwen we aan een IT-oplossing: TAPS.

De bouw van deze oplossing gekoppeld aan het bestaande IT systeem is complex en was derhalve niet voor de start van de 80-weekse klaar. Door extra planners te werven en hulp vanuit het Centraal Monitorings- en Besturingsorgaan (CMBO) zijn de pieken op te vangen.

Lifecycle management (LCM) voor informatiesystemen

LCM voor informatiesystemen is nodig om bestaande en noodzakelijke digitale assets in goede conditie te houden. We houden ze technisch en contractueel up-to-date.

We voeren LCM uit aan het mobiele radionetwerk (GSM-R) en breiden direct uit ter voorbereiding op ERTMS. Dit laatste, omdat er voor ERTMS een hogere dekkingsgraad vereist is. In 2024 hebben we 56 sites live gebracht waarvan 27 vervangingen en 29 extra zijn ten behoeve van de hogere dekkingsgraad voor ERTMS. Daarnaast zijn er 7 sites gebouwd maar nog niet actief gekoppeld aan het radionetwerk. Het nieuwe GSM-R radionetwerk zal bestaan uit ongeveer 415 GSM-R mastlocaties. Hiervan zijn er inmiddels 266 live en 295 masten zijn gebouwd. De komende jaren bouwen we de resterende masten en brengen die live.

We vernieuwden het platform waarop alle landelijke bijsturings- en logistieke ordersystemen operationeel zijn. Ook verplaatsten we het platform waarop dit draait naar een nieuw datacentrum. Hiermee voldoet het platform weer aan de laatste standaarden.

We namen afscheid van het oude datacenter. De migratie - met ruim 1.000 wijzigingen aan operationele systemen en applicaties - is zonder ongeplande uitval doorgevoerd. Dit traject heeft ruim vijf jaar geduurd.

In twee datacenters waar al apparatuur van ProRail stond, zijn nieuwe ruimtes geoperationaliseerd. Hier kan alle ERTMS-apparatuur staan die nodig is voor de landelijke implementatie.



Innovatieve oplossingen en ontwikkelingen

Use cases als eerste stap om onze manier van werken te digitaliseren

Om de visie op digitalisering, zoals beschreven bij digitaliseringsvisie, te operationaliseren werken we met use cases (business oplossingen die binnen drie tot vijf jaar worden gerealiseerd en bestaan uit meerdere deelinitiatieven die snel en zichtbaar resultaat opleveren, en door onafhankelijke teams end-to-end kunnen worden uitgerold). Een voorbeeld is de use case ‘ontwikkelen en implementeren digitaal ontwerpen, bouwen en beheren’.

Afgelopen jaar hebben we een leveringsmodel voor use cases ontwikkeld. Dit model gaat uit van drie ontwerpprincipes: klantgericht, waarde gedreven en ProRail als 'bestemming voor talent'. Zo hebben we maximale impact op de resultaatgebieden van ProRail.

In 2024 startten we met de uitwerking van de eerste use cases, de teams zijn ingericht en stakeholders betrokken. De use cases zijn business oplossingen die we binnen drie tot vijf jaar realiseren. Het gaat om digitaal ontwerpen, bouwen en beheren. Zo zorgen we voor actueel en compleet inzicht in de conditie van assets. Met als resultaat optimaal onderhoud, minder storingen, een automatische planning en optimalisatie van buitendienststellingen.

Automatic Train Operation (ATO)

Om de capaciteit op het spoor verder te kunnen benutten werkt ProRail samen met DB Duitsland aan de toepassing van Automatic Train Operation, het automatisch laten rijden van treinen op de Betuweroute.

Dit project is een zogenaamd flagship project onder de Joint Declaration of Intent (JDOI) dat gaat over de samenwerking in het spoorgoederenvervoer tussen de Duitse en Nederlandse overheid en de spoorwegsector. ProRail en DB Duitsland voeren gedurende een jaar (start in 2026) proefritten op de Betuweroute (ERTMS) uit. Voorbereiding liep in 2024. Met de uitvoering van dit project krijgen we beter inzicht in de potentie van ATO voor het spoor in Nederland.

ProRail verwacht dat de opgedane ervaringen ook toepasbaar zijn voor alle vervoerders van reizigers en goederen per spoor in Nederland. Daarmee levert deze proef waardevolle informatie op voor een eventuele toekomstige uitrol van ATO op de hoofdspoorweginfrastructuur.

Rail Fieldlab in Amersfoort

In het Railcenter Amersfoort is op 18 september 2024 het Rail Fieldlab feestelijk geopend. Dit is een realistische testomgeving waarin de spoorsector toepassingen met 5G kan testen. 5G is cruciaal voor onze sector die steeds meer draait om data, automatisering en digitalisering. We testen nu de eerste use cases. Ook heeft een aantal marktpartijen interesse getoond. Zij willen waarschijnlijk in 2025 testen uitvoeren.

Europese samenwerking in Europe's Rail

ProRail en NS zijn gezamenlijk kernlid van het tienjarig onderzoeksprogramma Europe's Rail Joint Undertaking (EU-Rail). Het programma heeft 25 kernleden, waaronder spoorwegondernemingen, inframanagers, industriepartners en onderzoeksinstituten. EU-Rail is de opvolger van Shift2Rail, het Europese onderzoek- en innovatieprogramma. Shift2Rail is in december 2024 officieel afgerond. De resultaten van ProRail zijn daarbij officieel goedgekeurd bij de Europese Unie. Er zijn goede resultaten bereikt op het modelleren van spoortrillingen en aspotversnellingsmeters voor defectherkenning spoorstaven (RCF). Via de netwerken van de kernleden van EU Rail worden veel andere spoor-, kennis- en marktpartijen betrokken bij deze innovatieagenda. Het programma gaat zo'n € 1,2 miljard kosten, waarvan € 600 miljoen uit EU-subsidies en € 636 miljoen van kernleden.

De Europese Commissie en de Europese spoorwegsector zijn het programma gezamenlijk gestart en zetten Europese subsidies in voor spoorinnovaties. Het doel is doorbraken voor de toekomst realiseren en het stimuleren van technische en operationele harmonisatie van het spoor in Europa. 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. In Nederland moeten de innovaties van EU-Rail bijdragen aan de realisatie van het Toekomstbeeld OV. ProRail en NS zien grote mogelijkheden in deze Europese ontwikkeling. We treden daarom gezamenlijk op als vertegenwoordigers van de Nederlandse spoorsector.

EU-Rail bestaat uit een innovatiepijler en een technologiepijler. Hierin wordt gewerkt aan technologische vernieuwingen en systeemsprongen binnen Europa. Ook werken we aan manieren om de vernieuwingen snel te standaardiseren. In 2022 is het gelukt om toe te treden tot de consortia waarin ProRail en NS willen participeren. Op voor ProRail relevante onderwerpen als ERTMS en ATO hebben we leidende posities geborgd binnen de consortia. Inmiddels loopt het programma twee jaar. De eerste deliverables zijn aan EU-Rail opgeleverd.

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 onderzoek samen met DelftRail, het instituut van de TU Delft, en de Universiteit Twente. Voor onderzoek maken we gebruik van kennisinstituten als TNO en Deltares. De combinatie van allianties dekt zowel onderzoek als het demonstreren van innovaties binnen de Nederlandse railsector. ProRail levert zo ook een belangrijke bijdrage aan de academische wereld. Het ondersteunen van onderwijs (op alle niveaus, academisch en praktisch) en talentontwikkeling staat steeds meer centraal in het kader van de zoektocht naar talent voor de sector.

ProRail werkt aan diverse grote programma's, zoals STEM (Spoor trillingen Emissiemodel) dat onderzoek doet naar trillingen, RESET (Research Embankments for Safe Expansion of Traintraffic) dat is gericht op de stabiliteit van het baanlichaam en de ondergrond van het spoor en Europe's Rail. Via deze grote programma's kan ProRail samen met partners in R&D-projecten deelnemen. Dit geeft ons invloed op de Europese techniekstandaarden. De afgelopen jaren is de research-bijdrage op logistieke onderwerpen ERTMS en ATO opgestart en versterkt. Met name dankzij onze EU-Rail deelnames.

> "Om de visie op digitalisering te realiseren, werken we met use cases: businessoplossingen die binnen drie tot vijf jaar afgerond zijn en bestaan uit deelinitiatieven met snel en zichtbaar resultaat."



Innovatieve lasrobot verbetert spooronderhoud

ProRail werkt samen met Robel, VolkerRail en Strukton aan een innovatieve lasrobot die scheuren in sporen en wissels repareert. Deze robot levert constante kwaliteit en vermindert de fysieke belasting van lassers. Samenwerking met partners is essentieel voor kennisopbouw en innovatie binnen de spoorsector.



European Rail Traffic Management System (ERTMS)

Het spoornetwerk in Nederland heeft een hoog veiligheids- en betrouwbaarheidsniveau. Tot nu toe was dit te danken aan het ATB treinbeveiligingssysteem, in de jaren 60 van de vorige eeuw ingevoerd. In 2019 besloot de regering dit systeem vóór 2050 in het hele land te vervangen door het European Rail Traffic Management System (ERTMS). ERTMS is een treinbeveiligingsconcept met een grote IT-component dat geavanceerd verkeersmanagement mogelijk maakt. Waar machinisten nu hun opdrachten krijgen van seinen langs het spoor, krijgen zij straks digitaal en draadloos alle informatie op hun monitor in de trein te zien.

Nederland implementeert ERTMS om drie hoofdredenen:

1. **Vervanging** - De huidige systemen voor treinbeveiliging, treindetectie, interlocking en voeding van de infrastructuur stammen uit de jaren 1950-60. Ze vergen steeds meer en duurder onderhoud. Onderdelen en mensen die ermee kunnen werken worden daardoor schaarser. Personeelstekorten lopen hierdoor steeds verder op.
2. **Systeemsprong** - Geavanceerde beveiligings- en verkeersmanagementsystemen creëren de voorwaarden om op termijn treinen op een veilige en kosteneffectieve manier sneller en dichter op elkaar te laten rijden. Hierdoor kunnen meer treinen op hetzelfde spoor rijden. De invoering van ERTMS biedt bovendien het platform voor verdere digitalisering van het spoor, zoals geautomatiseerd rijden en geautomatiseerd verkeersmanagement.
3. **Europese spoorwegruimte** - Lidstaten zijn verplicht ERTMS te implementeren op het Trans-Europese Netwerk voor Transport (TEN-T) om zo één Europees spoornetwerk te creëren. Het is niet toegestaan een ander systeem dan ERTMS te implementeren. De techniek waarop ERTMS is gebaseerd, wordt de komende decennia overal in Europa en daarbuiten ingevoerd.

De invoering van ERTMS vraagt om het ombouwen van treinen en de infrastructuur en het opleiden van ongeveer 15 duizend spoorprofessionals. Dit betekent een groot aantal projecten bij vervoerders en infrabeheerder die op het juiste moment moeten samenkomen. Zowel technisch als organisatorisch vraagt dit om nauwe afstemming tussen alle betrokken partijen in de spoorsector. Om dit te regisseren is een Programmadirectie ERTMS ingericht. Deze directie is onafhankelijk van vervoerders en infrabeheerder, en voert regie in deze opdracht van het ministerie van IenW.

In 2022 was er een herijking van de kostenraming en planning. Die voorspelde forse tegenvallers in geld en tijd, ten opzichte van het kabinetsbesluit in 2019. De oorspronkelijke inschattingen over de benodigde aanpak, tijd en kosten voor de uitrol van ERTMS bleken te optimistisch. Dit beeld werd bevestigd door de second opinion van een commissie van internationale experts in 2023.

De implementatie van ERTMS blijkt complexer te zijn dan gedacht. ERTMS is niet alleen een vervangingsprogramma, maar ook onderdeel van de bredere digitalisering van de spoorsector. Daarom kozen de spoorpartijen in 2024 gezamenlijk voor een meer tranche-gerichte aanpak. Een tranche is een overzichtelijke periode waarin focus wordt aangebracht, door de scope af te bakenen en specifiekere doelen te stellen. Het streven is om zo focus en stabiliteit aan te brengen en stapsgewijs ervaring op te doen voordat we verder gaan.

In de eerste tranche ligt de nadruk op het stapsgewijs leren van de implementatie van ERTMS. Ook focussen we vooral op het veilig en efficiënt laten rijden van treinen met ERTMS op het bestaande netwerk. Om de overlast voor reizigers en verladers te minimaliseren, begint de uitrol aan de randen van het netwerk. Zo kunnen we bij verstoringen beter alternatief vervoer aanbieden. De eerste tranche bevat de Noordelijke Lijnen met een eerste proefbaanvak tussen Leeuwarden en Harlingen Haven, een tweede proefbaanvak op de Zeeuwse Lijn en het baanvak Kijfhoek – Belgische grens. De uitrol van ERTMS op de overige baanvakken uit de originele programmascope (Hanzelijn, Schiphol-Lelystad en Brabantroute/Utrecht-Meteren) is getemporiseerd tot nadere besluitvorming over tranche twee en verder.

Gegeven de status van het ERTMS-programma als ‘groot project’ stelt het ministerie van IenW twee keer per jaar een voortgangsrapportage op over ERTMS. Op 3 oktober 2024 heeft de staatssecretaris van IenW de 21e voortgangsrapportage over de eerste helft van 2024 aangeboden aan de Tweede Kamer. Hierin zijn de voortgang en behaalde resultaten en de financiële stand van zaken terug te vinden. Begin 2025 zal de 22e voortgangsrapportage over de tweede helft van 2024 aan de Tweede Kamer worden aangeboden.

In de Kamerbrief bij de 21e voortgangsrapportage ERTMS meldde de staatssecretaris dat de Zeeuwse Lijn gekozen is als proefbaanvak ERTMS. Het ministerie van IenW en de provincie Zeeland hebben afspraken gemaakt over een maatregelenpakket voor hinderbeperking en het vergroten van de betrouwbaarheid.

Implementatie ERTMS bij ProRail (IEP)

Voor ProRail betekent de invoering van ERTMS dat we ongeveer 50 projecten uitvoeren, verspreid over alle onderdelen van de organisatie. Dit omvat onder meer de digitalisering van de infradataketen, de ontwikkeling van het Central Safety System (CSS), het aanpassen van logistieke systemen voor capaciteitsverdeling en verkeersleiding, het aanpassen van mobiele en vaste ICT-netwerken (GSM-R en glasvezel) en het ontwikkelen van buitenelementen (zoals balises en objectcontrollers). Daarnaast heeft de implementatie van ERTMS ook impact op het opleiden van infraontwerpers, planners, treindienstleiders en beheerders bij Assetmanagement en ICT.

In 2024 hebben we onder meer de volgende resultaten behaald:

- Dankzij de nieuwe gemeenschappelijke infradata-taal (IMSpoor) kunnen we de toetsing van infraontwerpen digitaliseren. In 2024 is een versie gerealiseerd die voldoet aan de safety managementeisen. Op basis van deze IMSpoor versie is voor het baanvak Leeuwarden – Harlingen Haven succesvol een eerste railverkeerstechnisch ontwerp (RVTO) aangeleverd
- Het Central Safety System (CSS) is het centrale computersysteem van ERTMS, het rekenhart. Hiervan zijn in 2024 door Hitachi (voorheen Thales) de eerste tussenproducten (test candidates) opgeleverd en getest.
- De logistieke systemen verzorgen de uitvoering van de treindienst. Voor zowel de planningsystemen als de treindienstleidingsystemen zijn in 2024 tussenproducten gerealiseerd en getest. Ook zijn de integratietesten met het CSS gestart. Het contract voor het realiseren van het Key Management Center (KMC) is in 2024 gegund aan leverancier Technolution. In het KMC worden de unieke sleutels voor treinen om te mogen rijden onder ERTMS gegeneerd, beheerd en gedistribueerd.
- We hebben in twee Nationale Data Centers in Rotterdam en Amsterdam de eerste delen van de landelijke mobiele- en vaste netwerken gerealiseerd en deze gereed gemaakt om het CSS te huisvesten.
- In samenwerking met (goederen)vervoerders heeft ProRail de grondoorzaak van een aantal strandingen door ERTMS-verbindingsverlies op het A15-traject gevonden. Hierop hebben we verbeteringen doorgevoerd.
- De aanpassing van de infrastructuur op baanvak Hanzelijn is in Q3 2024 in dienst gesteld, ten behoeve van het Ervaringsrijden door NS.
- ERTMS Noordelijke Lijnen (ENL): de aanbesteding van de eerste twee Friese lijnen is gestart (Leeuwarden-Harlingen Haven en Leeuwarden-Stavoren).
- ERTMS Kijfhoek-Belgische grens (EKB): eind 2024 is het contract om ERTMS te implementeren gegund.

Concurrenten die heel nauw samenwerken

Nico van Zandwijk en Aad Onderwater gaan jaren terug. Nico heeft Aad ooit aangenomen bij Strukton. Ondanks dat Nico inmiddels bij VolkerRail werkt, spreken de mannen elkaar nog geregeld. Je zou kunnen zeggen dat ze nu concurrenten zijn, maar dat klopt maar deels. Ze zijn vooral gezamenlijke partners van ProRail. Want de infravervoerders zorgen er samen voor dat ProRail aan sporen en stations kan werken. Ze vervoeren het materiaal en materieel dat nodig is voor de werkzaamheden. Denk aan betonnen perronwanden, ballast, bovenleidingmateriaal, grote spoormachines en spoorstaven. Geen makkelijke klus, op ons volle Nederlandse spoor.

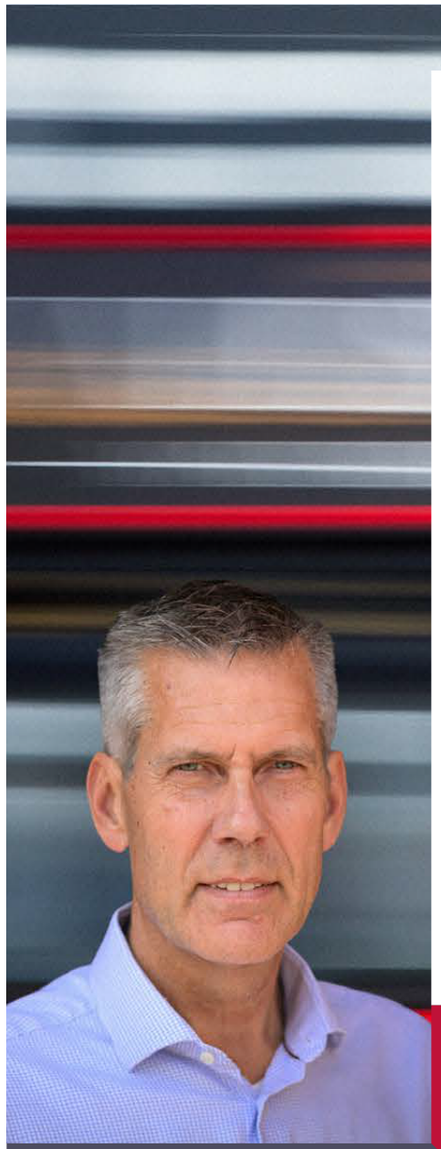
Samen vormen we de technische dienst van ProRail

Aad: "Voor reizigers rijdt iedere tien minuten een trein. Fantastisch natuurlijk, maar voor ons een puzzel. Want onze infratreinen rijden langzamer dan reizigerstreinen. Dus moeten we steeds aan de kant. We rijden daarom veel buiten de spits, in de avond en nacht. Maar in die uren wordt weer vaak onderhoud gedaan. Capaciteit is echt een uitdaging. We voeren hier veel gesprekken over, met ProRail en met elkaar. We puzzelen dan net zolang tot het allemaal wel kan."

"Die verbinding tussen ons onderling en met ProRail is zo belangrijk", vult Nico aan. "En dat is echt mensenwerk. Daarom zijn we ook zo blij met Dave Gerritsen, onze accountmanager bij ProRail. Hij opent deuren voor ons en zorgt dat we verbonden zijn met de organisatie. Want hoewel we allemaal onderdeel zijn van een aannemersbedrijf, vormen we samen de technische dienst van ProRail. Samen zijn we het systeem dat Nederland mobiel houdt. De ambities van ProRail zijn best groot, die waarmaken moet je echt met elkaar doen."

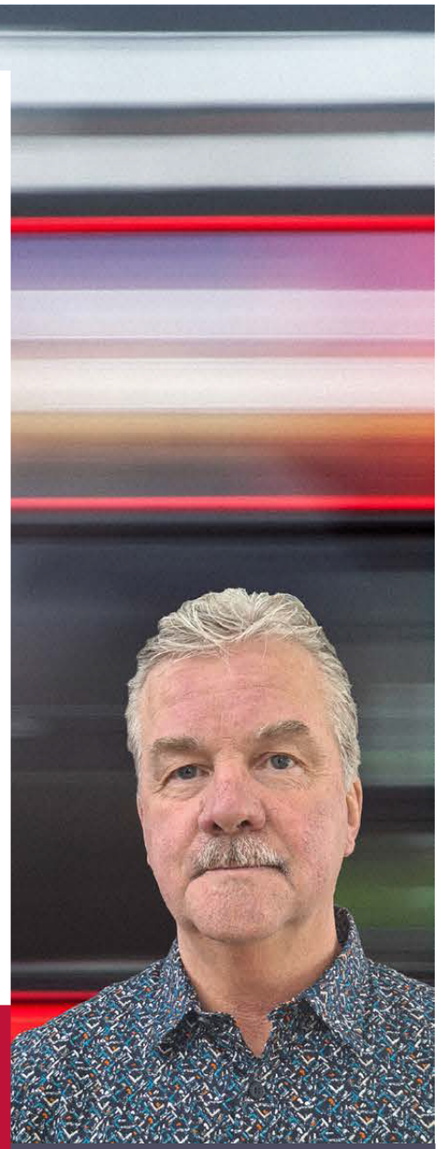
Kennis en treinen delen

"Onze lijntjes zijn heel kort", vertelt Aad. "Dat moet ook wel, want we hebben elkaar nodig. We zitten daarom iedere zes weken met elkaar. De zes infravervoerders, de meetbedrijven en Dave. Daarin praten we volledig transparant over alles, behalve over commercie. Zo weten we altijd wat er speelt en hebben we weinig verrassingen. Tijdens het overleg bespreken we de veiligheid, incidenten, trainingen en regelgeving. Ook delen we kennis en wanneer nodig delen we zelfs onze treinen. Dan vervoert Strukton materialen met een locomotief van VolkerRail. Mooi toch?"



Aad Onderwater
Business manager
Strukton Rail Equipment
Den Bosch

"We praten in volle transparantie over alles, behalve over commercie. Zo weten we altijd wat er speelt en hebben we weinig verrassingen. We hebben het veel over veiligheid, behoeften en railgegevens. Ook delen we kennis en als het nodig is delen we zelfs onze treinen."



Nico van Zandwijk
Manager Materieel en Logistiek
VolkerRail
Vianen

ProRail Verbetert

We zorgen voor een veilig en betrouwbaar spoor. Veilig staat bewust voorop. Dat doen we door de tevredenheid van treinreizigers, goederenverladers en de omgeving over het spoor (ons aandeel in hun tevredenheid over het totale treinproduct) te verbeteren. Dit meten we aan de hand van het gemiddelde rapportcijfer dat zij ons geven.



Prestatie-indicatoren

Klantoordeel Reizigersvervoerders

6,8
2023: **6,9**

Klantoordeel Goederenvervoerders

5,8
2023: **4,9**

Klantoordeel Ladingbelanghebbenden

6,7
2023: **6,7**

Klanttevredenheid

Klantoordeel reizigers- en goederenvervoerders

Elk jaar laat ProRail een klanttevredenheidsonderzoek (KTO) uitvoeren onder de vervoerders en ladingbelanghebbenden. In de beheerconcessie is vastgelegd dat de prestatie-indicatoren ‘Klantoordeel reizigersvervoerders’ en ‘Klantoordeel goederenvervoerders’ in het verslagjaar worden bepaald door een oordeel over de dienstverlening van ProRail en een oordeel over specifiek gemaakte afspraken (speerpunten en aandachtsgebieden). Voor beide prestatie-indicatoren is een bodemwaarde van zes en een streefwaarde van zeven afgesproken. Het klantoordeel van ladingbelanghebbenden betreft een informatie-indicator. De klantoordelen van onze reizigers- en goederenvervoerders waren in 2024 hoger respectievelijk gelijk aan de met het ministerie van IenW afgesproken bodemwaarden.

In januari 2025 is het klanttevredenheidsonderzoek over 2024 uitgevoerd:

- Klantoordeel reizigersvervoerders: 6,8 (2023: 6,9); Reizigersvervoerders zijn het minst tevreden over hoe ProRail werkt aan ‘toekomst en ontwikkeling van de infra’ (5,0). Daarna scoort ‘beschikbaarheid van infra en voorzieningen’ het laagst bij deze vervoerders (5,2). ‘Werkzaamheden aan infra’ krijgen van de reizigersvervoerders nét een voldoende (5,5). Deze cijfers zijn alle drie gedaald ten opzichte van vorig jaar. Het meest tevreden zijn zij over ‘vakmanschap van de medewerkers van ProRail in het algemeen’ (7,5) en ‘Verkeersleiding’ (7,1). Het oordeel over Verkeersleiding is het hardst gestegen ten opzichte van vorig jaar (toen een 6,8).

- Klantoordeel goederenvervoerders: 5,8 (2023: 4,9); Goederenvervoerders zijn het meest ontevreden over de ‘ondersteunende informatiediensten (4,0)’ met als kanttekening dat de respons op dit onderwerp (het aantal deelnemers dat dit onderwerp heeft beoordeeld) erg laag was. Daarna scoort ‘beschikbaarheid van infra en voorzieningen’ het laagst (4,5). Ook ‘verdelen van capaciteit’ krijgt van de goederenvervoerders een onvoldoende (5,2), evenals ‘werkzaamheden aan infra’ (5,4). Het hoogste cijfer is voor ‘vakmanschap van de medewerkers van ProRail in het algemeen’ (6,7).
- Klantoordeel ladingbelanghebbenden: 6,7 (2023: 6,7).

Internationaal vergelijken

Benchmark met vergelijkbare spoorinfrabeheerders

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

Daarnaast nemen we ook deel aan de benchmark die jaarlijks wordt uitgevoerd door het Platform of Rail Infrastructure Managers in Europe (PRIME). In 2024 is het zevende benchmarkrapport van PRIME gepubliceerd met data over 2018 tot en met 2022 van 21 Europese spoorinfrabeheerders.

De conclusies uit de rapporten zijn vergelijkbaar: ProRail levert goede prestaties vergeleken met andere spoorinfrabeheerders op de volgende gebieden:

- Veiligheid: op het gebied van aantal significante incidenten per miljoen treinkilometers presteert ProRail beter dan het gemiddelde van de peergroep;
- Punctualiteit: met een punctualiteit van 96% (grenswaarde 5:29 minuten) behoort ProRail tot de top vijf van Europa;
- Benutting van het spoornetwerk: met een benutting van ongeveer 70 treinen per spoorkilometer per dag heeft Nederland een van de meest intensief gebruikte sporen van Europa. Dit is ongeveer twee keer zoveel als het Europese gemiddelde;
- Kosten: de OPEX en CAPEX (onderhoud en vernieuwing) zijn per spoorkilometer met ongeveer € 160.000 bovengemiddeld hoog, per treinkilometer daarentegen presteert ProRail met € 6,30 beter dan het gemiddelde van de peergroup. In vergelijking met 2019 zijn de kosten per treinkilometer toegenomen. Voornamelijk door de afname van het aantal gereden treinkilometers. Voor zowel de treinkilometers van reizigers als goederenvervoerders ligt dit in 2024 nog onder het niveau van 2019.



Dagelijkse operatie

Verbeterprogramma Betrouwbaar Beter

Treinreizigers zijn in 2023 geconfronteerd met veel hinder, zoals vertragingen, verstoringen en drukke treinen. De reizigerspunctualiteit op het hoofdrailnet was met name in het najaar 2023 niet goed. ProRail en NS hebben op 29 februari 2024 het ministerie van IenW geïnformeerd over de hoofdoorzaken van de prestatieverslechtering. ProRail en NS hebben hierin aangegeven zelf het initiatief te nemen tot een verbeterprogramma.

Er zijn drie hoofdoorzaken aangewezen voor de slechtere prestaties in 2023, namelijk;

1. Tijdelijke snelheidsbeperkingen (TSB's);
2. Tekort aan beschikbaar treinmaterieel;
3. Hinder tijdens werkzaamheden.

Daarnaast is aangegeven dat ook andere oorzaken, zoals onvoldoende buffers in de dienstregeling, storingen in de infrastructuur, derdenstoringen van invloed waren op de slechtere prestaties.

De Tweede Kamer heeft op 2 april 2024 een motie aangenomen die de staatssecretaris van IenW verzoekt een verbeterprogramma onder concessiesturing te starten. Dit betreft een nieuw verbeterprogramma onder de concessiesturing, naast het al bestaande verbeterprogramma HSL-Zuid. ProRail en NS geven met het plan van aanpak dat in juli 2024 is vastgesteld, invulling aan deze opdracht. Het doel is de betrouwbaarheid van de treindienst voor de reiziger te verbeteren en daarmee ook de verbetering van de prestaties voor de reiziger. Vanuit het verbeterprogramma hebben ProRail en NS op basis van de drie hoofdoorzaken verbetermaatregelen geïdentificeerd en geïmplementeerd in 2024.

Daarnaast is ProRail binnen haar eigen verantwoordelijkheid onverminderd doorgegaan met verbeteringen buiten de scope van dit verbeterprogramma, zoals het verminderen van impactvolle infrastoringen en derdenstoringen, vergroting stabiliteit van de buitendienststellingen bij werkzaamheden, verbeteren kwaliteit van de dienstregeling en de scherpte in de dagelijkse operatie.

Ondanks de uitdagende opgave en context in 2024 hebben de verbetermaatregelen ertoe geleid dat we de bodemwaarde van vier operationele concessie-KPI's hebben behaald: Reizigerspunctualiteit HRN 5 en 15 minuten, Betrouwbaarheid regionale series en Impactvolle storingen. De belangrijkste maatregelen die hieraan hebben bijgedragen, zijn:

- De verbeteraanpak op TSB's leidde tot het versneld oplossen van 32 TSB's. Verder zijn in overleg met vervoerders 5 TSB's tijdelijk opgenomen in de dienstregeling voor een betrouwbaarder product aan de reiziger. ProRail heeft de sturing op TSB's én tijdelijke infrabeperkingen (TIB) aangescherpt om deze sneller op te lossen. Naast de aangescherpte sturing zijn processen gewijzigd en monitoringstools ingericht. In de eerste helft van 2025 gaan we hiermee verder en borgen we deze aangescherpte sturing in de organisatie. Ook gaan we van start met het aanpakken van risicolocaties voor mogelijke nieuwe TSB's.
- De NS heeft diverse maatregelen genomen voor wat betreft het verbeteren van de beschikbaarheid van materieel. De verbeteringen in de beschikbaarheid over 2024 en de maatregelen voor de zomer- en herfstperiode hebben ervoor gezorgd dat er in de herfstperiode een beperktere daling van de beschikbaarheid heeft plaatsgevonden dan voorgaande jaren.
- ProRail en NS hebben samen een nieuw proces ontwikkeld voor het betrouwbaarder plannen van de dienstregeling bij impactvolle buitendienststellingen voor reizigers. Dit gewijzigde proces is toegepast na de zomer voor de buitendienststellingen in Utrecht, Amersfoort, Den Haag en

Schiphol. Hierin heeft NS ook extra aandacht voor een betrouwbare reisinformatie en klantbegeleiding naar reizigers. Indien nodig wordt ook een aangepast reisadvies gegeven. Hoewel buitendienststellingen altijd impact op de reizigers zullen hebben, zien we dat de aangepaste dienstregelingen inmiddels tot minder vertraging leiden. We continueren deze werkwijze in 2025 voor de hierin geplande impactvolle buitendienststellingen en borgen deze in onze bedrijfsvoering voor de zomer.

- ProRail startte parallel aan het verbeterprogramma diverse verbeteraanpakken geïnitieerd voor het verbeteren van de prestaties. Deze maatregelen hebben geresulteerd in daling van het aantal impactvolle storingen, vergroting van de operationele scherpte in de dagelijkse operatie en verbetering van de stabiliteit van de buitendienststellingen voor werkzaamheden. Ook heeft ProRail in het proces van de capaciteitsverdeling focus aangebracht voor een betrouwbare dienstregeling voor reiziger- en goederenvervoerders.

In 2025 gaat het verbeterprogramma Betrouwbaar Beter door met het implementeren van de verbetermaatregelen. Conform de afspraken met het ministerie van IenW wordt in Q2 2025 het verbeterprogramma geëvalueerd. ProRail heeft daarbij aandacht voor het borgen van de maatregelen in de reguliere bedrijfsvoering. Daarnaast gaat ProRail door met het continu verbeteren van onze prestaties. Dit doen we in samenwerking met vervoerders en aannemers.

Verbeterprogramma HSL-Zuid

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

Continu verbeteren en prestaties stabiliseren

In 2024 scoorde de reizigerspunctualiteit HSL 5 minuten 69,0% tegenover 73,6% in 2023. Om continu te kunnen verbeteren volgen we de prestaties nauwgezet en zijn de lijnorganisaties ondersteund met rapportages en evaluaties. In 2024 focusten we op het beperken van hinder van de snelheidsbeperkingen als gevolg van de constructieve ontwerpfouten van de tien viaducten ten zuiden van Hoofddorp. We konden een nog grotere hinder voor reizigers voorkomen dankzij frequente afstemming met de vervoerders, aanpassingen in de dienstregeling en optimalisaties van de risicobeheersingsmaatregelen ten behoeve van deze viaducten.

Verbeteren prestaties middellange termijn HSL

Om de prestaties op de middellange termijn op de HSL te verbeteren, voert ProRail verbeteringen door aan de infrastructuur. Deze worden gefinancierd vanuit de € 60 miljoen die het ministerie van IenW aan ProRail en NS ter beschikking heeft gesteld.

In 2024 zijn de volgende maatregelen vanuit dit verbeterbudget gerealiseerd:

- Het verwijderen van de fasescheiding bij Zevenbergschenhoek aansluiting;
- Het verlengen van de Level 1 Movement Authority in ERTMS;
- Het verplaatsen van een stopmarkeerbord (een sein in ERTMS) bij de spanningssluis bij Zevenbergschenhoek.

Deze maatregelen leveren voor ICNG-materieel een rijtijdafname van 33 seconden op tussen Breda en Rotterdam. Voor de TRAXX is de rijdtijdafname 20 seconden. Ook zorgt dit project voor een lagere strandingskans.

Daarnaast kwam in 2024 de veiligheidsbewijsvoering rond van de geplaatste windschermen rondom de HSL. Hierdoor kan het windwaarschuwingssysteem uitgezet worden en kunnen treinen bij harde wind met hoge snelheid blijven rijden.



Focus op prestatieverbetering en hinderbeperking

HSL-Zuid is een gezamenlijk verbeterprogramma van ProRail en NS. Binnen ProRail richt dit programma zich op de operationele prestaties op de korte termijn én op maatregelen voor de middellange termijn.

Verbeterprogramma Zee–Zevenaar

Het verbeterprogramma Zee–Zevenaar is sinds 2022 een programma onder de beheerconcessie en is op 1 januari 2024 gecontinueerd. We hebben het programma in 2024 in samenwerking met het ministerie van IenW geëvalueerd. De belangrijkste conclusies zijn:

- Veel achterstanden zijn weggewerkt;
- Op voorhand was al bekend dat er meer dan twee jaar nodig zou zijn om de infra in de haven op orde te brengen;
- Er bleek bovengemiddeld veel aandacht nodig voor realisatie van de blusvoorzieningen. Dat ging ten koste van voortgang op andere projecten;
- Milieucompliance bleek onvoldoende integraal en structureel ingeregeld te zijn.

Het verbeterprogramma is verlengd in afwachting van besluitvorming over het nieuwe verbeterprogramma. Het nieuwe programma focust op het voldoen aan wet- en regelgeving externe veiligheid en het op orde brengen van de infra, beheer en onderhoud.

Hieronder lees je op hoofdlijnen over de voortgang van de deelprojecten van dit programma.

Blusvoorzieningen

Medio januari 2024 werd ProRail geconfronteerd met meerdere storingen aan de blusvoorzieningen. Door de storingen was emplacement Botlek tot begin april buiten dienst voor handelingen met gevaarlijke stoffen. Emplacement Pernis was tot begin augustus buiten dienst. We hebben de storingen hersteld en direct maatregelen getroffen om de systemen robuust te maken. Vanaf zomer 2024 zijn de blusvoorzieningen stabiel en zijn alle emplacementen in dienst voor handelingen met gevaarlijke stoffen.

Er is een onderzoek gestart, waarbij emplacement voor emplacement wordt geëvalueerd. Het hele proces wordt bekeken: van ontwerp tot realisatie. Uit de eerste bevindingen blijkt dat de aannemers het vastgestelde ontwerp hebben opgeleverd en dat het systeem als geheel in de basis robuust is. Waar lokaal zwakke plekken in de aanleg zijn ontstaan, moeten deze in beeld komen bij een storing. Dit benadrukt het belang van een adequate herstelorganisatie bij storingen: zwakke plekken worden bij herstel robuust gemaakt.

Ook is geconstateerd dat in de snelheid van het ontwerp en de realisatie situaties zijn gecreëerd die niet optimaal zijn voor onderhoud, storingsherstel en de bereikbaarheid van de systemen. Hierin speelde ook het gebrek aan ruimte op de emplacementen een rol. Er zijn verbeteringen nodig in een adequate storingsorganisatie, bij ProRail en de aannemer. Er moet geïnvesteerd worden in capaciteit en deskundigheid. Dit geldt voor de storingsorganisatie, de keten van de storingsanalyse, de inzet van storingsherstelcapaciteit, de analyse welke mitigerende maatregelen genomen kunnen worden en wat er bij storingen logistiek nog mogelijk is. Hierin zijn stappen gezet en er zijn nog aanvullende stappen nodig.

De blusvoorzieningen op de emplacementen Botlek, Maasvlakte, Waalhaven Zuid en Pernis zijn in 2024 succesvol en op tijd met 3 m/s gespoeld. Emplacement Europoort was in 2023 al gespoeld. Het project is daarmee afgerond.

In april 2024 is een aanvullend onderzoek opgeleverd rond incidentenbestrijding onder hoogspanningslijnen op Waalhaven Zuid en Maasvlakte West. In aanvulling op het onderzoeksrapport van juni 2023, is de conclusie van vier externe adviesbureaus dat er geen (aanvullende) maatregelen nodig zijn om het restrisico af te dekken. ProRail onderschrijft deze conclusie, wil daarnaar handelen en meent daarom dat er geen (aanvullende) maatregelen getroffen hoeven te worden. Het bevoegd gezag is een andere mening toegedaan. Definitieve besluitvorming moet nog plaatsvinden.

Milieucompliance: voldoen aan wet- en regelgeving externe veiligheid

In 2024 zijn er voor de havenemplacementen 11 lasten onder dwangsom (LOD) ontvangen en hebben er 32 verbeuringen plaatsgevonden op lopende LOD's. Er zijn 23 LOD's ingetrokken. De aard van de overtredingen is divers. De overtredingen zien onder andere toe op niet functionerende verlichting, gebreken aan blusvoorzieningen, het niet bereikbaar houden van de blusvoorzieningen, het niet op tijd melden van werkzaamheden aan de blusvoorzieningen en het blokkeren van de calamiteitenwegen. Waar de verlichting niet of onvoldoende functioneert, plaatsen we tijdelijke lichtmasten. Eind Q3 2024 is gestart met de ombouw van de verouderde verlichting naar ledverlichting. We verwachten dat in Q2 2025 de ombouw naar ledverlichting op alle vijf havenemplacementen zal zijn afgerond.

We hebben geïnvesteerd in deskundigheid en de inspectiekracht op de emplacementen. Dagelijks zijn er vier inspectierondes op de emplacementen. Daarbij gebruiken we sinds januari 2024 de milieucompliance beheertool (MCBT) om geconstateerde afwijkingen/overtredingen te registreren en hier gericht actie op te ondernemen. De tool levert daarnaast waardevolle data op voor trendanalyses. Hiermee kunnen we gerichte interventies vaststellen.

In juni 2024 is een manager milieucompliance gestart die werkt aan structurele borging van milieucompliance. Zo zorgen we voor sturing, een proactieve houding en eigenaarschap op dit thema. In september 2024 is de nieuwe samenwerkingsstructuur voor milieucompliance opgestart. Deze structuur ontwikkelen we verder door. Ook hebben we een eerste overzicht van alle afwijkingen op vergunningseisen. In een wekelijks overleg bespreken we welke preventieve en correctieve maatregelen we hierop moeten nemen. Deze aanpak ontwikkelen we in 2025 door.

Infra op orde

We hebben het afgelopen jaar achterstanden in de infra weggewerkt en logistieke knelpunten aangepakt. Over de gehele Havenspoorlijn hebben we veel vernieuwd, in totaal 11 wissels, 1 overweg, ongeveer 4,5 kilometer spoor (spoorstaven en ballast), ongeveer 6 kilometer spoorgeometrie en ongeveer 11 kilometer bevestigingsmiddelen. Na intensieve voorbereiding is in december gestart met de vervanging van het treinbeveiligingssysteem op de Havenspoorlijn. We vervangen het huidige storingsgevoelige systeem JADE door het assentelsysteem. In 2025 worden de eerste fases opgeleverd. Het project loopt tot 2029.

Bij de Dintelhavenspoorbrug hebben we de bovenbouw en beide sporen vernieuwd. Ook hebben we kortetermijnmaatregelen uitgevoerd op de Suurhoffbrug. Eind 2024 is met betrekking tot de Suurhoffbrug een onderzoek opgeleverd waarmee in kaart is gebracht met welke maatregelen en onderhoud de technische levensduur van de brug (2042) kan worden gewaarborgd.

Het aantal hinderrijke storingen in 2024 is met ongeveer 30% gedaald ten opzichte van 2023, zowel in aantal hinderrijke storingen als in vertragingsminuten. Er was weinig hinder door wateroverlast, de opgestelde draaiboeken voor risicolocaties zijn effectief. Er was minder hinder door projecten. Hinder door normoverschrijdingen op baan en wissels is afgenomen, mede door een toename van het aantal meetcampagnes.

Business Continuity Management en de weerbaarheid van het spoor

ProRail is aangewezen als aanbieder van een essentiële dienst (AED) en als vitale aanbieder. Dit betekent dat ProRail moet zorgen en laten zien dat we “all hazard” voorbereid zijn op ernstige incidenten, zodat deze niet leiden tot maatschappelijke ontwrichting. Zo hebben we uitwijklocaties voor de vitale gebouwen en zijn IT-systemen redundant uitgevoerd.

Voor ons eigen domein voert ProRail een actieprogramma Vitaal Spoor uit. Hiervoor zijn verkenningen uitgevoerd naar aanvullende maatregelen om de weerbaarheid te verhogen op verschillende domeinen (o.a. fysieke infrastructuur, ICT, economische veiligheid en cybersecurity). In 2025 wordt besloten welke aanvullende maatregelen worden doorgevoerd.

Deze op elkaar aansluitende activiteiten in het kader van BCM, cybersecurity en Vitaal Spoor zijn ook de basis van de voorbereidingen om te voldoen aan de nieuwe nationale Cyberbeveiligingswet (NIS2: Network and Information Security) en de Wet weerbaarheid kritieke entiteiten (CER: Critical Entities Resilience).

“Het aantal hinderrijke storingen in 2024 is met ongeveer 30% gedaald ten opzichte van 2023, zowel in aantal hinderrijke storingen als in vertragingsminuten.”



Vernieuwingen over de gehele Havenspoorlijn

Het afgelopen jaar zijn achterstanden en logistieke knelpunten op de Havenspoorlijn aangepakt. In december is gestart met de vervanging van het treinbeveiligingssysteem. Het huidige storingsgevoelige systeem wordt vervangen door een betrouwbaarder systeem.

Verbeteraanpak Trein 2025

Doel van het programma VAT25 is om de dienstregeling van 2025 beheerst en tegen een gewenst prestatieniveau te implementeren. Hierbij houden we rekening met de uitbreiding van de dienstregeling en de impact van de tijdelijke omleiding voor goederentreinen door de 80-weekse buitendienststelling wegens het Derde Spoor. We hebben op basis van een analyse en onderzoek een verbetermaatregelenpakket voorgesteld en hiervoor bij het ministerie van IenW een aanvraag ingediend (€ 27,1 mln). het ministerie van IenW besloot slechts een deel van de maatregelen te financieren (€ 8 mln). Hierbij accepteert het ministerie van IenW dat dit deel van de maatregelen de impact van deze ontwikkelingen niet volledig mitigeert en dat dit consequenties heeft voor de prestaties op de Brabantroute vanaf dienstregeling 2025.

ProRail ziet op basis van de eerste periode van omleidingsroutes in mei-juni en november-december 2024 dat de in 2023 gesignaleerde risico's grotendeels optreden. Vanuit VAT25 zijn de maatregelen in 2024 grotendeels geïmplementeerd volgens planning. We hebben verbeteringen gerealiseerd in de infrastructuur, logistiek en incidentenbestrijding. Daarnaast heeft ProRail binnen eigen financiële kaders extra maatregelen geïmplementeerd voor eind 2024 om sectie-storingen en bovenleidingbreuken te voorkomen. We sturen op meer operationele scherpte in de be- en bijsturing van de treindienst.

Ondanks maatregelen verwachten we een hoog risico op verstoringen in de dienstregeling 2025 vanwege de start van de 80-weekse buitendienststelling in november 2024. We spannen ons maximaal in om de prestaties op het gewenste niveau te houden en waar mogelijk te verbeteren.

Ontwikkelingen Verkeersleiding

Personeelstekort Verkeersleiding (VL)

Het tekort aan treinverkeersleiders was in april 2024 weggewerkt. De situatie wisselde per verkeersleidingspost, maar de landelijke bezetting was 100%. De rest van het jaar lag het tekort tussen 0% en 3%.

De gevolgen van een steeds krappere arbeidsmarkt worden echter steeds duidelijker. Er is een tekort aan opleiders en opleidingsplekken zijn lastiger te vullen. In 2024 werd 98% van de aangeboden opleidingsplekken benut. Deze kandidaten zijn nu in opleiding. Het slagingspercentage van de groep die in 2023 is gestart, was 55% (2022: 66%). Dat bevestigt dat de gemiddelde kwaliteit van de kandidaten afneemt door toegenomen concurrentie op de arbeidsmarkt.

De langetermijnprognose laat zien dat ProRail zeer kwetsbaar is voor de gevolgen van de steeds krappere arbeidsmarkt. We verwachten dat het personeelsbestand na 2024 verder krimpt en er nieuwe tekorten ontstaan. Op termijn kan dit zorgen voor hogere werkdruk bij onze collega's. Dit brengt risico met zich mee op de ongestoorde uitvoering van de operatie. Om dit te voorkomen, ziet ProRail zich genoodzaakt om het werk met minder mensen mogelijk te maken. Daarom investeren we in digitalisering en organiseren we werk anders.

Functieverbreding Verkeersleiding

Met functieverbreding bereiden we ons voor op de toekomst en het werken volgens het STOC-model (Safety Traffic Order Control). Hierbij verschuift het werkaanbod van vooral veiligheidswerk naar meer logistiek werk. Om deze verandering te ondersteunen, hebben we een nieuwe functiereeks Treinverkeersleider geïntroduceerd op salaris-niveau 6 en 7. Hierbij kunnen treindienstleiders en verkeersleiders doorgroeien naar treinverkeersleider (TVL) veiligheid, combi en logistiek, elk met doorgroeimogelijkheden. Dit biedt loopbaan-perspectief en maakt de organisatie flexibeler. Per 2025 vervielen de seniorfuncties; deze taken werden overgenomen door TVL A-collega's.

Incidentenbestrijding (inclusief bedrijfsbrandweer Kijfhoek)

Incidentenbestrijding zette zich in 2024 in op het voorkomen en snel oplossen van incidenten. Hierbij zetten we de Smart Monitoring Room (SMR) in. In de SMR komen camerabeelden binnen langs het spoor, emplacementen, overwegen en stations. Verdachte situaties worden zo vroegtijdig gesignaleerd. Dankzij de goede samenwerking tussen binnen en buiten kunnen we snel ingrijpen.

Daarnaast onderzocht Incidentenbestrijding continu naar mogelijkheden om de afhandeling van incidenten te verkorten. Hierbij kijken we welke deelprocessen Incidentenbestrijding zelf kan uitvoeren, zodat de afhandeling minder afhankelijk is van ketenpartners. In bepaalde situaties zetten we de Unimog (railwegvoertuig waarover we per 1 oktober 2023 beschikken) in om treinen weg te slepen. Verder voeren we steeds meer taken zelf uit, zoals bergen en reinigen.

In 2024 is de ProRail-bedrijfsbrandweer op Kijfhoek operationeel geworden. Aangezien de aanleg van het nieuwe blussysteem vertraagd is, vullen we de brandweer aan met extra brandweerfunctionarissen om te kunnen voldoen aan de wettelijke voorschriften.

Winterweer

De bestaande aangepaste dienstregelingen bij winters weer zijn ontwikkeld en getest. Op 8 oktober 2024 hebben we binnen de hele spoorketen een besluitvormings- en systeemoefening gehouden. Bij extreem weer in de winter 2024-2025 kunnen we de bestaande aangepaste dienstregelingen inzetten, namelijk de flexibele Landelijk Uitgedunde Dienstregeling (LUD), de nooddienstregeling winter en de opstartdienstregeling NS.

Doordat extreem winterweer afgelopen jaren uitbleef, blijven de bestaande wintermaatregelen van kracht en introduceren we geen nieuwe voor de winter 2024-2025. Ook gaan we door met de pilot Handelingskader extreem weer met procescontractaannemers. Het is inmiddels onze definitieve werkwijze om regionale reizigersvervoerders te laten deelnemen aan het besluitvormingsproces extreem weer. Ook werken ze mee aan de totstandkoming van de gezamenlijke kernboodschap. Uiteraard onder regie van ProRail.

We zijn gestart met uitwerking van de BKN-maatregel die zich richt op een verminderde inzet van wisselverwarming. Dit betekent dat we komende jaren wisselverwarming niet meer vervangen op plekken waar wissels in de reguliere dienstregeling of de LUD niet of erg weinig gebruikt worden. Voor dagen met veel sneeuw op emplacementen betekent dit een groter risico op hinder en mogelijke uitval van treinen. Door storingsploegen van aannemers gerichter in te zetten op wisselverwarming die nodig is voor de reguliere dienstregeling en de LUD mitigeren we (grotendeels) dit risico.

Spooronderhoud: prestatiegericht onderhoud (PGO)

ProRail laat in 21 contractgebieden kleinschalig dagelijks spooronderhoud uitvoeren door gecertificeerde aannemers. Dit onderhoud wordt aanbesteed via PGO-contracten. Door vertraging in de Europese aanbesteding van de nieuwste contractvariant PGO 4.0 hebben we acht aflopende PGO-contracten tijdelijk verlengd, zonder nieuwe aanbesteding om de continuïteit van het spooronderhoud te kunnen borgen (dit is cruciaal voor de veiligheid en beschikbaarheid). De complexiteit van de nieuwe contractvariant leidde ertoe dat de invoering meer tijd kostte dan vooraf ingeschat. Inmiddels zijn de eerste zeven PGO 4.0 contracten (voorlopig) gegund.

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

Dassen en bevers

Graverij in het spoor door dassen en bevers brengt uitdagingen met zich mee op juridisch-procedureel, ecologisch en technisch vlak. ProRail is daarom in 2023 is het programma Dassen en Bevers gestart. ProRail werkt voortdurend samen met een breed scala aan betrokken partijen (o.a. ministeries van IenW en LVVN, Rijksdienst voor Ondernemend Nederland, Stichting Das & Boom en ecologische bureaus) om zo goed mogelijk rekening te houden met zowel de belangen van het spoor als de belangen van de natuur. Hierbij kijken we met deze partijen naar een effectief handelingskader, verantwoorde ecologische maatregelen en (innovatieve) technische oplossingen. Daarmee zorgen we voor een veilige en betrouwbare bereidbaarheid van het spoor én een veilige leefomgeving voor das en bever.

> “Bij extreem weer in de winter 2024-2025 kunnen we de bestaande aangepaste dienstregelingen inzetten, namelijk de flexibele Landelijk Uitgedunde Dienstregeling (LUD), de nooddienstregeling winter en de opstartdienstregeling NS.”



Programma Dassen en Bevers beschermt spoor en natuur

ProRail startte in 2023 het programma **Dassen en Bevers** om spoorgraverij aan te pakken en zowel de spoorveiligheid als de leefomgeving van de dieren te beschermen. In 2024 is bij Ravenstein een dassenburcht vervangen door een kunstburcht.

In het najaar van 2024 hebben we een dassenburcht in het spoortalud bij Ravenstein verwijderd. Als gevolg van de graverij door dassen moesten treinen hier met lagere snelheid rijden. Om de dassen een nieuwe verblijfplaats te bieden is voorafgaand aan het taludherstel een kunstburcht gerealiseerd waarna de bestaande burcht is ontmoedigd. Vanuit ecologische monitoring van eerder aangelegde kunstburchten op andere locaties weten we dat de kunstburchten die ProRail heeft aangelegd goed werken en dat de dassen deze graag in gebruik nemen als nieuwe verblijfplaats.

Eind 2024 is gestart met een landelijk monitoringsonderzoek naar locaties bij het spoor waar graverij door dassen en bevers plaatsvindt of wordt verwacht. Hierbij zoekt een team van ecologen naar sporen zoals knaagsporen van bever of snuitputjes en vluchtpijpen van dassen. Op basis van de resultaten van het onderzoek kijken we waar graverij door dassen en bever extra in de gaten moet worden gehouden en waar burchten moeten worden verwijderd.

Liften en roltrappen

De langdurige stilstand van roltrappen en vooral van liften verbeterde in 2024 ten opzichte van 2023. Het aantal liften en roltrappen dat een week of langer stilstaat door storing nam met 10 à 20% af. Vanaf september 2024 nam de stilstand van liften met 30% af ten opzichte van begin 2023. Ongeveer de helft van de liftstoringen kwam door oorzaken van buitenaf, zoals wateroverlast, aanrijdingen tegen deuren en vandalisme.

Inmiddels hebben we 15 van de 17 locaties, waar herhaaldelijk vandalisme plaatsvindt, uitgerust met camera's gericht op de liften. Op 14 van de 40 locaties die last hebben van wateroverlast zijn technische aanpassingen gedaan om liftinstallaties beter bestand te maken tegen wateroverlast. Bijvoorbeeld door het aanbrengen van lijngoten, het aanpassen van de omliggende bestrating en het injecteren van beton in liftputten. We verwachten dat - op enkele complexe issues na - voor eind 2025 op alle 40 locaties maatregelen zijn getroffen.

Definitieve vrijgave van de liftmonitoringsdata is nog niet gelukt vanwege technische uitdagingen. En vanwege het implementeren van aanvullende wensen van vervoerders. Inmiddels is een groot deel van de issues opgelost. Op dit moment worden fysieke testen uitgevoerd en hebben we in samenwerking met DOVA (decentrale ov-autoriteiten) de betrouwbaarheid verhoogd. De komende paar maanden verwachten we het definitief vrijgeven van de beschikbaarheidsdata. Daarmee kunnen vervoerders en andere belanghebbende organisaties verder aan de slag met de implementatie van de data in de reisinformatie.

ICT-operatie en -verstoringen

In 2024 daalde het aantal impactvolle ICT-verstoringen fors: het aantal verstoringen met treinhinder is met 25 storingen gehalveerd ten opzichte van 2023 (50). Dit versterkt de dalende trend van eerdere jaren. Ook het aantal zware incidenten zonder treinhinder is aanzienlijk gedaald. De daling is het resultaat van verbeterde softwaresystemen en bijbehorende infrastructuur en aangescherpte operationele procedures en werkwijzen.

Cybersecurity

Als vitale organisatie heeft ProRail een cruciale rol in de mobiliteit van Nederland door het spoor veilig en beschikbaar te houden. In een steeds digitaler wordende wereld, waarbij samenlevingen dagelijks worden geconfronteerd met cyberdreigingen, is het aan ProRail om deze taak te vervullen. Het is essentieel om weerbaar te zijn. Daarom treffen we steeds verdergaande beheersmaatregelen op onze belangrijkste securitydossiers. We verbeteren continu onze cyberweerbaarheid om de risico's van cyberdreigingen te beheersen en te voldoen aan de steeds uitgebreidere wet- en regelgeving op zowel Nederlands als Europees niveau.

Het aantal cyberaanvallen uitgevoerd via leverancierssketens neemt wereldwijd sterk toe. ProRail neemt continu maatregelen om cyberrisico's te mitigeren.

Met getroffen maatregelen zorgen we dat we voorbereid zijn op de uitdagingen van de toekomst.

Spoorsecurity

In 2024 zijn 16 meldingen (2023: 9) gedaan van verdachte objecten die invloed hadden op de treindienst.

Binnen het domein Security liepen in 2024 diverse programma's en ontwikkelingen. De belangrijkste zijn:

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



Veiligheid

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

Veiligheidscultuur

Belangrijke veiligheidsdossiers

Een aantal belangrijke veiligheidsdossiers voor ProRail zijn onder andere overwegen, Aantoonbaar Veilige Berijdbaarheid spoor, wissels en bruggen (AVB), elektrische veiligheid en veiligheid en gezondheid. Veiligheid is en blijft onze license-to-operate en ons basisuitgangspunt. Het onderzoeksrapport naar het ongeluk bij Voorschoten heeft nogmaals benadrukt dat het bewaken van het evenwicht tussen werken aan het spoor en het rijden van treinen nu en in de toekomst onze aandacht nodig heeft.

Veiligheidsladder en -cultuur

ProRail is begin 2024 geaudit op de Safety Culture Ladder (SCL). De operatie is op trede vier van de SCL gecertificeerd. De rest van de organisatie op trede drie. ProRail-medewerkers zijn zich bewust van het belang van veiligheid en zijn daar proactief mee bezig. Naar aanleiding van het audit-rapport hebben we het verbeterplan veiligheidscultuur aangevuld.

Totale veiligheid (SGEL per miljard treinkilometer)

Met de informatie-indicator Totale veiligheid worden ongevallen geregistreerd met bewegende spoorvoertuigen, exclusief suïcide. Het SGEL-getal (Slachtoffers en gewogen ernstig letsel-getal) wordt in de praktijk grotendeels bepaald door de overweg-ongevallen. In 2023 waren er ook enkele aanrijdingen trein met spoorpersoneel en opdrachtnemers. In 2024 was er een hoger aantal overwegongevallen met overledenen of zwaargewonden. Daardoor is de SGEL per treinkilometer in 2024 hoger dan in 2023 en 2022. Dit zijn individuele gevallen die we grondig analyseren (bijvoorbeeld het ongeval bij Voorschoten in 2023) en waar we de nodige maatregelen treffen.

Communicatie over veiligheid

In 2024 communiceerde ProRail regelmatig over veiligheidsonderwerpen. In het oog sprong onze brede publiekscampagne over veilig gedrag op overwegen: Niemand wint het van een trein. Hiermee wijzen we weggebruikers op het feit dat ze moeten wachten met een overweg oversteken tot het licht gedoofd is. We maken duidelijk dat ze niet moeten denken 'er komt vast niet (nog) een trein'. Dit deden we onder meer met het indringende verhaal van een machinist. Met veel media-aandacht en een uitgebreide en online campagne bereikten we een groot publiek. Dit publiek deelde onze posts veel en reageerde erop, de interactie was groot. Daarnaast hebben we naar aanleiding van het ongeval met een carnavalswagen op een overweg in Berghem begin 2024, het oversteken van overwegen met bijzondere voertuigen opnieuw goed onder de aandacht gebracht.

Interne communicatie

In 2024 was er ook weer structureel aandacht voor veiligheidscommunicatie. We organiseerden online ProRail-brede talkshows: safety talks. Collega's vertelden bijvoorbeeld in een safety talk over hun ervaringen, nadat ze bij een veiligheidsincident betrokken waren geweest. Wat is er van het incident geleerd, wat is veiligheidscultuur en hoe kun je die verbeteren.

Rond de landelijke Bewust Veiligdag voor de bouwbranche stelden we een programma van een week samen. Hierin boden we ProRailers workshops en lezingen aan rond het thema veiligheid.

Met een wervende video brachten we de bestaande Veiligheidsverklaring onder de aandacht. Ook hebben we video's ontwikkeld om diverse auditprocessen die lopen binnen ProRail te ondersteunen. Op een toegankelijke manier maakten we hierin duidelijk waarom we audits doen en hoe ProRailers kunnen bijdragen aan een goed verloop ervan.

Tijdens de nationale week van de veiligheid was onderzoeksjournalist Daniël Verlaan te gast bij een hybride Safety Talk. In de goed bezochte en bekeken uitzending nam hij ProRailers mee in het belang van basale online veiligheid.

Veilig reizen

Botsingen

In 2024 waren er negen (2023: 7) botsingen tussen treinen, waarvan geen enkele significant volgens de Europese definitie[1]. Zeven van deze botsingen gebeurden tijdens rangeren. Er waren twee botsingen in het reizigersproces tussen leeg reizigersmaterieel en een stilstaande trein met reizigers. Bij beide botsingen moesten de treinen combineren.

In 2024 waren er vijf botsingen met treinen en stootjukken, waarvan twee botsingen met reizigerstreinen op een perronkopspoor. Geen van deze botsingen was significant volgens de Europese definitie.

Ontsporingen

In 2024 waren er geen ontsporingen van treinen tijdens de treindienst. Er waren in totaal zeven ontsporingen van rangeerdelen tijdens rangeren. Dit had uitsluitend materiële schade tot gevolg. Dit aantal is vergelijkbaar met voorgaande jaren.

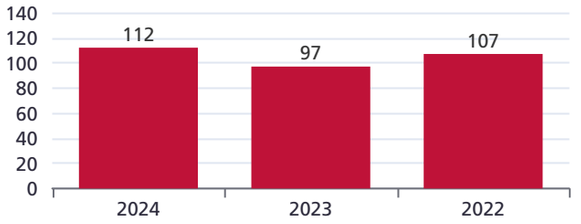
Alle ontsporingen van rangeerdelen vonden met lage snelheid plaats op een wissel die door de rangeerder zelf in de juiste stand gestuurd moet worden. Achterstallig onderhoud van de infra was nergens de oorzaak.

STS-passages (stoptonend sein)

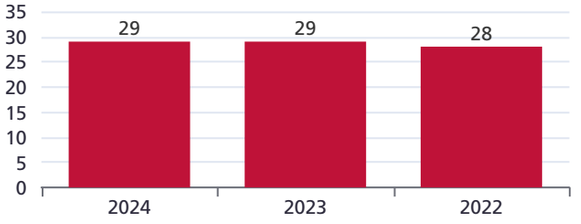
Het aantal STS-passages in 2024 (112)[1] is gestegen ten opzichte van 2023 (97), vooral binnen de reizigersprocessen.

Het aantal STS-passages met gevaarpunt bereikt in 2024 (29) is gelijk aan 2023 (29). Het aantal gevaarpunten blijft hiermee aan de hoge kant.

Aantal roodseinpassages



Aantal roodseinen met gevaarpunt bereikt



1 Europese definitie significant: ongeval met een schade > € 150.000, of dodelijke/zwaargewonde slachtoffers, of geen treinverkeer mogelijk op gehele baanvak > 6 uur

1 ILT stelt de aantallen op basis van nader onderzoek naar de incidenten later dit jaar definitief vast in het jaarverslag Spoorwegveiligheid, waardoor het definitieve aantal mogelijk kan afwijken van het hier verantwoorde voorlopige aantal.

We zijn in 2024 gestart met versterking van onderzoek en registratie van STS-passages en andere vormen van rijden zonder toestemming. Daarnaast realiseerden we een uitbreiding van het ORBIT-systeem op P-seinen die in 2025 op risicoseinen live gaat. De verwachting is dat hiermee twee STS-passages per jaar op recidive seinen (seinen waarop vaker een STS plaatsvindt) zullen worden teruggedrongen.

STS-verbeterprogramma

Het STS-verbeterprogramma blijft als een van de programma's onderdeel uitmaken van de ProRail-beheerconcessie. De volgende programmaonderdelen lopen nog onder aansturing van de stuurgroep STS:

- Stuurgroep STS: door personele verschuivingen is in maart 2024 de stuurgroep STS voor het laatst bijeengekomen. Het cluster Veiligheid van ProRail heeft capaciteit vrijgemaakt voor een vervangende programmamanager. Vanaf januari 2025 zal de stuurgroep weer structureel bijeenkomen.
- Upgrade S-borden (USB): in maart 2024 is de MIRT-subsidie voor de aanvullende financiering voor project USB ingediend bij het ministerie van IenW. Om de beschikking te kunnen verlenen, heeft het ministerie van IenW gevraagd om de potentiële veiligheidswinst nauwkeuriger te beramen. Het ministerie van IenW betrekt het over het vervolg van USB bij de beleidsagenda spoorveiligheid, die uiterlijk eind 2025 wordt vastgelegd. De verwachte duur van de realisatiefase is twee tot tweeënhalf jaar. Als ProRail en het ministerie van IenW in Q4 2025 een akkoord kunnen bereiken, is de realisatie eind 2028 afgerond.
- Ontwikkeling prototype botsrisico Waalhaven-Zuid: de ontwikkeling van het prototype botsrisicomodel Waalhaven-Zuid is voortgezet in een landelijke toepassing van het model. Met deze landelijke toepassing willen we objectieve veiligheidsbeoordelingen realiseren voor onder andere doorschietlengtes. De verwachte opleverdatum van het landelijke botsrisicomodel is Q2 2025.
- Wijzigen artikelen 30 en 31 Regeling spoorverkeer: in 2023 is in de stuurgroep STS de noodzaak van verbeteringen in de artikelen 30 en 31 van de Regeling spoorverkeer besproken. Doel is dat het voor machinisten eenduidig duidelijk is wanneer opgeschaald kan worden naar een hogere snelheid als de ATB-code dat aangeeft. ProRail, het ministerie van IenW en vervoerders zijn in gesprek om te zien waar verduidelijking nodig is en hoe deze vertaald wordt naar de betreffende handboeken.
- Uitrol ATB-Vv tranche 6: met deze tranche zijn er in 2023 drie risicoseinen uitgerust met ATB-Vv. In Q4 2024 staat de aanbesteding gepland voor de projectmatige uitrol van 17 installaties op perronkopsporen en vijf risicoseinen. Deze aanbesteding heeft vertraging opgelopen, omdat de scope bij station Rotterdam Centraal met 35 ATB-Vv installaties is uitgebreid. Deze extra installaties worden gefinancierd door het project Ombouw Rotterdam. Het samenvoegen van deze twee scopes zorgt voor een lagere stuksprijs, waardoor er meer ATB-Vv installaties geplaatst kunnen worden binnen deze tranche. De verwachte realisatie is afhankelijk van de uiteindelijke opdrachtnemer en moet voor Q3 2025 gerealiseerd zijn.
- Onterechte ontgrendeling ATB-Vv: de afgelopen jaren zien we dat het ten onrechte ontgrendelen van een correcte ATB-ingreep door machinisten toeneemt. Dit is een toenemend veiligheidsrisico van STS-passages dat onvoldoende ondervangen wordt door ATB-Vv. Het risico is kenbaar gemaakt aan alle betrokken spoorwegondernemingen en de aanpak hiervan is opgenomen in de speerpunten van de stuurgroep STS.
- Veiligheidsstudie Havenspoorlijn: de stijging van het aantal bereikte gevaarpunten op de Rotterdamse havenemplacementen in 2022 heeft niet doorgezet. Het aantal blijft in het eerste half jaar van 2024 stabiel hoog. Een extern ingenieursbureau heeft de opdracht gekregen de STS-passages op de havenspoorlijnen nader te onderzoeken en verschillende veiligheidsbeheersmaatregelen te toetsen op haalbaarheid en effectiviteit. Het onderzoeksrapport wordt in de tweede STS-stuurgroep van 2025 in definitieve vorm opgeleverd.



Upgrade S-borden (USB) en Veiligheidswinst

In maart 2024 diende ProRail de MIRT-subsidieaanvraag voor het USB-project in bij IenW, die vraagt om een nauwkeuriger veiligheidswinstberekening. Het project wordt eind 2028 afgerond, afhankelijk van het akkoord met IenW in Q4 2025.

Transferongevallen

Over 2024 zijn 765 transferongevallen geregistreerd (2023: 729). Dit zijn 19 ongevallen meer dan onze norm voor 2024 van 746 ongevallen.

De meest voorkomende transferongevallen zijn roltrapongevallen. In 2024 zijn 282 roltrapongevallen geregistreerd (2023: 236). We analyseerden in 2024 camerabeelden van 100 roltrapongevallen. Belangrijke oorzaken van het uit balans raken van reizigers zijn het meevoeren van meerdere en grote bagagestukken, het niet vrij hebben van de handen en het draaien op de rolband na het betreden. In 2025 starten pilots om mogelijke verbeteringen te testen om roltrap- en trapongevallen tegen te gaan.

Bij één ongeval raakte het slachtoffer zwaargewond: een reiziger op station Diemen werd geraakt door rondvliegend glas afkomstig van een door vandalisme beschadigd ov-chippoortje. Het glas kwam los door een langsrijdende trein en heeft vervolgens de reiziger geraakt.

Programma Aantoonbaar Veilige Berijdbaarheid (AVB) - Spoor en Wissel

We hebben naar aanleiding van enkele incidenten in 2022 het AVB-programma Spoor en Wissel opgezet om het inzicht te optimaliseren in de actuele staat van het spoor en effectiever te sturen op het proces van herstel en vervanging. We troffen aanvullende maatregelen voor beheersing van de risico's, zoals de jaarlijkse AVB-toets op het aantoonbaar zijn van de veilige berijdbaarheid van sporen en wissels met een verhoogd risicoprofiel. De toets in 2024 wees uit dat geen aanvullende beheersmaatregelen nodig waren om de veilige berijdbaarheid aan te tonen.

In 2024 hebben we de basis op orde gebracht voor het aantonen van de veilige berijdbaarheid van Spoor en Wissel. We implementeerden in de nieuwe PGO 4.0 gebieden een ketenbrede en landelijk uniforme werkwijze voor normoverschrijdingen gemeten door meettreinen. Dashboards verstrekken stuurinformatie over de locatie, aantallen en status van deze normoverschrijdingen. Hierdoor is in één oogopslag te zien hoe het met de veilige berijdbaarheid van Spoor en Wissel staat.

Programma Aantoonbaar Veilige Berijdbaarheid (AVB) - Bruggen

In 2021 en 2022 zijn audits uitgevoerd op de constructieve veiligheid van elf spoorbruggen met een overspanning van ten minste 50 meter. Conclusie was dat de aangeleverde instandhoudingsdocumenten voor deze spoorbruggen niet volledig waren. We startten het programma AVB Bruggen. Dit programma werkt aan het landelijk aanvullen en completeren van het technisch dossier van bruggen en met het borgen van de technische staat.

We startten de aanbesteding voor norminspecties om de technische staat van kunstwerken te bepalen. De aanbesteding voor de herbeoordelingen van de technische staat van de (meest urgente) stalen kunstwerken is in voorbereiding (start 2025).

Daarnaast hebben we een verbeterde richtlijn geïmplementeerd voor het proces bij aanvaring/aanrijding.

Baanstabiliteit / Landelijk Netwerk Analyse baanlichamen

In 2021 zijn we gestart met de Landelijke Netwerk Analyse baanlichamen. Deze geeft inzicht in de ondergrond van onze spoor-dijken en maakt duidelijk of deze de toekomstige groei aankunnen.

In 2023 is de eerste fase van dit onderzoek afgerond en in de loop van 2024 is een groot deel van de tweede fase uitgevoerd. Na uitvoering van deze fase is er meer inzicht in de ondergrond en kan beter worden beoordeeld of vervoersgroei mogelijk is. Op basis van de eerste resultaten uit de tweede fase zijn afgelopen jaar betere beoordelingen uitgevoerd op meerdere baanvakken. Dit betreft onder andere de toelating van 740 meter lange goederentreinen, het rijden met reizigerstreinen getrokken door zwaardere locomotieven (Vectron en TRAXX) op bepaalde baanvakken en het toestaan van frequentie-verhoging (extra sprinters) op Delft-Schiedam.

Deze netwerkanalyse is onderdeel van een groter programma baanlichaam. Dit programma richt zich ook op wetenschappelijk onderzoek door TU Delft en Deltares om te kijken wat de daadwerkelijke invloed van treinen is op de belasting van de spoordijken. Resultaten van dit onderzoek dragen ook bij aan een betere beoordeling.

Naast het programma baanlichaam is in 2024 ook een start gemaakt met het programma klimaatadaptatie. Dit programma heeft een directe link met het baanlichaam gezien het effect van klimaatverandering op de stabiliteit van de baanlichamen.

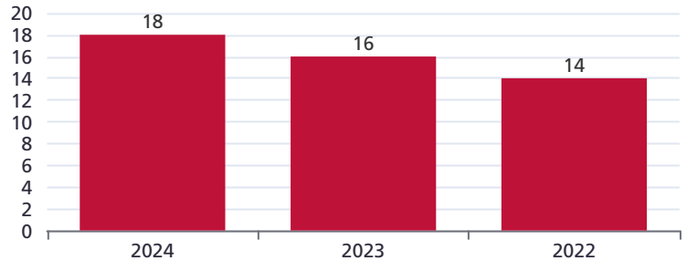
Veilig werken

Aanrijdingen en bijna-aanrijdingen

In 2024 vonden geen aanrijdingen met personeel plaats (2023: 2).

Er waren 18 bijna-aanrijdingen waarbij personeel werkzaam of aanwezig was in of nabij het spoor (2023: 16). In drie gevallen betrof het medewerkers van ProRail: twee keer ging het om medewerkers van incidentenbestrijding tijdens een calamiteit en één keer om twee AM-inspecteurs die – niet conform het Voorschrift veilig werken - een trein inspecteerden in de zuidelijke tunneltoerit van de Hemspoortunnel.

Aantal bijna aanrijdingen



In 2024 hebben opdrachtnemers 53 arbeidsongevallen (2023: 74) gemeld, waarvan 16 arbeidsongevallen (2023: 21) leidden tot letsel met verzuim. ProRail intern (ProRail-personeel of gast) zijn 27 ongevallen gemeld (2023: 13), waarvan 4 met verzuim en 16 met letsel.

De onderzoeksrapporten naar het ongeval bij Voorschoten op 4 april 2023 zijn op 15 mei 2024 gepresenteerd. Dit waren gezamenlijke rapporten van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OvV) en van ProRail, BAM, DB en NS. ProRail heeft een maatregelenpakket vastgesteld om opvolging te geven aan de aanbevelingen uit beide rapporten. Hierover heeft ProRail het ministerie van IenW, de OvV en ILT geïnformeerd. Het pakket bestaat uit vier soorten maatregelen:

- Maatregelen die direct worden opgepakt;
- Langlopende maatregelen;
- Maatregelen die worden uitgevoerd door ProRail;
- Maatregelen waarbij partijen in de gehele spoorbranche betrokken zijn en samenwerken.

ProRail heeft een programmamanager aangesteld die zorgt voor de implementatie, monitoring en afstemming in de spoorbranche.

Transitie naar kwartsloze ballast

ProRail werkt in afstemming met de Nederlandse Arbeidsinspectie (NLA) en sectorpartijen sinds 2023 aan een stapsgewijze transitie naar kwartsloze spoorballast om de gezondheidsrisico's voor spoorwerkers te verkleinen. ProRail past alle momenteel beschikbare kwartsloze ballast toe binnen de projecten en doet actief onderzoek naar het vergroten van de beschikbaarheid van kwartsloze ballast. In 2024 was 50% van de aanvoer van de nieuw te gebruiken spoorballast kwartsloos. ProRail verwacht dat dit percentage in 2025 stijgt naar minstens 70%.

ProRail en de NLA evalueren periodiek de voortgang van de transitie en maken op basis hiervan afspraken voor de toekomst. Naast substitutie blijven andere arbomaatregelen nodig tegen stof. ProRail en de aannemers zijn en blijven hierover in gesprek.

Voorschrift veilig werken - aanrijdgevaar trein (Vvw-at)

Begin juli 2024 kreeg RailAlert goedkeuring van de NLA om het Voorschrift veilig werken - aanrijdgevaar trein (Vvw-at) op te nemen in de arbocatalogus. Dit nieuwe voorschrift is per 1 januari 2025 van kracht en vervangt het Vvw-trein uit 2013. Zie www.railalert.nl

Het Vvw-at werkt de Normenkaders veilig werken (Nvw) uit in concrete regels om aanrijdgevaar door treinverkeer en spoorvoertuigen te voor-komen. Het Vvw-at is van toepassing op alle Nederlandse hoofdsporen die deel uitmaken van de beheerconcessie én voor zover het werkzaamheden aan of in de buurt van de railinfrastructuur betreffen.

De wijzigingen in het Vvw-at grijpen we aan om beter aantoonbaar invulling te geven aan de verantwoordelijkheid die ProRail heeft. Als werkgever moeten we het proces van voorbereiding met Taak Eigen Veiligheid (TEV) en Beperkt Zelfstandig Betreder (BZB) goed faciliteren.

Programma Elektrische Veiligheid - laagspanning

Het doel van dit programma is het veilig uitvoeren van werkzaamheden aan elektrotechnische laagspanningsinstallaties, conform de wettelijke kaders en richtlijnen. Het programma richt zich op het opstellen, implementeren en borgen van de kaders en richtlijnen. Hiervoor hebben we diverse initiatieven genomen.

Doordat we organisatorische maatregelen treffen, borgen we veilig werken beter. In principe werken we alleen nog spanningsloos of spanningsvrij. Dit wordt vastgelegd, geëvalueerd en getoetst in de praktijk. Bovendien hebben we technische maatregelen geïntroduceerd om een veiligere werkplek te bieden. Risicogestuurd hebben we een aanpak uitgewerkt om aanpassingen aan installaties te kunnen doen. Hierbij keken we ook naar de proportionaliteit van de maatregelen. De maatregelen worden in 2025/2026 uitgevoerd en geïmplementeerd.

Samen met de PGO-aannemers voeren we NEN3140-inspecties uit om de bestaande infrastructuur beter te inventariseren en eventuele risico's te mitigeren. De initiatieven binnen het programma Laagspanning staan in een roadmap die we met de Nederlandse Arbeidsinspectie hebben geformuleerd. Het doel is om wettelijke compliance beter toe te passen, te implementeren en te borgen. Het gaat hierbij om compliance op het gebied van arbeidsveiligheid en bedrijfsvoering van laagspannings-installaties, op zowel cultureel als technisch vlak.

Elektrocutie/elektrisering

In 2024 hebben zich geen elektrocuties voorgedaan (stroomdoorgang door lichaam met dodelijke afloop) (2023: 0 elektrocuties).

In 2024 waren er twee elektriseringen (stroomdoorgang door lichaam met niet-dodelijke afloop), waarbij geen sprake was van letsel (2023: 4 elektriseringen).

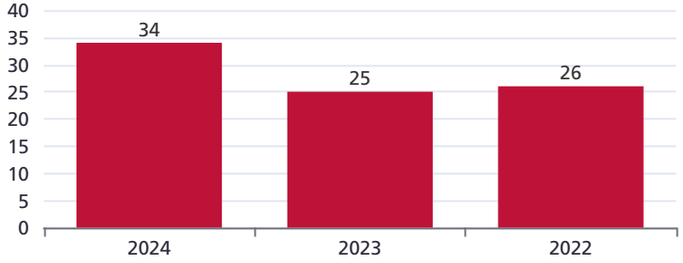
Stichting railAlert is een projectgroep gestart om krolincidenten te reduceren: "Veilig rijden en werken met de krol" (en andere voertuigen). Deze groep werkt aan een bestendige oplossing voor het aantal incidenten met krollen (waaronder krol raakt bovenleiding).

Veilig leven

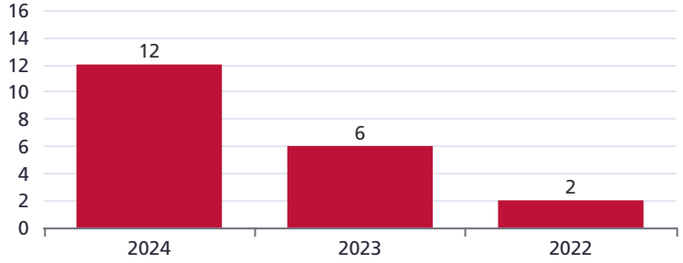
Overwegveiligheid

In 2024 waren twaalf dodelijke slachtoffers op overwegen (2023: 6). Het vijfjaarlijks gemiddelde steeg van 6,0 (2023) naar 6,6. Het aantal dodelijke slachtoffers door risicogedrag steeg in 2024. Op niet actief beveiligde overwegen (NABO's) viel in 2024 één dodelijk slachtoffer. In 2024 was het totaal aantal aanrijdingen op overwegen 34 (2023: 25).

Aantal aanrijdingen op overwegen



Aantal dodelijke slachtoffers bij aanrijdingen op overwegen



ProRail heeft de risicobenaderingsmethode verbeterd en geoptimaliseerd. Onderdeel daarvan waren de implementatie van het Nederlands Overwegen Risicomodel (NORM) en een kosten-effectiviteitstool. Dankzij het risicomodel en de tool kunnen we bepalen waar investeringen in weg- en spoorveiligheid, zoals beschreven in het plan van aanpak Overwegveiligheid, het meest tot hun recht komen.

Samen met het ministerie van IenW laten we het normeren van het risico per overweg en het risico voor de burger onderzoeken. Het ministerie van IenW heeft Crisislab opdracht gegeven om hier onderzoek naar te doen. Het conceptrapport is besproken met diverse betrokken partijen (vervoerders, wegbeheerders en ILT).

ProRail actualiseerde eind 2023 de Procedure Bijzondere Oversteken en stelde een communicatieplan op. In 2024 gaven we invulling aan dit plan. ILT heeft de in gang gezette acties positief beoordeeld.

In 2024 startte ProRail een overwegcampagne met als doel het publiek bewustmaken van de gevolgen van risicogedrag op overwegen. Deze campagne is positief ontvangen. Verder hebben we in het kader van het Pazz-Up-programma extra gastdocenten binnen ProRail opgeleid. Zij geven eerste klassen van het voortgezet onderwijs voorlichting over veiligheid op en nabij het spoor (voornamelijk overwegveiligheid).

NABO (niet actief beveiligde overwegen) programma

Eind 2024 zijn 160 (eind 2023: 145) van de 180 NABO's aangepakt (afsluiten, opheffen, beveiligen of vervanging door een brug of onderdoorgang). Op het merendeel van de nog resterende 20 NABO's hebben we tijdelijk attentie verhogende maatregelen getroffen. Denk aan extra waarschuwingsborden en op enkele locaties matrixborden.

Voor een aantal NABO's is een onteigeningsprocedure opgestart. Dit hebben we gedaan bij NABO's waar het niet is gelukt om met hulp van de landelijk bemiddelaar tot een oplossing met de rechthebbenden te komen. In totaal betreft dit acht dossiers, waarvan zes betrekking hebben op het programma NABO. Op vijf dossiers bereikten we inmiddels overeenstemming.

Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO)

LVO Specifiek

In het kader van LVO Specifieke maatregelen hebben we in 2024 een groot overwegproject opgeleverd (Gilze en Rijen-Oosterhoutseweg). Hierbij is een risicovolle overweg opgeheven en vervangen door een onderdoorgang. Binnen dit programma zijn tot nu toe maatregelen getroffen op veertien overwegen. Dit deden we in cofinanciering met de wegbeheerders.

LVO Generiek

Een van de maatregelen binnen LVO Generiek is het plaatsen van flitscamera's. Begin 2024 is de landelijke uitrol gestart: 18 van de ongeveer 40 meest risicovolle overwegen zijn voorzien van flitscamera's. Zo verbeteren we de veiligheid op risicovolle spoorwegovergangen. Bestuurders van voertuigen met een kenteken worden beboet als ze het rode licht negeren. Het doel van de flitscamera's is gedragsverandering creëren. Door een proef weet ProRail dat de camera's werken. Na verloop van tijd neemt het aantal overtredingen op een overweg af. In samenwerking met gemeentes, het Openbaar Ministerie en de politie werkt ProRail de komende tijd verder aan de uitrol van flitscamera's.

Suïcides en suïcidepreventie

In 2024 vonden 186 suïcides (2023: 189) plaats en 24 pogingen tot suïcide met letsel als gevolg (2023: 11). Van de 210 incidenten vonden 89 plaats op een overweg, 45 op een treinstation en 76 op de vrije baan.

In 2024 is verder uitvoering gegeven aan het programmaplan Suïcidepreventie spoor 2022-2026. ProRail is bezig met de voorbereiding van de technische maatregelen op een groot aantal risicolocaties. De maatregelen worden in 2027 gerealiseerd.

Deze locaties worden voorzien van hekwerken, anti-loopmatten, 113-borden en camera's met detectie. Ook breiden we de pilot met blauw licht uit met nieuwe locaties. Zo kunnen we sneller het preventief effect van blauw licht meten.

Het trainingsaanbod voor spoorpersoneel is verder uitgebreid. Hiermee zorgen we voor een passende training voor personeel om suïcidaal gedrag te herkennen en de juiste opvolging te geven. Op zes stationslocaties hebben we de publiekscampagne "Stel je voor" gehouden tijdens de Week tegen Eenzaamheid. Ook hebben we de samenwerking met de gemeente, GGZ en politie versterkt. Dit deden we onder andere met een nieuw protocol dat ervoor zorgt dat de samenwerking beter verloopt bij personen die regelmatig terugkeren op het spoor. Met alle maatregelen willen we het risico op suïcides verkleinen. En daarmee ook de impact op het treinverkeer.

"Het trainingsaanbod voor spoorpersoneel is verder uitgebreid. Hiermee zorgen we voor een passende training voor personeel om suïcidaal gedrag te herkennen en de juiste opvolging te geven."



Flitscamera's verbeteren veiligheid op risicovolle spoorwegovergangen

Een van de maatregelen binnen LVO Generiek is het plaatsen van flitscamera's. Begin 2024 is de landelijke uitrol gestart: 18 van de ongeveer 40 meest risicovolle overwegen zijn voorzien van flitscamera's.



Betrokkenheid van onze stakeholders

Reputatie volgens treinreizigers

Sinds december 2021 laten we onze reputatie meten aan de hand van het standaard RepTrak-model. Dit is een gedegen en wetenschappelijk gevalideerd onderzoeksmodel en biedt: (1) een bredere blik op reputatie volgens treinreizigers, (2) vergelijkbaarheid met andere organisaties/de sector, (3) consistentie, één bron van informatie, (4) inzicht in extra facetten van reputatie zoals ESG (environmental, social en governance), merksterkte en persoonlijkheid. Aan het standaardmodel is een aantal specifieke ProRail-aspecten toegevoegd.

Treinreizigers zijn positief over ProRail. In 2024 scoren we 64,3 op reputatie, wel een lichte daling ten opzichte van 2023 (65,3). 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. De daling wordt gedreven door lagere scores op producten & diensten, in lijn met de vele werkzaamheden. Tegelijkertijd zien we vergeleken met 2023 een stijging op gedrag en ProRail als werkomgeving (werkgever om voor te werken).

Om het reputatieniveau vast te houden of te verbeteren, richten we onze communicatie op de thema's met de grootste impact, zoals onze kerntaak inspanningen voor spoorverbeteringen, en daarnaast transparantie en maatschappelijke meerwaarde. De gemiddelde reputatie in Nederland, gebaseerd op de reputaties van de dertig grootste bedrijven, is van 2023 naar 2024 met 0,7 punten gestegen.

Stationsbelevingsmonitor

De Stationsbelevingsmonitor (SBM) onderzoekt de beleving van wachtende reizigers op stations. Elk kwartaal worden reizigersenquêtes (totaal 84 duizend) afgenomen op stations: op grote stations viermaal per jaar en op kleine stations éénmaal per jaar. In de SBM meten we diverse aspecten van de beleving op het station. Naast het algemeen oordeel over station en perron, gaat het over de thema's: oriëntatie, veilig, schoon, uitnodigend, wachttijdbeleving, doorstroming en sfeer.

In het jaarverslag van de SBM richten wij ons op het algemeen oordeel over het station en de thema's veilig, schoon en wachttijdbeleving. De beleving van deze thema's heeft grote invloed op het algemeen oordeel over het station.

Het algemeen oordeel van reizigers over stations in Nederland vertoont over de lange termijn een stijgende lijn. In 2024 is de score 7,18 (2023: 7,21). De scores tijdens de coronaperiode (2020 t/m 2022) zijn atypisch. Ten opzichte van 2019 (7,15) steeg het algemeen oordeel met 0,03.

De beleving van sociale veiligheid (thema veilig) op stations daalde in 2024 voor het vierde jaar op rij tot 7,19, op het niveau van 2017.

Verdiepend onderzoek wees het volgende uit:

- Stations die na 19:00 uur lager scoren op sociale veiligheid hebben een slechter imago bij reizigers die er alleen overdag komen. Reizigers die deze stations 's avonds bezoeken, oordelen positiever over de sociale veiligheid na 19:00 uur dan reizigers die deze stations overdag bezoeken.
- Over het algemeen voelen vrouwen zich minder veilig op stations dan mannen. Vooral bij stations met lage scores op sociale veiligheid. Op stations met een hoge score voelen mannen en vrouwen zich 's avonds even veilig. Vrouwen die overdag een hoog scorend station bezoeken, denken vaker dan mannen dat het na 19:00 uur minder veilig is.

- Reizigers die wel eens overlast of een bedreigende situatie hebben meegemaakt op het station geven een lager oordeel over de sociale veiligheid na 19.00 uur.

In 2024 zijn 4.612 meldingen van vandalisme op stations geregistreerd waar herstelwerkzaamheden nodig waren. Dat zijn 38 meldingen meer dan in 2023 (4.574).

- Agressiemeldingen: 4.291 (2023: 3.596).
- Overlastmeldingen: 15.189 (2023: 12.450).

Vanuit een landelijk convenant sociale veiligheid in het ov is een actiecomité opgericht (een samenwerking tussen het ministerie van IenW, het ministerie van Justitie & Veiligheid, politie, provincies, NS, stadvervoerders, regionale vervoerders en ProRail). ProRail focust op de 59 stations die lager dan 6,0 scoren op sociale veiligheid en neemt hier extra maatregelen, zoals plaatsen van afschermingen, camera's en extra toezicht (o.a. beveiliging, cameratoezicht en het openen/sluiten van stations). Daarnaast wordt onderzocht welke factoren invloed hebben op sociale veiligheid.

De schoonbeleving op stations liet in 2024 een verdere daling zien. Het oordeel wachttijdbeleving op stations en het oordeel beschut wachten op het perron stegen licht in 2024 (deze laatste met +0,09 tot 6,19).

Gebruiksvergoeding

De tarieven gebruiksvergoeding 2024 baseren we op de methodiek die voor 2023-2025 is vastgesteld. De tarieven wijzigen in deze periode alleen met de jaarlijkse indexatie. Het indexatiepercentage bepalen we op basis van cijfers van het Centraal Bureau voor de Statistiek en het Centraal Planbureau. De indexatie van de tarieven 2024 is al in 2023 bepaald en gepubliceerd en is 10,5%. In Q2 2024 zijn ook de tarieven voor 2025 geïndexeerd. De tarieven voor 2025 zijn met 0,5% verhoogd ten opzichte van 2024.

Voor de periode 2026-2029 moesten we opnieuw een methodiek vaststellen voor de gebruiksvergoeding. Tijdens het opstellen hiervan stemde ProRail verschillende keren af met de gerechtigden, zoals spoorwegondernemingen en andere partijen. Hierbij gaf ProRail een toelichting op uitgangspunten en inputgegevens en inventariseerden we de wensen van de gerechtigden over aanpassingen in de methodiek, zoals de structuur van de tarieven. We hebben op basis van deze afstemming aanpassingen gedaan in de tariefstructuur. Op onderdelen en waar nodig (bijvoorbeeld methode voor het minimumtoegangspakket), heeft de Autoriteit Consument & Markt (ACM) de methodiek formeel goedgekeurd. De tarieven die resulteren uit de nieuwe methodiek zijn gepubliceerd in de Netverklaring voor het jaar 2026.

Het uitgangspunt van de methodiek 2026-2029 is dat de ontwikkeling van de opbrengsten uit de gebruiksvergoeding in deze periode in lijn ligt met de ontwikkeling van de kosten van ProRail. ProRail verwacht toenemende instandhoudingskosten onder andere door verouderde infrastructuur, de impact van klimaatverandering, de druk op benutting van de infrastructuur en personeelstekorten in verschillende sectoren. Dit betekent dat tarieven in deze periode stijgen. Gemiddeld genomen stijgen de tarieven met 4% (exclusief indexatie) ten opzichte van de tarieven in de huidige tariefperiode 2023 – 2025. Het effect hiervan verschilt per marktsegment en per individuele partij. Het effect is afhankelijk van de manier waarop gerechtigden gebruik maken van de infrastructuur en de diensten die ProRail levert. Omdat de subsidieregeling van het ministerie van IenW voor het opstellen en rangeren van goederentreinen eindigt per eind 2025, is uiteindelijk voor alle marktsegmenten in 2026 sprake van een kostenverhoging.

Werken aan de HSL-Zuid



Chris Heutinck
Vakspecialist Civiel HSL-Zuid
Utrecht

Chris Heutinck is het afgelopen jaar fulltime bezig geweest met het verbeteren van de HSL-Zuid. Samen met zijn collega's lost hij civieltechnische problemen op die zijn ontstaan aan de hogesnelheidslijn, meer dan 20 jaar na de bouw. "We willen de treinreis over de HSL verbeteren. Terug naar de oorspronkelijke 300 km per uur die we nu niet overal halen. Straks kunnen reizigers weer snel in Parijs of Engeland zijn. En dan is ook de verbinding tussen Rotterdam en Amsterdam beter."

Wat gaat er mis en hoe kunnen we dat oplossen?

De problemen zitten vooral in de onderbouw van de HSL. Die heeft ProRail niet zelf aangelegd. Dat deed de staat met diverse bouwconsortia. "We zien nu dat er schade ontstaat, maar we weten niet precies hoe alles toen gebouwd is. Dus we proberen terug te kijken: waarom gaat dit mis? Dat is niet altijd makkelijk. Een deel van de constructie, de fundering, zit natuurlijk in de grond en kunnen we niet zien. Daarom zorgen we eerst dat we alles boven water krijgen. Met berekeningen, modellering, simulaties en onderzoeken. Daarna kijken we welke aanpassingen we kunnen doen om de problemen zo goed mogelijk op te lossen. Wat kunnen we wel, wat kunnen we niet?"

"In zo'n traject gaan we van onderzoek naar voorlopig ontwerp, definitief ontwerp en dan uitvoerend ontwerp. Ja, daar komt veel samenwerking bij kijken. Ik zit geregeld in overleg met 30 man. Met iemand van de aannemer, het ingenieursbureau, wij als opdrachtgever, Infraspeed en onze afdeling projecten. Bij de uitvoering wordt die groep nog groter. Dan krijg je ook te maken met vervoerders, gemeenten, vergunningen, omleidingsroutes en bewoners.

Veiligheid is het allerbelangrijkst

Het verbeteren van de knelpunten van de HSL-Zuid is een gigantisch project, terwijl de trein tijdens bijna heel het project gewoon blijft rijden. Alleen niet overal even hard. "Dat maakt het werk uitdagend," lacht Chris "en daarin is veiligheid natuurlijk het allerbelangrijkst. Want we doen dit allemaal voor de reizigers die van A naar B willen. Ze hebben geen idee waar wij mee bezig zijn en gaan ervan uit dat alles veilig is. Wij zorgen ervoor dat dat ook zo is en dat ze daar nooit aan hoeven te twijfelen."

"We zorgen dat we eerst alles boven water krijgen. Met berekeningen, modellering, simulaties en onderzoeken. Daarna kijken we welke aanpassingen we kunnen doen om de problemen zo goed mogelijk op te lossen. Wat kunnen we wel, wat kunnen we niet?"

ProRail Verduurzaamt

De trein is de duurzaamste vorm van gemotoriseerd transport, waarbij we nog steeds blijven inzetten op het verlagen van onze ecologische voetafdruk. Hierin zit de hoeveelheid energie, materialen en natuur die onze keten gebruikt; dat zijn wij, de vervoerders, onze leveranciers, de leveranciers van onze leveranciers.



Energie

CO_2 uitstoot

6,9
in kiloton

Duurzaam spoor

Duurzame mobiliteit

ProRail heeft de ambitie om internationale treinen een duurzaam alternatief te maken voor korte afstandsvluchten. Inmiddels werken we binnen en buiten ProRail multidisciplinair samen aan mooie nieuwe initiatieven van bijvoorbeeld European Sleeper, TCS, Railexperts en Flywise/GoVolta. European Sleeper is in mei 2023 gestart met nachttreinen tussen Brussel via Amsterdam naar Berlijn. In 2024 is de bestemming Praag daaraan toegevoegd.

In juni 2024 is de Drielandentrein gaan rijden. Deze trein verbindt de steden Liège, Maastricht, Heerlen en Aachen. De trein biedt reizigers een directe verbinding tussen Duitsland, Nederland en België. Dit is een mijlpaal voor het internationale treinverkeer en vergemakkelijkt het reizen in de Euregio. De afgelopen jaren elektrificeerde ProRail het traject Landgraaf-Heerlen en verdubbelde het spoor tussen Heerlen en de Duitse grens. Ook de beveiliging tussen Maastricht Randwyck en de Belgische grens werd vernieuwd. Het geld daarvoor kwam van de provincie Limburg en het ministerie van IenW.

Onder de naam EuroLink ontwikkelt ProRail samen met collega's uit achttien landen ontwerpen voor beter internationaal reizigersvervoer. Daarmee benutten we de verwachte infrastructuur rond 2030 maximaal. Deze ontwerpen gebruiken we als voorbeeld in overleggen met overheden, vervoerders en reizigersorganisaties. Zo willen we komen tot een gezamenlijke visie en strategie om tot betere resultaten voor de grensoverschrijdende reiziger en verlader te komen. Dat is nog wel een uitdaging, want elk land heeft eigen regels, spoorsystemen en belangen. ProRail streeft ernaar dat EuroLink formeel wordt toegevoegd aan de samenwerking van alle Europese infrabeheerders in RailNetEurope.

Energie

Energieverbruik en CO_2-emissie

De gerapporteerde CO_2-uitstoot bedroeg in 2023 6,9 kiloton. Hiervan werd 6,5 kiloton veroorzaakt door ons eigen energieverbruik (scope 1 en 2) en 0,4 kiloton door zakelijke reiskilometers (scope 3). Daarmee zaten we onder het door ProRail gestelde doel van maximaal 7,0 kiloton. Vergeleken met het basisjaar 2015 is een reductie op emissies gehaald van meer dan 50% bij een ongeveer gelijk gebleven bedrijfsomvang. Vooral de emissies van infra en stations zijn vergeleken met 2015 fors lager.

Ons gasverbruik daalde eveneens. Dit is het resultaat van maatregelen, zoals het saneren van wissels, ombouwen van wisselverwarming van gasbranderpijpen naar elektriciteit, isolatie van gebouwen en verbetermaatregelen in stations. Het elektriciteitsgebruik bij stations en kantoren daalde door verdere toepassing van ledverlichting. Dit passen we steeds meer toe bij terreinverlichting en verlichting in tunnels.

De prognose voor 2024 is een uitstoot van 6,8 kiloton CO_2, in lijn met 2023. Deze is bepaald op basis van (nog niet geverifieerde) energieverbruiken over het eerste halfjaar van 2024.

In 2024 stelden we een plan op om de CO_2-emissie tot 3 kiloton in 2030 te reduceren, inclusief volledige elektrificatie van onze energievoorziening. Onderdeel hiervan is het fors afschalen van wisselverwarming. Dit willen we doen door deze gericht te laten aansluiten op de logistieke maatregelen die ProRail in winterse omstandigheden inzet. Dit is een maatregel die voortvloeit uit het BKN spoor.

Duurzame energieopwekking

ProRail heeft zich in 2024 aangesloten bij het programma Opwek van Energie op Rijksvastgoed (OER). Dit programma zorgt dat duurzame energie wordt opgewekt op rijksgronden en is een initiatief van het ministerie van Klimaat en Groene Groei (vroeger EZK). Het doel is om bij te dragen aan de energietransitie in Nederland en de doelen van de Regionale Energiestrategie (RES) te halen.

ProRail onderzoekt de mogelijkheden om op eigen grond energie op te wekken. Samenwerken met rijkspartijen binnen OER vergroot onze kansen. In de projecten A1/A6 en Spoor en A12 Den Haag-Woerden kijken we bijvoorbeeld met onze gebiedspartners naar mogelijkheden voor de ontwikkeling van zonne- en windparken.

Daarnaast gaan we door met het initiatief zonnepanelen op perron-kappen. Begin 2024 zijn zonnepanelen op de stations Almere Centrum en Ede-Wageningen in bedrijf gesteld. Ook zijn we een pilot gestart met zonnepanelen op de fietsenstalling bij station Maastricht.

De nieuwe modulaire en energieopwekkende fietsenstalling bij station Dordrecht is eind 2024 opgeleverd en in gebruik genomen. We wachten hier nog op de aansluiting door de netbeheerder. Helaas merken we op meer locaties dat er door netcongestie lange wachttijden ontstaan.

Emissieloze bouwplaats

De ambitie is dat in 2030 al onze bouwplaatsen emissieloos zijn. In 2023 committeerden we ons aan het convenant Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB). We voerden pilots uit met emissievrij materieel in enkele (koploper)projecten. Bij aanbestedingen geven we gunningsvoordeel aan aannemers die inschrijven met emissievrij materieel. Die aanpak werkt goed. We voeren nu een toenemend aantal koploperprojecten met zero emissie materieel uit, zoals het project Dijksgracht (Amsterdam) die de aanpak toepast bij de bouw van een grote vrije kruising. Daarbij wordt onder andere gebruik gemaakt van een elektrische kraan.

Het opnemen van een basisniveau van emissie-eisen voor mobiele werktuigen in alle bouw- en onderhoudscontracten kost meer tijd dan verwacht. Er blijkt veel afstemming nodig. Ons doel is om het gebruik van de meest vervuilende (oude) machines aan banden te leggen. In de projectcontracten (UAV-GC) zijn de basiseisen SEB eind 2024 geïmplementeerd. Dit geldt nog niet voor de onderhoudscontracten (PGO) en alle overige contracten.

Op 2 juli 2024 is de laadvoorziening in Vught geopend. Deze maakt gebruik van het tractienet onderstation. Aannemer BAM laadt hier het elektrisch materieel op voor het PHS-project Vught. Ook kleinere projecten voeren we steeds vaker emissieloos uit. Zo gebruikten we bij de aanleg van een tijdelijk perron op station ’t Harde een 100% elektrische graafmachine en shovel.

Verduurzaming wagenpark incidentbestrijding

In 2024 nam Incidentenbestrijding dertien elektrische/hybride voertuigen in gebruik. Hiermee doen we ervaring op om de impact op het huidige inzetmodel van Incidentenbestrijding te bepalen. We brachten de landelijke behoefte aan laadpalen voor Incidentenbestrijding in kaart, echter de contractering van aanleg en beheer hiervan is een uitdaging door de netcongestie. We verwachten bij de nieuwe locatie in Rotterdam Rhoon voldoende laadvoorzieningen aan te kunnen leggen en medio 2025 gereed te hebben. Hier is netcongestie een minder groot issue. We realiseerden op Kijfhoek, voor de elektrische vrachtwagen (in 2024 geleverd), een tijdelijke laadvoorziening naast de brandweerkazerne in verband met vertraging van project Laadplein Kijfhoek als gevolg van tegenslagen.

Materialen

Al geruime tijd werkt ProRail samen met het ministerie van IenW en RWS aan de uitvoering van de KCI-strategie: Klimaatneutrale en Circulaire Infraprojecten. Daarbij gaat het om concrete projecten gericht op duurzaam materiaalgebruik. Eén van de meest impactvolle maatregelen is de inzet van de milieu-kostenindicator (MKI) als gunningscriterium bij aanbestedingen. ProRail beloont aannemers en leveranciers die inschrijven met een gunstige MKI-waarde. Onze ambitie voor 2030 is een reductie van 50% op de MKI ten opzichte van 2015. Met een score van ruim 20% in 2024 zijn we op de goede weg. Toch is er nog een versnelling nodig om ons doel van 2030 te halen.

KCI (en SEB) zijn opgenomen in het basiskwaliteitsniveau (BKN) spoor en zijn daarmee structurele taken geworden. Financiering is onderdeel geworden van de EOV. We beschrijven in een uitvoeringsplan welke maatregelen we jaarlijks binnen de financiële afspraken uitvoeren om maximaal bij te dragen aan de KCI-ambitie.

Enkele mooie voorbeelden van duurzaam materiaalgebruik in 2024:

1. Passerelle (Zwolle): begin mei 2024 plaatsten we de Passerelle in Zwolle. Deze houten brug (de grootste van Nederland) verbindt een innovatieve, duurzame nieuwbouwwijk met de oude binnenstad van Zwolle. Voor de loopbrug is gebruik gemaakt van hout, circulair staal (voor de trapopgangen) en circulair beton (voor de funderingen).
2. Vijf Eikentunnel (Rijen): de Vijf Eikentunnel is in juli 2024 geopend. Deze 25 meter lange tunnelwand van de spooronderdoorgang in Rijen is uitgevoerd in zelfhelend beton. Als beton scheurt en de scheurwijdte te groot wordt, kan dit leiden tot lekkage en/of corrosie van de wapening. Door aan het beton een additief toe te voegen (Healing Agent), kunnen scheuren in het beton vanzelf weer gedicht worden. Daardoor is minder krimpwapening nodig. Toepassing van zelfhelend beton is één van de handelingsperspectieven uit het Betonakkoord dat ProRail in 2018 heeft getekend.
3. Vernieuwing bovenleiding (diverse locaties gebied Zuidwest): ProRail heeft met La Farga, Strukton en Railtech een baanbrekende overeenkomst bereikt voor ‘s werelds eerste bovenleiding van 100% gerecycled koper. La Farga, gevestigd in Spanje, is wereldleider op het gebied van koperrecyclingtechnologie. De installatie van ongeveer 75 km van deze circulaire rijdraad is gepland op diverse locaties in gebied Zuidwest. Daar wordt de bovenleiding in 2025 vernieuwd.

Stikstof

ProRail heeft te maken met de stikstofproblematiek, vooral in de gebruiksfase en bouwfase van projecten. Naar huidig inzicht gaat het om een beperkt aantal projecten. Voor deze projecten loopt onderzoek naar maatregelen om de realisatie ervan alsnog mogelijk te maken.

Gebruiksfase

het gaat om projecten die leiden tot een toename van stikstofdepositie[1] door gebruik van het spoor. We brengen hiervoor de ecologische effecten in kaart en onderzoeken of we maatregelen kunnen nemen ten behoeve van de natuur of ter vermindering van stikstofuitstoot. De stikstofproblematiek beïnvloedt sterk de uitvoerbaarheid. ProRail kijkt met betrokken partijen welke opties er zijn om projecten door te laten gaan.

Bouwfase

ProRail beoordeelt voor elk project hoeveel stikstof bij het werk vrijkomt, wat mogelijke ecologische effecten hiervan zijn en of maatregelen nodig zijn. In veel gevallen gaat het om beperkte, tijdelijke deposities die niet leiden tot significant negatieve effecten. We stemmen hierbij af met diverse organisaties, zoals ministeries, ingenieursbureaus.



ProRail zet in op duurzame infrastructuur

ProRail werkt met IenW en RWS aan klimaatneutrale infraprojecten. De Milieu-Kostenindicator (MKI) stimuleert duurzaam materiaalgebruik. De MKI-score is nu 20%, maar het doel is 50% in 2030. Financiering en uitvoering zijn structureel vastgelegd.

1 RIVM-definitie: het neerslaan van stikstof uit de lucht op de grond.

Natuur

Groenbeheer

Om de biodiversiteit in onze bermen te verbeteren en kwetsbare soorten te beschermen, haalden we in 2021 het groenbeheer uit de reguliere onderhoudscontracten voor het spoor. In januari 2024 gingen de eerste contracten voor duurzaam bermbeheer in uitvoering in contractgebieden Drenthe, Zeeland en Rijn & Gouwe (tranche 1). In april 2024 volgden de contracten voor Amsterdam en Veluwe (tranche 2).

De reguliere onderhoudskosten zijn de komende jaren hoger dan de beschikbare (EOV-)budgetten. Daarom moet ProRail de nog af te sluiten groencontracten versoberen. Herstel en/of ontwikkeling van natuurwaarden krijgt hierdoor zeer beperkt aandacht. Vanwege financiële beperkingen besloot ProRail om het in mei 2024 gesloten Sectorakkoord Natuurinclusieve Infrastructuur (initiatief van opdrachtgevende infra partners) niet te tekenen. Dit deden we in overleg met RWS en het ministerie van IenW.

In 2024 brachten we de natuurwaarden op alle stations in beeld met behulp van het instrument de Ecocheck. Met het inzicht in de waarden van de flora in de verschillende gebieden kunnen we gerichte maatregelen treffen om de natuurwaarden te versterken. Ook kunnen we effectief onderhoud plegen, met waar mogelijk een bijdrage aan biodiversiteit. Ieder jaar richten ProRail en NS Stations zo'n 5.000 m2 beplanting op stations opnieuw in, zoals door daken te vergroenen, bloeiende planten in bakken en borders op de perrons in de omgeving van het station te plaatsen. De gegevens uit de Ecocheck zijn hiervoor de basis.

Kap en herplant van bomen

ProRail is verplicht om bomen die wijken voor uitvoering van spoor-projecten te compenseren. In 2024 hebben we de kap-omvang van afgelopen jaren in kaart gebracht en hebben we inzicht in de openstaande wettelijke herplantverplichtingen. In 2023 is 0,6 hectare herbeplant. Voor ProRail bedraagt de herplantingsopgave per 1 januari 2024 in totaal nog 4,2 hectare.

We hebben het systeem voor melden en registeren van kapmeldingen/ vergunningen geoptimaliseerd. Ook gingen we de samenwerking aan met partijen die herplant kunnen faciliteren, waaronder Staatsbosbeheer.

De prioriteit lag in 2024 bij de wettelijke herplantplicht. Daarnaast pakten we ook kleinschalige, bovenwettelijke ambitie-initiatieven op, zoals het leveren van een bijdrage aan het bomenbal in Utrecht en het meehelpen aan een bomenoogstdag langs het spoor in Groenekan.

Afbouwen chemische onkruidbestrijding (COB)

In 2028 moet het gebruik van chemische onkruidbestrijding overal in Nederland gestopt zijn. In nieuwe contracten met spooraannemers geldt dit verbod al per direct in waterwingebieden, grondwater-beschermingsgebieden en op schouwpaden in Natura 2000 gebieden. Vanaf 2026 komen daar de gebieden van Natuur Netwerk Nederland bij. Op stations gebruiken we al enkele jaren geen chemische bestrijdingsmiddelen meer.

We kunnen pas volledig stoppen met chemische onkruidbestrijding als we werkende alternatieven hebben. Daar doen we al geruime tijd onderzoek naar. Proeven met alternatieven op diverse locaties in Nederland tonen veelbelovende resultaten. In 2024 hebben we het onderzoek naar alternatieven voortgezet, samen met andere Europese spoorbeheerders. In samenwerking met de internationale spoorwegorganisatie UIC en het Belgische Infrabel hebben we een EU LIFE-subsidie aangevraagd en toegekend gekregen. Hiermee kunnen we de komende drie jaar nieuwe methoden demonstreren.



Herplantplicht bij Spoorprojecten

ProRail compenseert gekapte bomen en heeft 4,2 hectare herplantingsopgave. In 2023 is 0,6 hectare herbeplant. In 2024 lag de focus op wettelijke herplant, maar ook op extra groeninitiatieven.

Informatie-indicatoren duurzaamheid

Sinds 1 januari 2024 zijn drie informatie-indicatoren voor duurzaamheid beschikbaar. Deze zijn opgenomen op het externe prestatiedashboard en in de rapportages aan het ministerie van IenW:

- Percentage duurzame projecten;
- Reductie milieukosten (MKI);
- Energieopwekking versus energieverbruik.

In het derde kwartaal is hier een vierde informatie-indicator aan toegevoegd: percentage hergebruikt materiaal. Deze indicator toont de mate van hergebruik (re-use en recycle) in projecten voor vier assets: spoorstaven, dwarsliggers, wissels en perronkeerwanden. Deze indicator wordt de komende jaren doorontwikkeld. Hierbij wordt ook de scope van de assets uitgebreid.

De vijfde en laatste indicator is nog in ontwikkeling, de CO_2-uitstoot (totale scope 1, 2 en 3). We ontwikkelden in 2024 de meetmethode hiervoor. In 2025 gaan we deze methode testen op de beschikbare data van 2024. Doel is om daarna jaarlijks de scope 3 (ketenemissies) toe te voegen aan scope 1 en 2 (emissies door energieverbruik van ProRail).

Milieucompliance

In 2024 is gestart met een meerjarenaanpak milieucompliance waarbij aandacht is voor een systematische borging van milieucompliance. In 2025 wordt verdere invulling gegeven aan een systematische borging van milieucompliance door onder andere verdere uitwerking en implementatie van het Milieu Management Systeem (MMS).

Geluid en trillingen

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

ProRail streeft naar zo min mogelijk geluid- en trillingshinder voor de omgeving. In 2024 heeft ProRail hiertoe diverse stappen gezet, samen met andere partijen in de spoorsector.

Succesvolle transitie naar stiller goederenverkeer

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

Vanaf december 2024 moeten volgens nieuwe Europese regelgeving op zogeheten stillere routes alle oudere goederenwagens (toegelaten vóór 2005) verplicht met alternatieve remblokken zijn uitgerust. In Nederland gaat het om de Betuweroute, de Havenspoorlijn en de Brabantroute.

Aangezien in andere landen veel stillere routes zijn, verwachten we dat in 2025 95% van de goederenwagens die in Nederland rijden van het stillere type zijn. In 2023 was op alle grensovergangen al ruim 80% van de goederenwagons van het stillere type.

Stijging overschrijdingen van de geluidproductieplafonds

Naast de Europese regels voor het geluid van afzonderlijke treinpassages, gelden in Nederland ook 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 duizend referentiepunten langs alle hoofdspoorwegen.

ProRail moet zorgen dat de gpp's niet worden overschreden. Ook niet als er meer treinen rijden. Het aantal overschrijdingen van gpp's in 2023 (111) steeg ten opzichte van 2022 (75). Het aantal overschrijdingen van gpp's in 2024 wordt medio 2025 bekend.

Aanpak van het geluid op hoogbelaste locaties

In het Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPG) werken het ministerie van IenW, Rijkswaterstaat en ProRail samen aan het terugdringen van geluidsoverlast langs rijkswegen en hoofdspoorwegen. ProRail onderzoekt in het MJPG welke maatregelen getroffen moeten worden. Dit doen we op basis van wettelijke regels voor ruim 50 duizend woningen. Deze maatregelen beschrijft ProRail in zogenaamde saneringsplannen. Op sommige locaties hebben de maatregelen veel impact op de omgeving. Denk aan een hoog geluidsscherm. Een belangrijk onderdeel van het MJPG is dan ook om, binnen wettelijke kaders, in overleg te treden met bewoners en gemeenten over de lokaal wenselijke oplossingen.

In 2023 heeft ProRail voor de wettelijke deadline van 31 december 2023 alle resterende saneringsplannen formeel bij het ministerie van IenW ingediend ter vaststelling door de minister. In 2024 heeft de minister alle saneringsplannen volgens planning definitief vastgesteld. ProRail heeft daarbij ondersteund. Waar nodig hebben we informatie aangeleverd en saneringsplannen bijgesteld.

ProRail is verplicht de geluidmaatregelen voor elk saneringsplan binnen zeven jaar na het onherroepelijk worden van het besluit tot vaststelling te realiseren. Meer informatie over Meerjarenprogramma Geluid-sanering (MJPG) en de geluidmaatregelen per locatie staat op www.prorail.nl/mjpg.

Onderzoek en innovatie voor een bronaanpak van spoortrillingen

ProRail werkte in opdracht van het ministerie van IenW in 2024 aan de Innovatieagenda Bronaanpak Spoortrillingen (IBS), met als doel in kaart brengen van de trillingsreducerende effecten en kosten van maatregelen aan treinen en de spoorinfrastructuur. Hiermee kunnen we maatwerk bieden bij de aanpak van trillingshinder. De IBS loopt van 2021 tot en met 2025. ProRail stelt de resultaten komende jaren stapsgewijs beschikbaar.

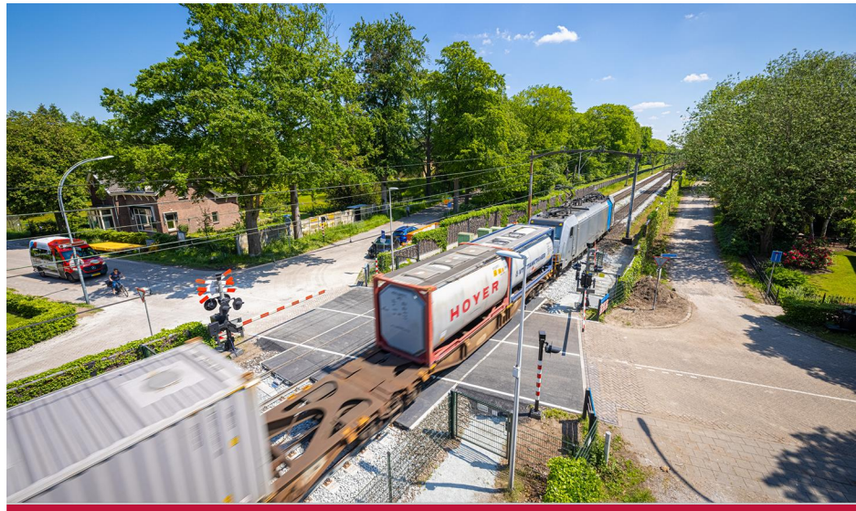
In 2024 werkten TU Delft, Deltares en TNO aan de ontwikkeling van het Spoortrillingen Emissiemodel (STEM). Hiermee ontwikkelen ze fundamentele kennis over het ontstaan en reduceren van spoortrillingen. In Boxtel en Oisterwijk heeft de TU Delft intensieve metingen uitgevoerd om het rekenmodel te verifiëren. In januari 2024 is de eerste versie van STEM opgeleverd. De tweede release van STEM wordt in januari 2025 uitgebracht en bouwt voort op eerdere verbeteringen.

Toepassing van innovaties voor trillingen: het Minder Hinder-pakket

In 2023 heeft ProRail op verzoek van het ministerie van IenW een pakket van trillingsreducerende maatregelen samengesteld: het Minder Hinder-pakket. Het pakket is een initiatief van de overheid. Het is erop gericht om overlast te beperken tijdens de werkzaamheden in Duitsland aan het Derde Spoor van omgeleide goederentreinen door Zuid- en Oost-Nederland. Deze maatregelen zijn zoveel mogelijk in 2024 gerealiseerd.

In Oisterwijk, Breda, Prinsenbeek en Wierden zijn zes overwegen vervangen door trillingsarmere typen. Daarnaast zijn op enkele locaties op de Brabantroute betonnen dwarsliggers voorzien van extra rubberen matjes.

“In 2024 werkten TU Delft, Deltares en TNO aan de ontwikkeling van het Spoortrillingen Emissiemodel (STEM). Hiermee ontwikkelen ze fundamentele kennis over het ontstaan en reduceren van spoortrillingen.”



Minder Hinder-pakket tegen trillingen
ProRail voerde in 2024 maatregelen uit om trillingshinder door omgeleide goederentreinen te verminderen. In Oisterwijk, Breda, Prinsenbeek en Wierden zijn zes overwegen vervangen en betonnen dwarsliggers verbeterd.



Herbruikbare railgebonden gebouwen, als statiegeldkratjes

Stijn Debets houdt zich bezig met railgebonden gebouwen. “We hebben 1500 van dit soort technische gebouwen”, vertelt hij. “Allemaal uniek, terwijl we maar vier systemen hebben die we erin kwijt moeten: telecom, ICT, treinbeveiliging en (tractie) energievoorziening. Wij wilden de gebouwen daarom standaardiseren en duurzaam maken. Het gebouw dat we nu hebben ontwikkeld is echt het resultaat van de nauwe samenwerking tussen verschillende teams.”

Bouwen met legoblokjes

“Het begon met het nieuwe onderstation in Den Haag. Het team dat het onderstation moest bouwen, wilde dat niet op locatie doen, om zo de bouwimpact te beperken voor de aangrenzende woonwijk en de beschikbaarheid van het spoor. Dus moest het gebouw transportabel zijn, modulair. Een uitdaging, want normaal zijn die gebouwen van beton gemaakt. Zwaar en groot. Ook zijn we samen gaan kijken of we het gebouw konden standaardiseren, zodat we het op dezelfde manier op andere plekken kunnen bouwen. We kwamen uit op een soort legoblokjes die we in een werkplaats produceren. Ook vullen we ze daar met techniek en testen we of alles goed werkt. Vervolgens plaatsen we het gebouw op locatie. Met minimale impact op de omgeving.”

Het gebouw is niet alleen modulair, maar ook circulair, energieneutraal en natuurinclusief. Stijn vergelijkt het gebouw met een statiegeldkratje. “Het doet dienst langs het spoor en als we na jaren de techniek moeten vervangen, gaat het gebouw terug naar de werkplaats. Daar vullen we het weer met nieuwe techniek. Het gebouw zelf is simpel, maar net als bij een Ikea-keuken kunnen er ‘frontjes’ overheen. We hebben vier soorten gevels waaruit gemeenten kunnen kiezen. Een biocomposiet gevel, gemaakt van natuurvezels en een biologische hars. Een gevel van stalen contourplaten, een afvalproduct van de autoindustrie. Een gevel van thermisch gemodificeerd hout, een afvalproduct van de houtindustrie. En een hekwerkgevel, die we helemaal laten begroeien. We kunnen in alle gevels nestkasten maken voor vogels, insecten en vleermuizen.”

Verder dan de klimaatdoelen

“Nu het concept als geheel staat, is het zo logisch dat je niet snapt dat het nog nooit is gedaan. Hoewel…”, lacht Stijn “het kost natuurlijk geld en we zijn er als team al zeven jaar mee bezig. Eerst was ons doel om de klimaatdoelen te halen. Nu willen we graag een stap verder."

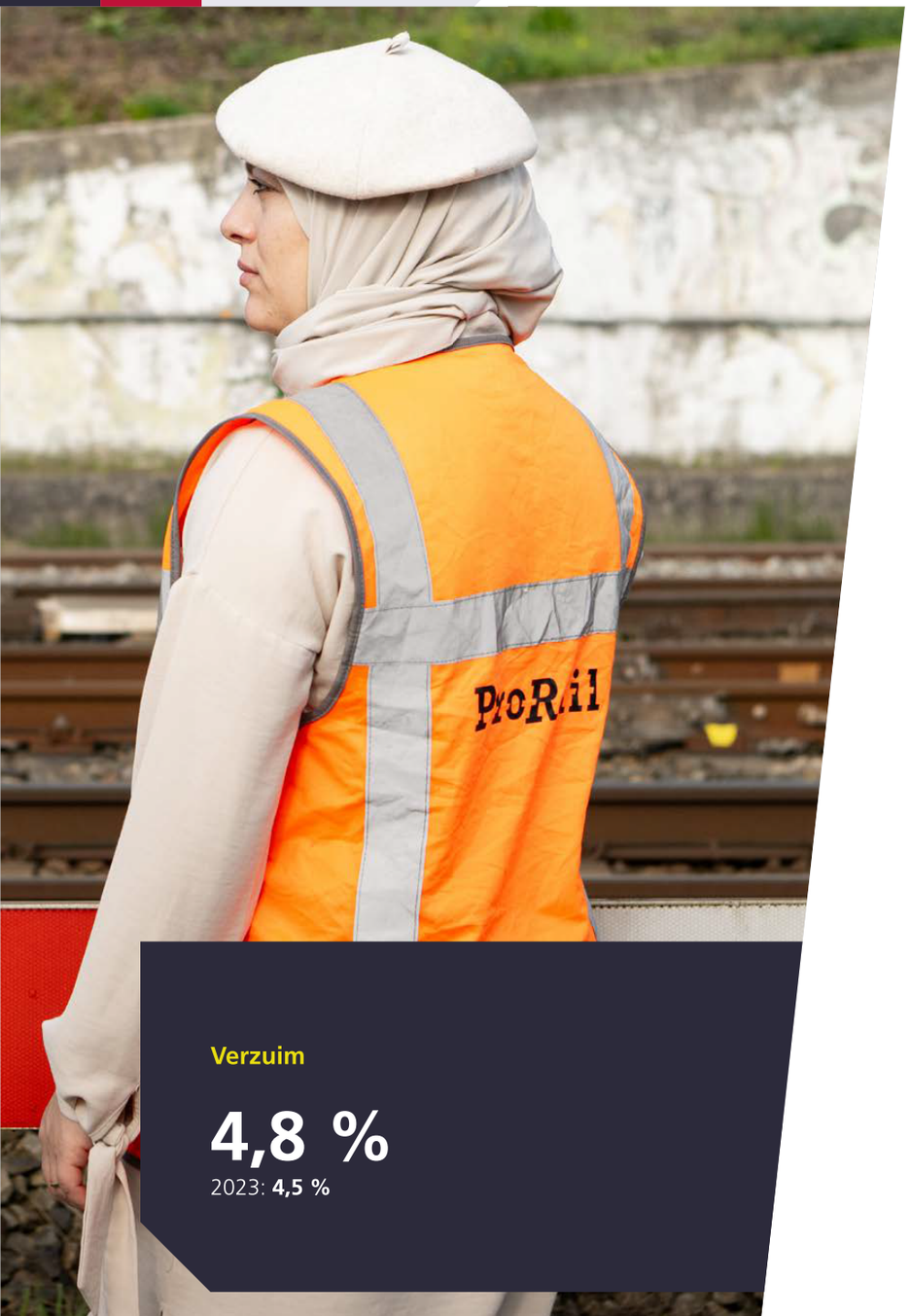
“Eerst was ons doel om de klimaatdoelen te halen. Nu willen we graag een stap verder.”

Stijn Debets
Systeemspecialist Railgebonden gebouwen
Utrecht

Bevlogen ProRailers

ProRail als werkgever 58
Medewerkerstevredenheid en werkgeverswaardering 59
Verzuim en vitaliteit 60
Arbeidsvoorwaarden: cao 60
Eén ProRail manier van samenwerken 60
In Gesprek 61
Talenten 61
Leiderschapsontwikkeling 61
Diversiteit en inclusiviteit 62
Medezeggenschap (ondernemingsraad) 64





Verzuim

4,8 %

2023: **4,5 %**

ProRail als werkgever

We zijn trots op onze medewerkers die met enthousiasme en inzet bijdragen aan ons succes. In 2024 lieten medewerkers zien graag bij ons werken, wat blijkt uit de hoge medewerkerstevredenheid en het feit dat we nauwelijks moeilijk invulbare vacatures hadden. Ondanks de uitdagingen op de arbeidsmarkt, vooral voor technische mbo-functies, hebben onze gerichte wervingscampagnes en investeringen in een aantrekkelijke werkomgeving hun vruchten afgeworpen. We blijven ons inzetten voor een goede werk-privé balans, vitaliteit en de ontwikkeling van onze medewerkers. Daarnaast hebben we belangrijke stappen gezet op het gebied van leiderschapsontwikkeling, diversiteit en inclusiviteit, en hebben we een nieuwe cao afgesloten die bijdraagt aan betere arbeidsvoorwaarden voor al onze medewerkers. Samen bouwen we aan een toekomst waarin iedereen zich gewaardeerd en betrokken voelt.

We merken dat de vraag naar technische geschoolde mbo-ers veel groter is dan het aanbod. Niet alleen onze aannemers kampen met tekorten, ook binnen ProRail merken we dat het uitdagend is om personeel te werven voor mbo-functies, zoals treinverkeersleiders en bedrijfsvoerders. Naast opleidingstekorten spelen vergrijzing, schaarste binnen technische beroepen en de energietransitie een belangrijke rol in de schaarste. De concurrentie op deze doelgroepen is groot.

Als ProRail investeren we continu in onze bekendheid als aantrekkelijke werkgever. Daarom investeerden wij in 2024 in nieuwe grootschalige arbeidsmarktcampagnes voor zowel Verkeersleiding (“Own het spoor”) als het Asset Control Center (“Er gaat meer schuil achter het spoor”).

Own het spoor

De arbeidsmarktcampagne *Own het spoor* ging 23 september 2024 van start en brengt een frisse blik op wat het écht betekent om een treinverkeersleider te zijn. Het gaat niet alleen om het monitoren van de dienstregeling, maar om het volledig *ownen* van een stuk spoor. Dat betekent verantwoordelijkheid nemen voor veiligheid, logistiek en snel anticiperen op problemen. De campagne benadrukt daarnaast het belang van teamwork, communicatie en het snel kunnen schakelen bij onverwachte situaties.

In 2021 had ProRail zo’n 10% personeelstekort onder treinverkeersleiders. Dankzij intensieve campagnevoering en werving lukte het de afgelopen jaren om dat grotendeels op te lossen. Het tekort was in januari 2024 nog maar 2%. Toch blijven we actief nieuwe collega’s werven. Om vertrekkende collega’s te vervangen, zoeken we nog steeds jaarlijks 120 nieuwe medewerkers om bij ons in opleiding te gaan tot treinverkeersleider. Daarbij houden we er rekening mee dat het een intensief opleidingstraject is dat niet iedereen haalt.

Er gaat meer schuil achter het spoor

De arbeidsmarktcampagne *Er gaat meer schuil achter het spoor* ging op 12 december 2024 van start en laat de wereld achter het spoor zien. Achter een soepele reis over het spoor valt een wereld te ontdekken. De wereld van het Asset Control Center (ACC). Waar een team van deskundigen ervoor zorgt dat alle reizen over het spoor in beweging blijven en hun bestemming bereiken. Beslissers en probleemoplossers, die samen komen voor de veiligheid op het spoor. Gedreven en in controle. Dé werkplek die nog te ontdekken is.

Het ACC kampt al langere tijd met personeelstekorten binnen het Operationeel Besturingscentrum Infra. Hiervoor initieerden wij vanaf 2023 de nodige wervingsactiviteiten. Met succes. Maar de uitdaging binnen het ACC is groter: voor alle 24-uurs functies (80% van de functies binnen het ACC) wordt het steeds uitdagender de juiste mensen te vinden. Het ACC is onbekend onder met name de mbo-doelgroep. Onbekend maakt onbemind. Daar gaan we met deze arbeidsmarktcampagne verandering in brengen. Zo kunnen we vacatures sneller invullen met het juiste talent en komt de bezetting weer in balans.

Instroom, doorstroom en uitstroom 2024:

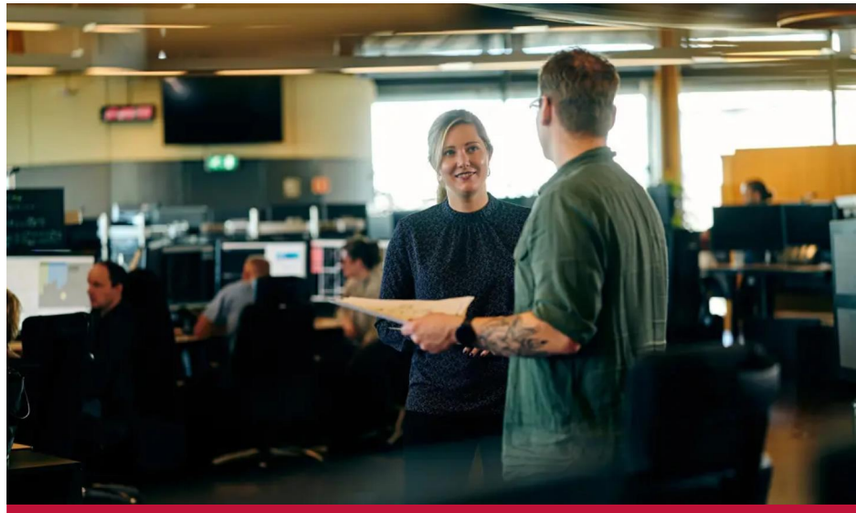
- Externe instroom: 512 vaste medewerkers
- Interne doorstroom: 408 vaste medewerkers
- Externe uitstroom: 398 vaste medewerkers

Medewerkerstevredenheid en werkgeverswaardering

Wekelijks meten we de tevredenheid van onze medewerkers. Deze stemming is procentueel verdeeld naar de stemmingen bevlogenheid, tevredenheid, ontevredenheid en stress. In 2024 was de gemiddelde gelukscore (combinatie van bevlogenheid en tevredenheid) 65%. Dit is nagenoeg in lijn met de gelukscore over 2023 (66%). We hebben aandacht voor de stemming van onze medewerkers. We kijken daarbij gezamenlijk wat we kunnen doen om de trend in de stemming positief te houden en/of te verbeteren.

Daarnaast meten we drie tot vier keer per jaar in hoeverre onze medewerkers ProRail aanbevelen als werkgever met de employee Net Promoter Score (eNPS). De werkgeverswaardering bestaat uit een procentuele verdeling naar promoters, criticasters en passieven. De eNPS is het percentage promoters minus het percentage criticasters. Het resultaat kan variëren van – 100 tot + 100. Gemiddeld over 2024 was deze waardering 16 (gemiddelde over 2023: 19). Net als bij de stemming van onze medewerkers richten we ons hier ook op de ontwikkeling in wat onze medewerkers belangrijk vinden en wat de waardering hierop is. Zoals een goede werk-privé balans, waardering, salaris en beloning, relatie met collega's, diversiteit en inclusie, vitaliteit en opleiding en ontwikkeling.

"We hebben aandacht voor de stemming van onze medewerkers. We kijken daarbij gezamenlijk wat we kunnen doen om de trend in de stemming positief te houden en/of te verbeteren."



Er gaat meer schuil achter het spoor
De arbeidsmarktcampagne *Er gaat meer schuil achter het spoor* startte op 12 december 2024 om het Asset Control Center bekender te maken en personeelstekorten aan te pakken.

employee Net Promoter Score (eNPS)
16
2023: 19

Verzuim en vitaliteit

In 2024 steeg het verzuim naar 4,8% (2023: 4,5%) en toont een stijgende trend ten opzichte van voorgaande jaren. Het gemiddeld aantal ziekmeldingen per medewerker bleef laag met 0,80 (2023: 0,82).

ProRail focuste in 2024 op het reduceren van langdurig verzuim met onder andere gezondheidsmanagement als vast aandachtspunt op MT-agenda's. Ook geven we trainingen aan (nieuwe) leidinggevenden om verzuim te voorkomen en te herkennen. We hebben meer aandacht voor deel-herstel, voortgang evaluaties en maatwerkoplossingen om langdurig verzuim zoveel mogelijk te voorkomen en herstel te bevorderen.

We hebben het Preventief Medisch Onderzoek (PMO) in 2024 verder uitgerold. Dit helpt ons arbeidsgerelateerde klachten eerder te signaleren en voorkomen. Medewerkers krijgen inzicht in hun gezondheid en leefstijl en kunnen hiermee gerichte stappen zetten om hun situatie te verbeteren en hun duurzame inzetbaarheid te verbeteren. Daarnaast zetten we overkoepelende maatregelen in, gericht op het aanpakken van werkdruk, verminderen van stress en bevorderen van gezonde leefstijlkeuzes.

Arbeidsvoorwaarden: cao

In april 2024 zijn cao-partijen gestart met gesprekken om tot een nieuwe cao te komen. Na een moeilijk onderhandelingsproces heeft dit op 9 december geleid tot een cao-akkoord met FNV, CNV en VHS. De looptijd van de cao is van 1 juli 2024 t/m 31 december 2025 en is van toepassing op ruim 5.300 medewerkers. ProRail kent ook een groep (directie- en enkele managementleden) van ongeveer 55 medewerkers met een individuele arbeidsovereenkomst.

De nieuwe cao bevat voor iedereen een verbetering. Het bevat naast een mooie loonsverhoging ook aantrekkelijke inhoudelijke afspraken, zoals een fietsleaseregeling, uitruil van individueel keuzebudget voor een aanvullende reiskostenvergoeding of aflossen van studieschuld. Daarnaast zijn afspraken gemaakt op het gebied van diversiteit en inclusiviteit en wordt de zelfroostermethodiek in de cao verankerd.

Eén ProRail manier van samenwerken

Gezien schaarste in mensen en middelen brengen we focus aan in ons werk met een ProRail-breed jaarplan (met een doorkijk tot en met 2030). Hierin hebben we heldere resultaten en kaders afgesproken en concrete plannen gemaakt waarop we kunnen sturen. Zo zetten we mensen en middelen in op wat echt gedaan moet worden.

Daarnaast investeren we in één duidelijke en eenvoudige manier van samenwerken. We startten in november 2023 met de implementatie van deze manier van samenwerken. We trainen en coachen implementerende teams in de nieuwe manier van samenwerken. Ook hebben we aandacht voor de werkhouding die we van elke medewerker verwachten: focus op reiziger, verlader en omgeving, doen wat we zeggen en werken met een ProRail-brede blik. In 2024 hebben we de implementatie voortgezet en zijn ongeveer 1.200 collega's gestart met de nieuwe manier van samenwerken.

In Gesprek

In 2024 is ProRail gestart met een nieuwe opzet van de tool “In Gesprek”. Hiermee wil ProRail een constante dialoog creëren tussen medewerkers en leidinggevenden over verwachtingen en feedback. Met de nieuwe opzet willen we een betere relatie leggen tussen individuele resultaatafspraken en organisatiedoelen. Ook willen we daarin meer uniformiteit creëren. Tijdens elk In Gesprek moeten de thema’s persoon, functie en ontwikkeling in gelijke mate aan bod komen. Daarbij leggen leidinggevenden en medewerkers hun In Gesprek vast in het personeelsdossier. Om medewerkers en leidinggevenden te ondersteunen in het In gesprek is een eendaagse vaardigheidstraining voor leidinggevenden ontwikkeld en kunnen medewerkers hun In Gesprek voorbereiden via een oefenlab.

Inmiddels heeft 63% van de medewerkers een vastgelegd In Gesprek. Uit onderzoek blijkt dat 72% van de gevraagde medewerkers neutraal dan wel (zeer) tevreden is over hun In Gesprek. De wederkerigheid wordt gewaardeerd en leidt tot vruchtbare discussies over toekomstdoelen en bijdragen aan de organisatiedoelen.

Talenten

Traineeship

ProRail biedt ruim vijftien jaar een aantal organisatiebrede traineeships aan voor hoogopgeleide starters. We introduceerden naast het management, technisch en finance traineeship een nieuwe variant: het data traineeship. Met de komst van deze nieuwe variant is het totaal aantal sollicitanten voor de traineeshipvacatures fors gestegen: van 202 najaar van 2023 naar 385 in het najaar van 2024. Het totaal aantal trainees blijft gelijk: ieder jaar starten ca. 10 nieuwe trainees met dit tweejarige programma, waardoor het totaal aantal trainees 21 is.

Talentenprogramma

Het talentenprogramma is een éénjarig programma voor ongeveer 15 talenten (geen starters) uit de organisatie. In dit jaar werken de deelnemers aan hun persoonlijke ontwikkeling én aan een project waarmee ze binnen of buiten ProRail maximale impact maken. Het doel van dit programma is talenten inzichtelijk te krijgen en hen te helpen hun vaardigheden en competenties te verbeteren, zodat ze beter presteren in hun huidige functie en klaar zijn voor toekomstige uitdagingen. Inmiddels is de zevende groep deelnemers gestart met het talentenprogramma.

Leiderschapsontwikkeling

Bij ProRail sturen we op het resultaat voor reiziger, verlader en omgeving. Dat doen we samen met collega’s en ketenpartners, gevoed vanuit onze strategie. We bouwen aan teams die samen kunnen werken aan een resultaat in een veranderende omgeving en zorgen daarbij voor een veilige werkomgeving. Hierin kunnen onze medewerkers zichzelf zijn en het beste uit zichzelf halen. Leiderschap wordt afgestemd op de situatie. Hierbij wordt rekening gehouden met onze eigen medewerkers en de medewerkers in de keten.

We laten voorbeeldgedrag zien op onze gedragsprincipes:

- Voor reiziger, verlader en omgeving;
- Doen wat we zeggen;
- Met ProRail-brede blik.

Voornoemde gedragsprincipes zijn leidend geweest in de inrichting en verdeling van de verantwoordelijkheden over de verschillende managementlagen. Zo stimuleren we eigenaarschap en beogen we overleg en afstemming terug te brengen, wat bijdraagt aan één ProRail manier van samenwerken.



Diversiteit en inclusiviteit

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

Vanuit de verantwoordelijkheid voor inclusief werkgeverschap leverden we in 2024 extra inspanning voor medewerkers met een afstand tot de arbeidsmarkt. We willen uitsluitingsmechanismen die deze doelgroep treffen voorkomen en zetten we ons in voor inclusief opdrachtgeverschap. ProRail draagt, als opdrachtgever van grote (bouw) opdrachten en eigenaar van veel aanbestedingen, bij het vergroten van de kansen voor talenten met een afstand tot de arbeidsmarkt in Nederland.

Het veranderprogramma Diversiteit & Inclusiviteit hebben we voortgezet. Dit programma draagt bij aan emancipatie en bewustwording op diversiteitsthema's en het versterken van ons inclusief vermogen. Daarnaast hebben we in 2024 wederom data ingevoerd in het SER Diversiteitsportaal, is onze digitoegankelijkheid verbeterd, hebben we het manifest voor gelijke kansen ondertekend en is een tweede meting uitgevoerd van de CBS Barometer Culturele Diversiteit.

Met de medewerkersnetwerken Trainbow, Neurodiversiteitsnetwerk ProRail, CultuRail, Women on the Move, Young ProRail en ProRail Next hebben we in 2024 wederom het diversiteitsbewustzijn onder collega's vergroot. Leren over deze onderwerpen en het (gaan) herkennen van onbewuste vooroordelen die uitsluitingsmechanismen in stand houden, zijn de motor van positieve verandering. Zo vormen we de koers naar meer diversiteit en een sterk inclusief vermogen.

Culturele diversiteit

In 2024 hebben we voor de tweede keer de CBS Barometer Culturele Diversiteit uitgevoerd. Uit de data blijkt dat we in drie jaar tijd onszelf met 3% ontwikkeld hebben in de richting van meer culturele diversiteit.

Ondertekening manifest voor gelijke kansen

ProRail heeft diversiteit en inclusie hoog in het vaandel staan. Daarom ondertekende de HR-directeur op 27 mei 2024 het manifest voor gelijke kansen, een initiatief van het ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid. ProRail steunt hiermee een beweging die werkt aan een inclusieve arbeidsmarkt.

B-certificaat digitoegankelijkheid

Om gelijke kansen binnen onze werving mogelijk te maken, maakten wij in het eerste half jaar van 2024 onze website digitoegankelijk. Met een B-certificaat van het WCAG (Web Content Accessibility Guidelines 2.1) hebben wij al mooie stappen gezet. We streven naar een A-status. En we investeren in meer dan dat. We willen een diverse uitstraling op onze werkenbijprorail-website en vernieuwden daarom al ons beeldmateriaal. Ook proberen wij zoveel mogelijk inclusief en op B1-taalniveau te communiceren naar onze arbeidsmarktdoelgroepen in bijvoorbeeld vacatures en campagne-uitingen.

Inclusieve arbeidsvoorwaarden

In 2024 werd een nieuwe cao samengesteld voor de periode 1 juli 2024 t/m 31 december 2025. Hierin zijn onder andere inclusieve arbeidsvoorwaarden opgenomen. ProRail wil een aantrekkelijke werkgever zijn voor iedereen. We waarderen dat iedereen anders is en we zijn ervan overtuigd dat diversiteit ons verder brengt. Iedere medewerker kan bij ProRail zichzelf zijn. Dat zien we graag terug in onze arbeidsvoorwaarden. Met de vakbonden zijn daarom meerdere afspraken gemaakt die hieraan bijdragen: verruiming begrippen partner en kind, verlofrechten bij het verwelkomen van een kind, inclusieve feestdagen en transitieverlof voor transgenders.

Samenstelling medewerkersbestand

In 2024 had 97,0% van de medewerkers van ProRail een vast dienstverband (2023: 96,5%). De overige 3,0% van de medewerkers had een dienstverband voor bepaalde tijd (2023: 3,5%). Voor mannelijke medewerkers was de verhouding vast-/bepaalde tijd 96,5% (2023: 96,1%) vast dienstverband en 3,5% (2023: 3,9%) bepaalde tijd. De verhouding van vrouwelijke medewerkers naar type dienstverband was 98,1% (2023: 97,5%) vast en 1,9% (2023: 2,5%) bepaalde tijd.

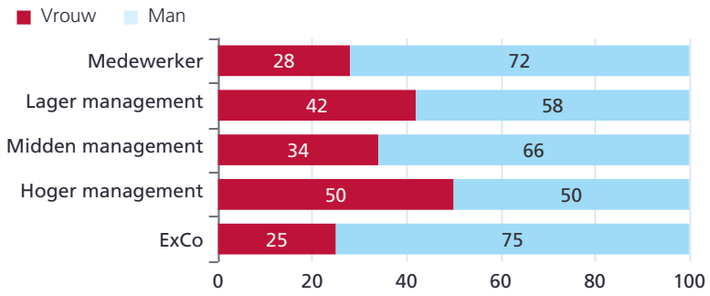
In 2024 heeft 87,6% van de medewerkers van ProRail een full-time dienstverband (2023: 87,2%). De overige 12,4% van de medewerkers heeft een part-time dienstverband (2023: 12,8%). De verhouding van mannelijke medewerkers naar full-time/part-time dienstverband was 93,9% full-time (2023: 94,0%) en 6,1% part-time (2023: 6,0%). Voor vrouwelijke medewerkers was dit 71,6% full-time (2023: 70,3%) en 28,4% part-time (2023: 29,7%).

Man/vrouw-verhouding

Eind 2024 waren er 5.392 medewerkers indienst bij ProRail (2023: 5.277), waarvan 3.849 mannen (2023: 3.771) en 1.543 vrouwen (2023: 1.506).

Onderstaand een weergave van de man/vrouw-verhouding, onderverdeeld naar functiecategorie. Het betreft de gemiddelden van heel 2024.

Man/vrouw-verhouding in %



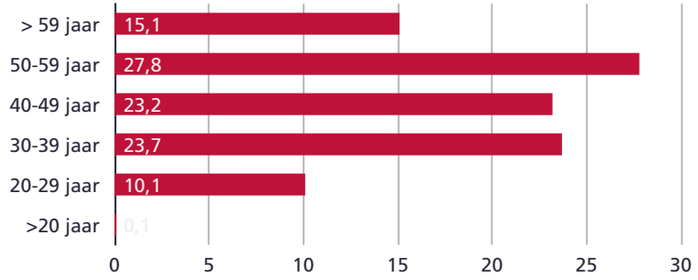
Bij ProRail werken meer mannen dan vrouwen. Voor het waarmaken van onze ambitie van een betere man/vrouw-verhouding binnen onze organisatie hebben we een streefwaarde van minimaal 30% vrouwen ProRail-breed en binnen teams. Dat geldt ook andersom: we willen minimaal 30% mannen in teams.

In de leidinggevende functies bij ProRail ligt het percentage vrouwen eind 2024 al hoger dan 30%. Op de totale populatie van ProRail is dit nog niet gehaald.

Eind 2024 was het percentage vrouwelijke leden van de raad van commissarissen 50%.

Leeftijdsopbouw

Leeftijdsopbouw in %



Medezeggenschap (ondernemingsraad)

Het jaar 2024 was voor ProRail een jaar van groei en verandering. Er waren meer dan 400 spoorprojecten in 2024, er zijn flinke stappen gezet in de strategie Spoor naar morgen en de organisatieversterker Eén ProRail manier van samenwerken. De ondernemingsraad (OR) heeft zich ingezet om de belangen van de medewerkers en de organisatie te behartigen en bij te dragen aan een veilige en productieve werkomgeving. In dit verslag geven we een overzicht van de belangrijkste activiteiten en resultaten van de OR in het afgelopen jaar.

In maart 2024 zijn er verkiezingen gehouden voor de medezeggenschap. Dit heeft geleid tot de aanstelling van een nieuwe OR en onderdeelscommissies (OC's), die zich met frisse energie en nieuwe ideeën inzetten voor de belangen van alle medewerkers en de organisatie. De OR kent vier vaste voorbereidingscommissies: commissie Strategie, commissie HRM, commissie Operatie en commissie Financiën. Deze commissies werken voorbereidend voor de OR en houden zich bezig met specifieke taakgebieden.

Belangrijkste activiteiten en resultaten

De OR heeft op maandelijkse basis overlegvergaderingen gehouden met de raad van bestuur. In oktober 2024 was er ook een artikel 24 vergadering in aanwezigheid van de raad van commissarissen.

Tijdens de overlegvergaderingen heeft de OR diverse adviesaanvragen en instemmingsverzoeken behandeld. Belangrijke adviesaanvragen betroffen de samenvoeging van de gebieden Zuid-Holland-Noord en Zuid-Holland-Zuid, de herinrichting van de landelijke managementlaag, en het ontwerp van een integraal Kwaliteit Management Systeem (KMS). Daarnaast heeft de OR haar bijdrage geleverd aan de aanpassing van de preventieorganisatie (n.a.v. een risico-inventarisatie uitgevoerd door ProRail), inmiddels zijn de nieuwe preventiemedewerkers geworven en aangesteld.

De OR behandelde ook dossiers, zoals de arbeidsmarkttoelage, de tussentijdse effectmeting van de 'Eén ProRail manier van samenwerken', en de ILT-audit van het Veiligheid Management Systeem (VMS). Verder werd het basiskwaliteitsniveau spoor vastgesteld, wat financiële uitdagingen met zich meebracht. De OR blijft betrokken bij de impact van besparingen op apparaatskosten. Tot slot heeft de OR een brief aan de Tweede Kamer gestuurd over de omvorming van ProRail naar een zbo, om hun standpunt opnieuw onder de aandacht te brengen.

Slotwoord

De OR blikt terug op een productief jaar en spreekt zijn waardering uit voor de inzet en betrokkenheid van alle collega's. Wij kijken uit naar een succesvol 2025, waarin wij gezamenlijk als medezeggenschap, zeggenschap en collega's blijven werken aan de toekomst van ProRail.

Samenstelling ondernemingsraad

De OR bestaat per 24 maart 2024 (installatie) uit de volgende leden:

- Chantal Jenster (voorzitter)
- Paul Diks (vicevoorzitter)
- Kim van Wijk (vicevoorzitter)
- Arjen Pfundt
- Bert Schipper
- Chris Nunez Sosa
- Gerard Pool
- Hans Raamsdonk
- Henk Jan Veerman
- Joris Treep
- Luc ter Horst
- Marjol Markusse-Conradi
- Martijn Wagenmakers

Samen staan we voor één ding



Een typisch voorbeeld van een bevlogen ProRailer is René Kooij. Sinds 2016 bij ProRail en sinds 1986 in de spoorsector. Samen met NS werkt hij aan het schoon, heel en veilig houden van de stations in Randstad-Zuid. “Het leukste van mijn werk vind ik dat ik aan het einde van de dag kan zeggen ‘ik heb weer dingen voor elkaar gekregen. Dingen opgelost.’ En ik word blij van nieuwkomers begeleiden en kennis delen. Samen aan tafel om een station door te akkeren. Wat heeft hier allemaal gespeeld? Waarom zijn bepaalde keuzes gemaakt? Ieder station heeft z’n geschiedenis.”

Dashboards, actielijsten, overleggen en calamiteiten

“Geen dag is hier hetzelfde,” vertelt René “en de dagen vliegen voorbij. Soms begin ik ‘s ochtends vol goede moed aan mijn mailbox als blijkt dat ergens een calamiteit is. Die krijgt uiteraard voorrang. Een spoorpictogram dat is losgekomen van een overkapping bijvoorbeeld. Of er is - zoals toen in Voorschoten - een aanrijding met een kraan. Dan is een stuk van je infra vernield en moet je erop af om het in orde te krijgen. Schade opnemen, wat is er defect, hoe gaan we herstellen, wat hebben we nodig en wat is de levertijd?”

Maar er zijn ook rustige dagen waarop René de 27 stations onderhoudt die hij onder zijn hoede heeft. “Ik zit daarvoor veel in dashboards en stuur op data. De scores op de stations-belevingsmonitor zijn belangrijk voor me. Daaruit kan blijken dat de schoonmaak-frequentie omhoog moet. Ook heb ik maandelijks gesprekken met de stations-managers. We bespreken de status van het station en lopen onze actielijsten door. Sommige stations zijn onlangs opgeknapt. Daar ben je niet zo druk mee, maar andere stations zijn in verbouwing en dat vraagt natuurlijk meer.”

Iedereen bij ProRail is heel betrokken

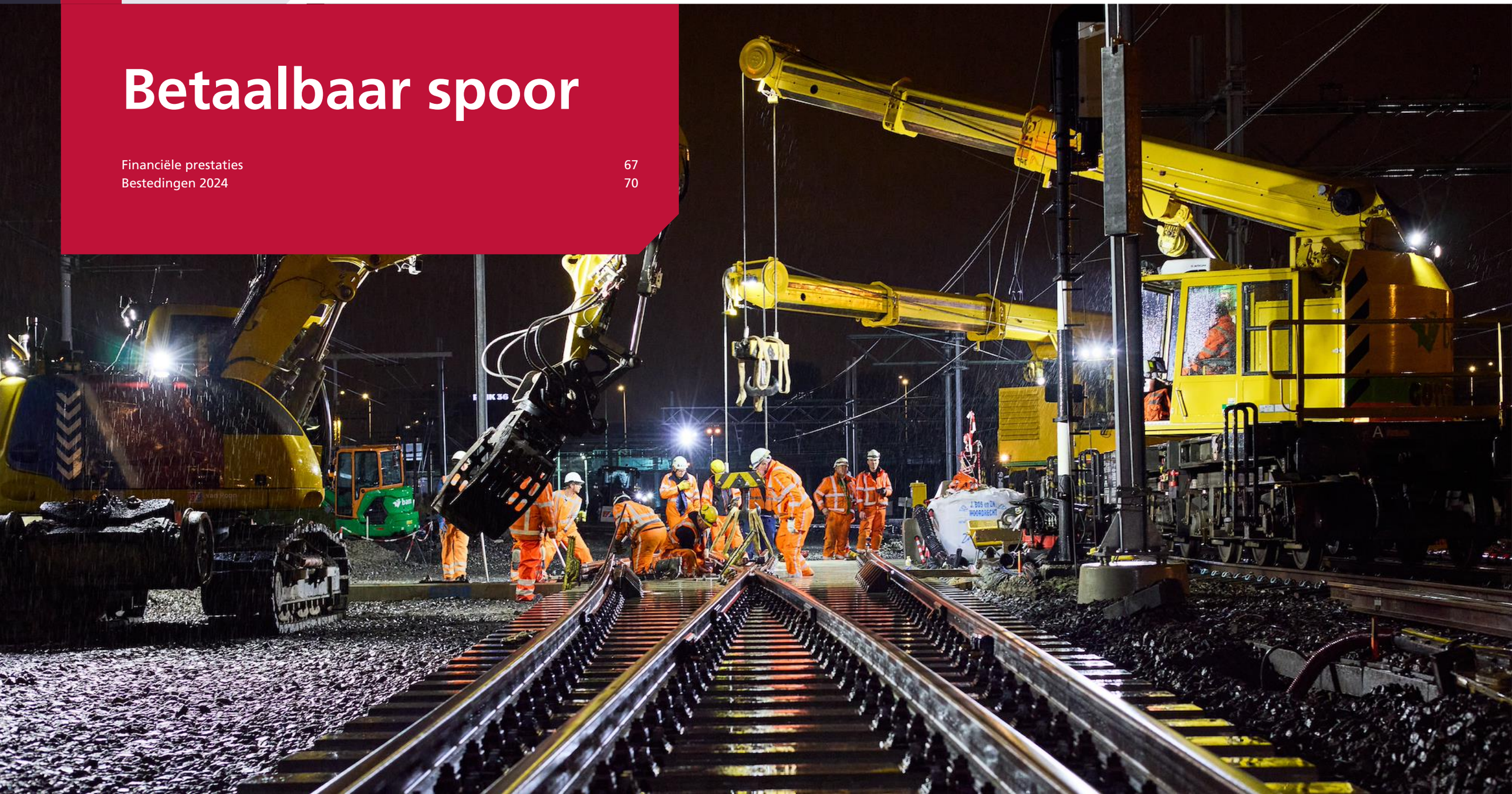
“Bevlogenheid is voor mij dat je betrokken bent bij je bedrijf. Iedereen bij ProRail is heel betrokken. Ik ervaar hier echt een familiegevoel. Samen staan we voor één ding: het reizen. We bouwen een mooi station, zorgen dat de treinen goed rijden, dat de infra op orde is. Ja, ik vind ProRail echt een geweldig bedrijf. Ik zou niet anders willen.”

“Bevlogenheid is voor mij dat je betrokken bent bij je bedrijf. Iedereen bij ProRail is heel betrokken. Ik ervaar hier echt een familiegevoel. Samen staan we voor één ding: het reizen. We bouwen een mooi station, zorgen dat de treinen goed rijden, dat de infra op orde is.”

René Kooij
Assistent Assetmanager Randstad-Zuid
Rotterdam

Betaalbaar spoor

Financiële prestaties 67
Bestedingen 2024 70





Financiële prestaties

Resultaten 2024

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

Ten opzichte van 2023 zien we in 2024 een stijging van 17% (geschoond van indexatie) in het totaal van de uitgevoerde activiteiten/het productievolume.

De investeringsprojecten die wij uitvoeren 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 2024 werd via onder andere onze investeringsprojecten voor € 1,5 miljard (2023: € 1,3 miljard) geïnvesteerd in materiële vaste activa, waarvan € 1.309 miljoen (2023: € 1.063 miljoen) is gefinancierd vanuit de Rijksoverheid en € 186 miljoen (2023: € 203 miljoen) gefinancierd door derden, zoals provincies en gemeenten.

Voor wat betreft het onderhoud en beheer is de productie in 2024 bijna volledig verlopen conform planning en binnen de daarvoor beschikbare middelen.

Voor zowel de functiewijzigings- als functiehandhavingsprojecten kent de realisatie ten opzichte van de geplande productie verschillende afwijkingen, zoals verschuivingen in de tijd of scope van projecten maar ook prijseffecten. Voorbeelden van de verschuivingen in tijd voor 2024 zijn bijvoorbeeld het moeten doorschuiven van werkzaamheden gerelateerd aan ICT investeringsprojecten en het doorschuiven van werkzaamheden inzake het afwijkingsvrij maken van een aantal PGO gebieden naar 2025. Anderzijds kennen we bijvoorbeeld ook verschuivingen naar 2024 doordat het werk sneller gerealiseerd kon worden, dit was het geval voor een deel van de werkzaamheden ERTMS. Prijseffecten zoals bijvoorbeeld aanbestedingsresultaten of hogere kosten door prijspeil 2024 komen tot uiting in onze winst- en verliesrekening en worden verrekend met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat middels de egalisatiereserve.

Op hoofdlijnen ziet de winst- en verliesrekening 2024 er als volgt uit:

Bedragen in miljoenen euro's	2024	2023
Bedrijfsopbrengsten	1.890	1.648
Bedrijfslasten	-1.868	-1.746
Financiële baten en lasten	8	14
Resultaat vóór belastingen	30	-84
Resultaat vóór mutatie egalisatierekening *	30	-81

* In 2024 zijn de onderdelen ten aanzien van marktspanning en PGO niet toegekend middels de wijzigingsbeschikking. Het totaalbedrag van het niet beschikte deel bedraagt € 42 miljoen en zullen naar verwachting na vaststelling van de jaarrekening worden verrekend middels de subsidievaststelling 2024. Gecorrigeerd voor de niet beschikte bedragen is het resultaat 2024 € 72 miljoen positief.
Voor 2023 was in verband met de onzekerheden ten aanzien van de prijsontwikkelingen gedurende dat jaar, in tegenstelling tot voorgaande jaren, niet vooraf het volledige bedrag voor prijsindexatie van € 51 miljoen toegekend in de (wijzigings-)beschikking. Als gevolg hiervan was niet het volledige indexatiebedrag verantwoord in de opbrengsten, wat het uiteindelijke resultaat negatief heeft beïnvloedt. Na vaststelling van de jaarrekening is dit bedrag via de egalisatiereserve verrekend. Dit gold ook voor het prijseffect gerelateerd aan de noodzakelijke verlengingen van de PGO-contracten, becijferd op € 25,7 miljoen. De beide bedragen (in totaal € 77 miljoen) zijn verrekend middels de subsidievaststelling 2023. Gecorrigeerd voor de niet beschikte bedragen was het resultaat 2023 € 3 miljoen negatief.

Voor wat betreft het exploitatiegedeelte realiseerde ProRail in 2024 bedrijfsopbrengsten van € 1,9 miljard (2023: € 1,6 miljard) onderverdeeld naar:

- exploitatiebijdragen van de Rijksoverheid €1.268 miljoen (2023: € 1.083 miljoen);
- gebruiksvergoeding € 421 miljoen (2023: € 376 miljoen);
- overige netto-omzet € 50 miljoen (2023: € 47 miljoen);
- geactiveerde productie € 145 miljoen (2023: € 137 miljoen);
- overige bedrijfsopbrengsten € 6 miljoen (2023: € 6 miljoen).

De bedrijfslasten bestaan grotendeels uit 'apparaatskosten' en 'kosten van uitbesteed werk en overige externe kosten'. In 2024 bedragen de 'kosten van uitbesteed werk en overige externe kosten' € 1.134 miljoen (2023: € 1.062 miljoen). Deze kosten houden onder andere verband met infrastructurele kosten, kosten van inspecties en onderzoek, ICT-diensten en overige kosten die uitbesteed zijn. De hierboven vermelde cijfers dienen in samenhang met de jaarrekening en toelichting daarop bezien te worden, voor nadere toelichting verwijzen wij derhalve naar de jaarrekening.

ProRail kent in de jaarrekening de volgende categorieën financiële instrumenten: 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 2024 7,25% (2023: 7,51%); de liquiditeit bedraagt ultimo 2024 0,76 (2023: 0,76). Dit zijn voor ProRail gewenste ratio's, passend bij de aard van de activiteiten en de wijze van financiering. Het vermogen van ProRail bestaat voornamelijk uit ontvangen investeringsbijdragen van de Rijksoverheid en derden ten behoeve van de financiering van (im)materiële vaste activa.

Basiskwaliteitsniveau (BKN) spoor

ProRail wil mensen steden en goederen duurzaam verbinden per spoor en wil vanuit de maatschappelijke relevantie van het spoor, het spoor betaalbaar houden. De instandhouding van het Nederlandse spoornetwerk wordt een steeds grotere opgave. Een groot deel van de spoorinfrastructuur is in de vorige eeuw aangelegd, het spoor wordt steeds intensiever bereden en er worden meer eisen gesteld aan het gebruik van het spoor vanuit wet- en regelgeving. Er is de komende jaren in toenemende mate vernieuwing van de infrastructuur nodig. De kosten voor instandhouding nemen toe door intensiever gebruik, duurdere materialen en hogere lonen, terwijl de beschikbare middelen bij het ministerie van IenW hier niet volledig in voorzien.

ProRail heeft, in een intensief traject met het ministerie van IenW, brede mogelijkheden onderzocht om het verschil tussen het benodigd en beschikbaar budget vanuit het ministerie van IenW voor instandhouding op te lossen. In juni 2024 heeft de Tweede Kamer het BKN spoor vastgesteld. We hebben voor de definitie wat binnen en buiten het BKN spoor valt, in de volle breedte naar de activiteiten voor instandhouding gekeken, inclusief de activiteiten om het spoor klimaatadaptief te maken en te verduurzamen. Hierbinnen hebben we gekeken naar wat we Anders kunnen doen en Minder kunnen doen (versoberen). Het verhogen van de efficiëntie van de eigen organisatie is ook één van de BKN maatregelen.

ProRail is na vaststelling van het BKN spoor gestart met de implementatie van de besparingen/ versoberingen voor de korte termijn (t/m 2030) en voor de lange termijn (2031-2038). De maatregelen zullen consequenties hebben voor reizigers, verladers, de omgeving van het spoor en/of ProRail zelf. De basis van het spoorsysteem wordt vooralsnog niet geraakt. We zorgen voor een robuust en betaalbaar spoorsysteem door inzet op differentiatie en digitalisering en versoberingen voor Exploitatie, Onderhoud en Vernieuwing (EOV).

Met de maatregelen verlaagt ProRail haar budgetbehoefte t/m 2030 met ongeveer € 1,24 miljard, ofwel € 250 miljoen per jaar met grotendeels een structurele doorwerking na 2030. Het ministerie van IenW heeft daarnaast aanvullende middelen beschikbaar gesteld om het resterende verschil te dekken. Hiermee is een minimale investeringsbehoefte vastgesteld bij het huidige pakket van werkzaamheden. Verlaging van dit kader zal gevolgen hebben voor de prestaties van ProRail en de werkbeleving van haar medewerkers.

Vooruitzicht 2025

Het spoor is een vitale sector in de maatschappij. Dat betekent dat we het spoor ook in de huidige tijd veilig en berijdbaar houden zodat het treinverkeer, zowel voor reizigers als goederen, doorgang blijft vinden. Het spoor is complex. Grootschalige werkzaamheden vormen niet alleen technisch, maar ook maatschappelijk een ingewikkelde opgave. Dat betekent dat werkzaamheden die gepland staan en niet door kunnen gaan, alleen met grote inspanningen opnieuw kunnen worden ingepland. ProRail is van mening dat wij samen met de marktpartijen met wie wij werken, zelf het beste regie kunnen houden op werkzaamheden, voorraden en mensen. Zij hebben daarvoor de kennis en data in huis. ProRail zal dan ook in 2025 en verder samen met de marktpartijen de benodigde afwegingen maken in de uitvoering van het geplande werk.

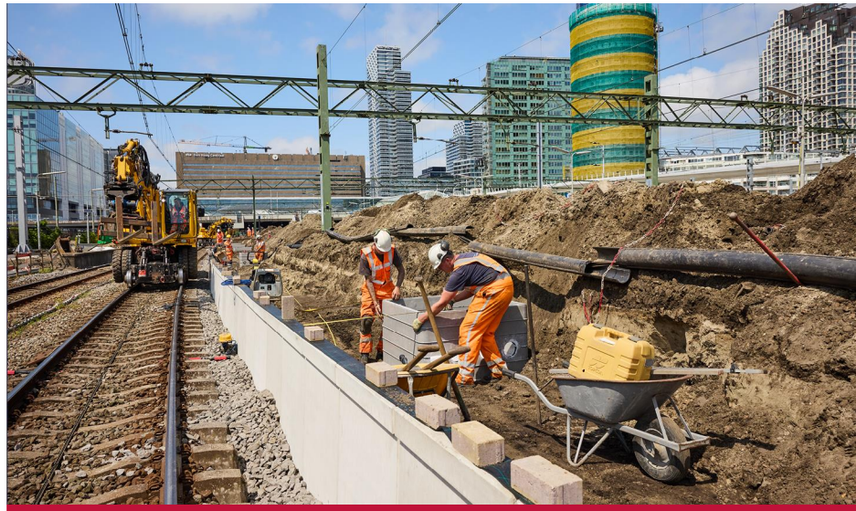
Indexatie

De EOV-budgetten worden jaarlijks geïndexeerd vanuit het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat op basis van IBOI (2024: 3,019%; 2023: 5,634%). 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 en software.

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

Continuïteit

ProRail wordt voor het uitvoeren van haar wettelijke taken gefinancierd door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat vanuit het Mobiliteitsfonds. Hiermee zijn de financiële middelen gewaarborgd voor het uitvoeren van activiteiten, ook voor 2025.



Betaalbaar en Duurzaam Spoorbeheer

ProRail werkt aan een robuust en betaalbaar spoorsysteem door differentiatie, digitalisering en kostenbesparingen. Met een besparing van €1,24 miljard tot 2030 en extra middelen van IenW blijft de basis van het spoorsysteem intact.



Bestedingen 2024

ProRail besteedt haar middelen aan functiewijzigs- en onderhoud- en beheeractiviteiten. De financiering van deze activiteiten vindt plaats middels ontvangen subsidies en bijdragen van het ministerie Infrastructuur en Waterstaat en andere overheden. Daarnaast ontvangt ProRail gebruiksvergoeding van vervoerders voor het gebruik van het spoor. De totale kasstroom in 2024 bedroeg € 178 miljoen positief (verschil tussen ontvangen financiering en bestedingen in 2024).

Een belangrijke verklaring voor de mutatie in de liquide middelen is het verschil in timing van de ontvangen subsidiegelden (kasstroom) in verhouding tot de gemaakte uitgaven (kosten in winst- en verliesrekening) voor de subsidie.

De belangrijkste bedrijfsactiviteiten waaraan de middelen besteed worden, zijn hieronder nader toegelicht. Voor een volledig overzicht van de kasstromen 2024 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.



Harry van der Veen
Programmamanager landelijk programma TEV (tractie-energievoorziening) & TTI (tunnel technische installaties)
Utrecht

Waar geven we het geld aan uit?

Al zes jaar is Harry van der Veen als programmamanager verantwoordelijk voor het TEV-programma (tractie-energievoorziening). Samen met zijn collega's onderhoudt hij het netwerk aan bovenleidingen en onderstations, dit zijn de elektriciteitshuisjes die langs het spoor staan. "Vergelijk het netwerk met de oplader van je telefoon, maar dan 150 keer zo groot", zegt Harry. "Hiermee zorgen we ervoor dat de treinen kunnen rijden."

Tijd en geld besparen

Onder het landelijke programma vallen zeven projectteams. Een structuur die in 2019 is ontstaan. "Tot die tijd pasten we één zo'n huisje per jaar aan. Dat kan natuurlijk prima als los project. Maar vanaf 2019 moesten we meer dan de helft van die huisjes vernieuwen. Door dat programmatisch in te richten, kun je overkoepelend kijken hoe het allemaal efficiënter en eenvoudiger kan. Hoe kun je technisch innoveren, slim combineren en duurzamer werken? Dat bespaart zowel tijd als geld. Een mooie innovatie is bijvoorbeeld dat we niet meer alle bouwactiviteiten langs het spoor doen. We bouwen nu modulair op een centrale plek en hoeven het gebouw daarna alleen nog te plaatsen."

De rol die Harry vervult, is een combinatie van techniek en politiek. Lachend: "Als collega's niet weten waar ik ben, zeggen ze 'die is weer aan het lullen voor spullen'. Want om dit programma tot een goed einde te brengen, is er geld nodig. En dat is best ingewikkeld. Samen met het ministerie en andere stakeholders zoeken we funding voor de projecten. Dat gaat natuurlijk over meerdere jaren. De onderbouwing is daarin heel belangrijk. Waar geven we het geld aan uit?"

We moeten voorspelbaar en betrouwbaar zijn

"We kijken altijd kritisch naar de doelmatige besteding van het geld. Is het echt nodig dat we een bepaald component vervangen? Want als het nog tien jaar mee kan, laten we het zitten. En misschien is een component niet meer geschikt voor de ene locatie, maar kunnen we er ergens anders nog wel wat mee. Het belangrijkste in mijn werk vind ik dat we voorspelbaar en betrouwbaar zijn. Dus als we zeggen: we gaan dit jaar vijf locaties bouwen voor dit geldbedrag, dan is dat zo."

"We kijken altijd kritisch naar de rechtmatige besteding van het geld. Is het echt nodig dat we een bepaald component vervangen? Want als het nog tien jaar mee kan, laten we het zitten."

Besturing

Bericht van de raad van commissarissen 73
Corporate Governance 76
Risicomanagement 83
Integriteit, compliance en privacy/AVG 86



Bericht van de raad van commissarissen

De raad van commissarissen (RvC) kijkt terug op een opbouwend jaar voor ProRail, waarbij succesvolle resultaten zichtbaar zijn voor de organisatie en de maatschappij. In dit bericht blikt de RvC terug op een aantal kernthema's van 2024.

Veiligheid

Het onderwerp Veiligheid staat zichtbaar centraal in de operatie en bedrijfsvoering van ProRail. Ook de RvC staat iedere vergadering stil bij de ontwikkelingen op het gebied van veiligheid. Zo constateert de RvC met genoegen dat de operationele clusters op de safety culture ladder zijn gestegen van trede 3 naar trede 4. Daarnaast heeft de audit op het veiligheidsmanagementsysteem geleid tot een vernieuwde veiligheidsvergunning voor ProRail. Dit gaat gepaard met een aantal nodige verbeteringen, die de RvB in de organisatie voortvarend oppakt. Tevens ziet de RvC in de reactie op het Voorschoten-rapport de vastberadenheid van ProRail om veiligheid in integrale samenwerking met de sectorpartijen verder te vergroten. Veiligheid zal daarmee ook in 2025 een belangrijk onderwerp voor de RvC blijven.

Prestaties en maakbaarheid

De RvC heeft in 2024 regelmatig met de RvB stilgestaan bij de operationele prestaties. De RvC heeft hierbij gewezen op de balans tussen kortetermijnresultaten en langetermijnborging binnen zowel de organisatie als het spoorsysteem met sectorpartijen. Dit alles met oog voor wat maakbaar is in de huidige omstandigheden van personele krapte, schaarste aan materialen, aangescherpte regelgeving en financiële middelen.

Onderwerpen zoals prestatiegericht onderhoud, de staat van de infrastructuur van Zee-Zevenaar, milieucompliance en punctualiteit vragen zowel om kortetermijnactie, als ook om een perspectief voor langere termijn dat rekening houdt met de genoemde omstandigheden. De RvC ziet dat ingezette acties, zoals het verbeterprogramma prestaties met NS, bijdragen aan de kortetermijnresultaten. Er is een positieve trendbreuk zichtbaar in de prestaties voor reizigers en verladers. De RvC zet in op de aanpak van oorzaken als oplossing voor de langere termijn. Bijvoorbeeld de in ontwikkeling zijnde nieuwe strategie klein onderhoud. Tegelijkertijd zijn er weerbarstige onderwerpen zoals de staat van de HSL en milieucompliance. De RvC ziet de inspanningen op deze dossiers en blijft in 2025 aandacht vragen voor de resultaten.

Ook ziet de RvC indrukwekkende resultaten als het gaat om de gerealiseerde projecten in 2024, zoals de werkzaamheden in Amersfoort en is er oog voor meerjarige projecten. Zo bezocht de RvC de verbouwing van Amsterdam Centraal, een prestigieus project, dat samen met de betrokken aannemers, leveranciers en vervoerders wordt uitgevoerd. Hierbij is onder meer gekeken naar de impact van de werkzaamheden op de gebruikers en omgeving.

Daarnaast is het krachtig hoe ProRail in nauwe samenwerking met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat de basiskwaliteit van het spoor heeft gedefinieerd. Dit biedt een helder minimum financieel kader voor de komende jaren, met afspraken op essentiële onderwerpen zoals een verlaging van de apparaatskosten en het saneren van de wisselverwarming.

Waar het spoor vraagt om grootschalig onderhoud en de basiskwaliteit is vastgesteld is het onontkoombaar dat de werkzaamheden die noodzakelijk zijn merkbaar zullen zijn. Het is steeds vaker onmogelijk om de werkzaamheden uit te voeren op tijdstippen waarop niemand er last van heeft.

ProRail en partners blijven zich daarvoor inzetten en blijven daarover communiceren, zodat iedereen voorbereid is en dat het spoor klaar is voor morgen. Het spoor is nodig voor een duurzame toekomstige mobiliteit in Nederland.

Organisatieontwikkeling

In de RvC is ook stilgestaan bij de verlenging van de beheerconcessie. Dit is onlosmakelijk verbonden met het voornemen van het kabinet Rutte-III om ProRail om te vormen tot een publiekrechtelijk zbo en het voornemen van de voormalige staatssecretaris om ProRail om te vormen tot een privaatrechtelijk zbo. De RvC onthoudt zich van een stellingname in dezen en richt zich op de uitvoerbaarheid van het voorliggend voorstel. De politiek is immers verantwoordelijk voor het 'wat' en ProRail voor het 'hoe'. Ten aanzien van de uitvoerbaarheid ziet de RvC een risico ontstaan, vanwege de toepassing van twee organisatierechtelijke kaders tegelijkertijd. Het is van belang een situatie van 'twee koetsiers op de bok' te vermijden. Dit heeft de RvC ook uitgesproken in het rondetafelgesprek in de Tweede Kamer.

Ook is in het kader van de strategie van ProRail in de RvC ook stilgestaan bij de relaties tussen ProRail en leveranciers en welke afhankelijkheden daarin bestaan. Een onderwerp voor nadere verdieping in 2025.

De RvC heeft verheugd gereageerd op het bereikte cao-akkoord, een maatschappelijk verantwoorde cao met aandacht voor alle ProRailers. De RvC volgt met veel belangstelling de stappen die worden gezet naar een nieuwe manier van werken. Eén ProRail manier van samenwerken is noodzakelijk om in de huidige tijd bij de huidige opdracht in staat te zijn aan de verwachtingen te voldoen. De RvC stelt vast dat binnen de organisatie steeds meer op resultaat wordt gestuurd en meer executiekracht zichtbaar is. De focus die het jaarplan brengt, ook op onderwerpen als digitaliseren en de implementatie van ERTMS, draagt daaraan bij. Ook heeft de RvC in 2024 aandacht besteed aan digitaliseren en cybersecurity, wat ook in 2025 een belangrijk onderwerp van gesprek blijft.

Bedankt

De RvC bedankt iedereen voor hun inzet en succesvolle resultaten in 2024. De RvC ziet de bevlogen ProRailers werken aan de trein als aantrekkelijke keuze voor reizigers en verladers. De RvC bedankt ook alle sectorpartijen, zonder wiens bijdrage deze resultaten niet mogelijk zouden zijn.

Besturing

Raad van Bestuur

Samenstelling

De RvB heeft in 2024 in dezelfde samenstelling gefunctioneerd.

Functioneren

De RvB heeft een zelfevaluatie gedaan over 2024. Daarin heeft de RvB gekeken naar zijn taakverdeling, werkwijze, ondersteuning en zijn verhouding tot de RvC, de ExCo, de OR en de accountant. In het afgelopen jaar is in de onderlinge samenwerking geïnvesteerd door onder andere een eigen weekstart en reguliere RvB-teamtijd. Hier zal de RvB in blijven investeren.

Raad van Commissarissen

Samenstelling

Per 1 januari 2024 is Cokky Hilhorst gestart als nieuw lid van de RvC, als opvolger van Lineke Sneller. Met haar expertise van digitalisering is deze benodigde expertise opnieuw geborgd is in de RvC. De RvC is hiermee nog steeds voldoende divers en compleet samengesteld.

Functioneren RvC

De RvC heeft in januari 2024 - mede gezien de start van een nieuw RvC-lid - zijn taakverdeling besproken. Dit heeft geleid tot wisselingen in vicevoorzitterschap van de RvC en voorzitterschap van de commissies. Om deze reden heeft de RvC tussentijds het eigen functioneren en de onderlinge samenwerking in de nieuwe samenstelling besproken. Dit heeft ondermeer geleid tot het expliciteren van de verhouding tussen de commissies en de voltallige RvC. Tevens is tijdens een bijeenkomst, waarbij ook de RvB aanwezig was, meer concrete invulling gegeven aan hoe om te gaan met de adviserende rol van de RvC ten opzichte van RvB.

Alle commissarissen zijn onafhankelijk. In 2024 hebben geen transacties voorgedaan waarbij potentiële tegenstrijdige belangen spelen.

Bijeenkomsten RvC

Naast de in het bericht genoemde kernthema's is in de vergaderingen van de RvC stilgestaan bij verschillende dossiers van het cluster Assetmanagement, veiligheidsdossiers waaronder suïcidepreventie, ERTMS, operationele prestaties en de organisatietransitie 'Eén ProRail manier van samenwerken'. De RvC is ook regelmatig geïnformeerd over interne audits, integriteit, risicomanagement, inkoop- en milieucompliance en actualiteiten. Met de RvB is concreet stilgestaan bij interne audits en de trend die hierin zichtbaar is. De RvB draagt onderwerpen aan voor interne audits, waar de RvB ziet dat verbetering mogelijk is. Een grondige analyse naar onderliggende patronen en aanbevelingen van de internal audit zijn dan behulpzaam.

De RvC heeft daarnaast gesproken met de externe accountant en heeft zijn goedkeuring gegeven aan investeringsvoorstellen en rapportages aan het ministerie van IenW. Ook hebben leden van de RvC kennisgemaakt met de nieuwe leden van de ondernemingsraad.

Bijeenkomsten commissies

ProRail heeft drie vaste commissies; de auditcommissie, de selectie- en benoemingscommissie en de remuneratiecommissie. De laatste twee commissies vergaderen gezamenlijk. Daarnaast is in december besloten tot het instellen van een tijdelijke (informele) commissie operatie, voor de duur van één jaar.

Auditcommissie

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

Daarnaast zijn in de AC de rapportages van corporate audit, inkoopcompliance, risicomanagement en fiscale ontwikkelingen besproken. Elk halfjaar wordt de milieucompliance rapportage besproken. Ook is in 2024 voor het eerst een rapportage cybersecurity besproken. Deze wordt voortaan elk half jaar in de AC geagendeerd. Ook zijn in de AC vergaderingen de investeringsvoorstellen voorbereid die ter goedkeuring worden voorgelegd aan de RvC.

Tot slot heeft de voorzitter van de AC, als vertegenwoordiger van de RvC, deelgenomen aan de selectiecommissie voor de nieuw te benoemen accountant.

Selectie- en benoemingscommissie en remuneratiecommissie (gecombineerd)

Tijdens deze vergaderingen is gesproken over het rooster van aftreden en de stand van zaken in de verschillende werving- en selectieprocessen. Ook de strategische personeelsplanning, het opvolgings- en talentmangement en de arbeidsmarktbenadering van ProRail zijn aan bod gekomen. Daarnaast is stilgestaan bij het cao-proces en het programma voor de leiderschapsontwikkeling binnen ProRail.

Tijdelijke commissie operatie

In december 2024 heeft de eerste bijeenkomst van de tijdelijke informele commissie operatie plaatsgevonden. Deze commissie is voor de duur van een jaar ingesteld. Ten behoeve van het functioneren van deze commissie is een terms of reference opgesteld. Deze commissie heeft tot doel:

- Het voorbereiden van besluitvorming door de RvC over operationele onderwerpen.
- Informatie verstrekken aan de RvC over de stand van de operatie t.b.v. hun toezichthoudende rol op de operatie.
- Sparren met/adviseren aan COO over operationele (sturings)dilemma's en daarbij behorende organisatie vraagstukken.

Reglementen

ProRail heeft naar aanleiding van de gewijzigde corporate governance code 2022 in december 2023 haar reglementen aangepast. Gezien het belang dat ProRail aan transparantie hecht zijn ook alle reglementen op de website van ProRail geplaatst.

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 2024 uit zes leden, die zijn benoemd voor een periode van maximaal vier jaar, met een maximum van twaalf jaar.

In 2024 is de samenstelling van de RvC niet gewijzigd. Alle leden hebben de Nederlandse nationaliteit. De RvC-leden ultimo 31 december 2024 zijn:

Naam	Datum eerste benoeming	Meest recente herbenoeming	Eerste datum van aftreden*	Her-benoembaar
De heer Hans Alders, *president-commissaris*	27-06-2014	29-06-2022	29-06-2026**	Nee
De heer Tjahny Bercx	18-04-2019	21-04-2023	21-04-2027**	Ja
De heer Kees Romme	01-09-2019	01-09-2023	01-09-2027**	Ja
Mevrouw Miriam Hoekstra-van der Deen	15-06-2023	n.v.t.	15-06-2027**	Ja
Mevrouw Isabelle Damen	15-06-2023	n.v.t.	15-06-2027**	Ja
Mevrouw Cokky Hilhorst	01-01-2024	n.v.t.	01-01-2028**	Ja

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

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

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

Nevenfuncties

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

Naam	(Neven)functies 2024
De heer Hans Alders *Geboortejaar: 1952*	*Functie*: Directeur, Hans Alders Procesregie & Advies BV *Nevenfuncties:* • Voorzitter raad van commissarissen, AOG Holding B.V. • Voorzitter raad van toezicht, Stichting Werelderfgoedcentrum Waddenzee • Voorzitter raad van toezicht, Stichting Zeehondencentrum Pieterburen • Voorzitter raad van toezicht, Stichting Steunfonds Zeehondencentrum • Voorzitter bestuur, Stichting Landgoed Fraeylemaborg • Voorzitter Stichting Landgoed Fraeylemaborg (tot 1 oktober 2024) • Lid Adviescommissie Landgoed DeCamping 't Zandt (per 1 maart 2024)
De heer Tjahny Bercx *Geboortejaar: 1963*	*Functie:* Directeur HR en Cultuur, Stichting Nederlandse Publieke Omroep (per 1 juli 2024) *Nevenfuncties:* • Lid raad van toezicht, Stichting Help Ze Thuiskomen (tot 1 april 2024) • Lid raad van commissarissen, Achmea Beheer B.V., Achmea Pensioen- en Leven N.V., en Achmea Schadeverzekeringen N.V. • Lid Raad van commissarissen, Hagelunie (onderdeel van Achmea) (per 1 november 2024) • Lid raad van commissarissen, Prinses Máxima Centrum voor kinderoncologie (per 1 januari 2024)
De heer Kees Romme *Geboortejaar: 1960*	*Functie:* - *Nevenfuncties:* • Lid raad van toezicht, Stichting International Dispensary Association • Lid raad van toezicht, Nederlandse Vereniging Voor Cardiologie • Bestuurder, Trees for All Stichting
Mevrouw Miriam Hoekstra-van der Deen *geboortejaar: 1972*	*Functie:* Voorzitter bestuur, Woonstad Rotterdam *Nevenfunctie*: • Voorzitter raad van commissarissen, Intermax Group B.V. • Voorzitter raad van toezicht, Onderzoek Alvleesklier kanker
Mevrouw Isabelle Damen *geboortejaar: 1974*	*Functie:* CFO, Teijin Aramid *Nevenfunctie*: • Lid raad van commissarissen, Wurth Finance B.V. (per 1 april 2024)
Mevrouw Cokky Hilhorst *geboortejaar:* 1971	*Functie*: Hoogleraar, Information Systems, Nyenrode Business Universiteit *Nevenfunctie*: • Director, Faculty Expertisecenter Accounting, Auditing & Control, Nyenrode Business Universiteit • Lid raad van commisarissen, Grant Thornton Coöperatie U.A.

Commissies

De RvC kende in 2024 vier commissies die de besluitvorming van de RvC voorbereiden:

- de auditcommissie;
- de selectie- en benoemingscommissie; en
- de remuneratiecommissie.
- de tijdelijke commissie operatie (gestart 1 december 2024).

Samenstelling commissies

De volgende leden van de RvC namen in 2024 deel in de verschillende commissies:

Naam	Auditcommissie	Selectie- en benoemings commissie	Remuneratie-commissie	Tijdelijke commissie operatie
De heer Hans Alders	-	Voorzitter	Lid	
De heer Tjahny Bercx	-	Lid	Lid	Voorzitter
De heer Kees Romme	Voorzitter	-	-	
Mevrouw Miriam Hoekstra-van der Deen	-	Lid	Voorzitter	Lid
Mevrouw Isabelle Damen	Lid	-	-	Lid
Mevrouw Cokky Hilhorst	Lid			

Aanwezigheid commissarissen

De aanwezigheidspercentages van de afzonderlijke commissarissen zijn als volgt:

Naam	RvC	Auditcommissie	Selectie- en benoemings-commissie*	Remuneratie-commissie*	Tijdelijke commissie operatie
De heer Hans Alders	100%	-	100%	100%	
De heer Tjahny Bercx	100%	-	100%	100%	100%
De heer Kees Romme	100%	100%	-	-	
Mevrouw Miriam Hoekstra-van der Deen	100%	-	100%	100%	100%
Mevrouw Isabelle Damen	100%	84%	-	-	100%
Mevrouw Cokky Hilhorst	100%	84%	-		

* De selectie- en benoemingscommissie en de remuneratiecommissie hebben in 2024 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	€ 41.281	€ 10.130	€ 1.620
Lid	€ 26.247	€ 10.130	€ 1.620

* Bedrag per commissie, waarbij de selectie- en benoemingscommissie en de remuneratiecommissie uitsluitend voor de vergoeding als één commissie worden aangemerkt, aangezien zij in 2024 gezamenlijk hebben vergaderd.

De hierboven genoemde bedragen zijn ten opzichte van 2023 geïndexeerd op basis van de cao ProRail per 1 juli 2024. Het overzicht van de bezoldiging van de RvC is opgenomen in de jaarrekening.

Raad van bestuur

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

Samenstelling

De topstructuur van ProRail bestaat uit drie statutaire bestuurders (CEO, CFO en COO). Gedurende heel 2024 was de RvB ongewijzigd van samenstelling.

De RvB bestaat ultimo 31 december 2024 uit de volgende leden:

Naam	Portefeuille	In dienst	Datum eerste benoeming als bestuurder	Datum meest recente her-benoeming	Eerste datum van aftreden*
De heer John Voppen Chief Executive Officer (CEO)	• Veiligheid • Strategie • Capaciteitsmanagement • HRM • ERTMS PD • Regiodirectie / accountdirecteur • Communicatie • Corporate Audit • Internationaal • Bestuursstaf • Programma zbo	1 oktober 2005	15 maart 2016	1 december 2023	1 december 2027**
Mevrouw Mirjam van Velthuizen - Lormans, Chief Financial Officer (CFO)	• Financiën • Procurement • ICT • Leefomgeving, juridische zaken en vastgoed • Integriteit, compliance en risicomanagement • HFM • Innovatie • ERTMS IEP • Duurzaamheid	1 november 2021	1 november 2021	N.v.t.	1 november 2025**
Mevrouw Marieke Schöningh Chief Operational Officer (COO)	• Verkeersleiding • Assetmanagement • Projecten (incl. stations)	1 oktober 2023	1 oktober 2023	N.v.t.	1 oktober 2027

* 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.

Nevenfuncties raad van bestuur

Naam	(Neven)functies 2024
De heer John Voppen *geboortejaar 1972*	• Lid raad van toezicht, Stichting Deventer Ziekenhuis • Voorzitter bestuur, Nederlandse Basketbal Bond Uit hoofde van zijn functie als CEO van ProRail: • Vice-president, European Rail Infrastructure Manager • Lid raad van bestuur, Railcenter • Voorzitter raad van bestuur, Stichting Next Generation Infrastructures 2
Mevrouw Mirjam van Velthuizen – Lormans *geboortejaar 1972*	• Niet-uitvoerend bestuurder, Cofinimmo N.V. (per 1 juli 2024) • Lid raad van toezicht en voorzitter auditcommissie, Stichting Jeroen Bosch Ziekenhuis • Lid curatorium, Nyenrode Universiteit • Lid raad van toezicht en auditcommissie, Stichting Nictiz (tot 1 juli 2024) Uit hoofde van haar functie als CFO van ProRail: • Lid raad van toezicht, Stichting Spoorwegmuseum
Mevrouw Marieke Schöningh *geboortejaar 1963*	• Lid raad van commissarissen, TKH Group N.V. • Niet-uitvoerend bestuurder, DEME Group N.V. (per 1 mei 2024)

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 2024 is de norm vastgesteld op €233.000,-
- Van de norm, als bedoeld in het eerste punt, kan in exceptionele gevallen worden afgeweken indien sprake is van bijzondere omstandigheden.
- De beloningsontwikkeling en de verdere arbeidsvoorwaarden van individuele leden van het bestuur van ProRail worden vastgesteld door de Raad van Commissarissen van ProRail op voorstel van de remuneratiecommissie.
- Het bezoldigingsbeleid is van toepassing op iedere bestuurder van ProRail.

Executive Committee

De ExCo is verantwoordelijk voor het inrichten en uitvoeren van de dagelijkse operatie. De ExCo bestaat uit acht leden, bestaande uit - naast de drie leden van de RvB - ook de volgende leden, ieder verantwoordelijk voor een cluster.

In 2024 is de samenstelling gewijzigd. Riet Schroven heeft besloten ProRail te verlaten per 6 december 2024. Jan Mulder neemt deze functie ad interim waar.

De samenstelling van de ExCo ultimo 31 december 2024:

Naam	Functie	Cluster
Benaissa el Hammadi	Directeur Assetmanagement	Assetmanagement
Arjen Boersma	Directeur ICT	ICT
Jan Mulder (a.i.)	Directeur Projecten	Projecten
Hans Smits	Directeur Verkeersleiding	Verkeersleiding
Bas Bakker	Directeur Capaciteitsmanagement	Capaciteitsmanagement

Hans Smits kenbaar gemaakt per 1 januari 2025 te stoppen als directeur Verkeersleiding. Hij blijft in een andere rol aan ProRail verbonden.

Corporate Governance Code

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

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

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

Niet van toepassing

Best-practice	Toelichting
1.1.1 sub vii	ProRail betaalt enkel belasting in Nederland.
1.3.6 Ontbreken interne audit dienst	ProRail heeft wel een interne audit dienst
1.6.5 Vertrek van de externe accountant	ProRail is niet beursgenoteerd en publiceert geen persbericht met redenen bij tussentijdse beëindiging van de relatie met de externe accountant.
2.1.7 Onafhankelijkheid raad van commissarissen, sub iii	ProRail heeft één aandeelhouder, die was in 2024 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: Principe 2.8, waaronder valt best practice: 2.3.6 sub xiii Betrekken raad van commissarissen 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	Er is in de geschiedenis van ProRail nog geen overnamebod op ProRail gedaan. Mocht dit voorkomen zal ProRail dit principe van de Code als uitgangspunt nemen. Daarnaast heeft ProRail geen beschermingsmaatregelen die haar beschermen tegen een overname van zeggenschap.
2.3.8 Gedelegeerd commissaris	ProRail had in 2024 geen gedelegeerd commissaris.
2.3.9 Tijdelijke bestuursfunctie commissaris	In 2024 was geen sprake van een tijdelijke bestuursfunctie van een commissaris.
Toeziend op beloningen van bestuurders en commissarissen: 3.1 Beloningsbeleid bestuur 3.1.2 Beloningsbeleid sub ii, iv, v, vi, vii 3.2.2 Visie bestuurders eigen beloning 3.3.2 Beloning commissarissen 3.3.3 Aandelenbezit 3.4.1 Remuneratierapport, sub v	Het beloningsbeleid met betrekking tot bestuurders is vastgesteld door de aandeelhouder. De kern van dit beleid staat vermeld in het Hoofdstuk Corporate Governance van het jaarverslag. Gezien het feit dat ProRail niet beursgenoteerd is, wordt in dat beleid geen rekening gehouden met scenario-analyses of de beurskoers. Tevens worden ter beloning geen aandelen of opties toegekend en kent de beloning geen variabel deel.

Best-practice	Toelichting
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 Contacten en dialoog met aandeelhouders	ProRail heeft één aandeelhouder en heeft geen beleid inzake bilaterale contacten met de aandeelhouder. Er is wel frequent overleg met de aandeelhouder.
4.2.3 Bijeenkomsten en presentaties Analistenbijeenkomsten	ProRail is niet beursgenoteerd en heeft geen relatie met financieel analisten, beleggers en pers die onderhevig is aan deze regulering.
4.2.4 Plaatsing informatie op afzonderlijk gedeelte website	ProRail heeft één aandeelhouder die zij separaat alle relevante informatie verschaft. Op de activiteiten van ProRail is het effectenrecht niet van toepassing.
4.2.5 Contacten bestuur met pers en analisten	ProRail is niet beursgenoteerd en heeft geen relatie met de pers en financieel analisten die is onderworpen aan wet- en regelgeving.
4.3.3 Ontnemen bindende karakter voordracht of ontslag	ProRail is een structuurvennootschap, waarop het verzwakte regime van toepassing is.
4.3.4 Stemrecht financieringspreferente aandelen	ProRail heeft geen financieringspreferente aandelen uitgegeven.
4.3.5 Publiceren betrokkenheidsbeleid institutionele beleggers	ProRail is geen institutionele belegger.
4.3.6 Verslag uitvoering betrokkenheidsbeleid institutionele beleggers	ProRail is geen institutionele belegger.
4.3.7 Onthouden stemming bij grotere shortpositie dan longpositie	ProRail heeft maar één aandeelhouder, op wie dit niet van toepassing is
4.3.8 Uitgeleende aandelen	ProRail heeft maar één aandeelhouder, op wie dit niet van toepassing is.

Best-practice	Toelichting
Toeziend op de certificering van aandelen: Principe 4.5 Certificering van aandelen, best practices 4.5.1 Bestuur administratiekantoor 4.5.2 Benoeming bestuurders 4.5.3 Benoemingstermijn bestuur 4.5.4 Aanwezigheid op de algemene vergadering 4.5.5 Uitoefening stemrecht 4.5.6 Periodiek verslag 4.5.7 Inhoud verslag 4.5.8 Stemvolmachten	ProRail heeft geen certificaten van aandelen uitgegeven en ook geen stichting administratiekantoor
Hoofdstuk 5 One-tier	ProRail heeft een two-tier bestuursstructuur

Leg-uit

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

Risicomanagement

Besturing en beheersing

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

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 afdeling Integriteit, Risicomanagement en Compliance (IRC) ondersteunt het risicomanagement bij ProRail vanuit de tweede lijn en draagt zorg voor beleid, advies en monitoring.

Risicomanagementsysteem

De afgelopen jaren hebben we risicomanagement naar een hoger niveau weten te tillen. Gebaseerd op COSO/ERM zijn op corporate niveau dashboards ontwikkeld. Ieder kwartaal worden de meest ernstige risico's integraal besproken in het overleg met de risico-eigenaren en in de prestatiedialogen tussen directeuren en RvB. De strategische risico's zowel bottom-up, als top-down uit het jaarplan van ProRail, worden besproken in de Executive Committee.

De risico-eigenaren zijn verantwoordelijk voor de beheersing van de risico's. Binnen ProRail hanteren wij een risicomatrix. De risicohouding van de organisatie is bepaald aan de hand van deze matrix. In deze matrix worden risico's op de volgende impactcategorieën beoordeeld: fysieke veiligheid, impactvolle storingen op de infra, compliance, duurzaamheid, reputatie en kosten. De status en ontwikkeling van een risico wordt door middel van de positie op een risicomatrix inzichtelijk gemaakt.

Verklaring van de 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 onjuistheden van materieel belang bevat. Het bestuur verklaart dat (1) de jaarrekening voor zover bekend een getrouw beeld geeft van de activa en de passiva en van de financiële positie en het resultaat van ProRail; (2) het jaarverslag een getrouw beeld geeft van de toestand op balansdatum en de gang van zaken gedurende het boekjaar, en dat daarin de voornaamste risico's waarmee ProRail wordt geconfronteerd zijn beschreven.

Risicogebieden ProRail

Binnen ProRail risicogebieden onderscheiden die de activiteiten en processen van ProRail reflecteren en relevant zijn voor het behalen van doelen en prestaties. In 2024 wordt een duidelijk onderscheid gemaakt tussen operationele risico's in de clusters en strategische risico's op ExCo-niveau. IRC heeft stappen gemaakt in de verbinding tussen de dashboards (bottom-up) en strategische risico's uit het jaarplan van de ExCo (top-down). In het jaarverslag 2024 zijn de belangrijkste strategische risico's vanuit de risicogebieden die op ProRail van toepassing zijn met ingang van 2024 niet meer behandeld per risicogebied, maar gegroepeerd in thema's. De thema's zijn: executiekracht, maakbaarheid, onderhoud infra, treinpunctualiteit, geopolitiek en digitalisering. Het thema executiekracht is breed en omvat vrijwel alle risicogebieden, maar ziet met name toe op het risicogebied Human Resource Management. Maakbaarheid is een belangrijk thema dat meerdere risicogebieden omvat, waaronder Projectbeheer, Procurement en Financiële dekking. Onderhoud infra bevat voornamelijk het risicogebied Asset Management. Treinpunctualiteit bevat meerdere risicogebieden, waaronder Continuïteit van de treindienst, Capaciteitsmanagement, Asset Management en Communicatie & Stakeholders. Het thema geopolitiek gaat over cyber security en raakt daarmee veel risicogebieden, zoals IT&OT-systemen, Asset Management, Capaciteitsmanagement en is met namelijk belangrijk voor het risicogebied Continuïteit van de treindienst. Het thema digitalisering omvat onder andere de risicogebieden Innovatie, ERTMS, IT&OT-systemen, Capaciteitsmanagement en Continuïteit van de treindienst.

De belangrijkste risicogebieden voor ProRail zijn:

1. Executiekracht (interne organisatie)

Een belangrijk risico is dat de executiekracht moet worden verbeterd om de doelen van ProRail te realiseren. Dit kan worden bewerkstelligd door meer nadruk op sturing, vereenvoudiging en meer competentiemanagement. Er vindt vanaf 2024 meer resultaatsturing en competentiemanagement plaats, waardoor we effectiever zijn in acties en processen. Dit leidt tot betere reputatie en meer vertrouwen van stakeholders in de organisatie.

Toelichting beheersing

Om meer grip te krijgen op de executiekracht van ProRail is de transformatie ‘Eén ProRail manier van samenwerken’ inclusief het ontwikkelprogramma gestart. Doelen en plannen worden in het jaarplan ‘Spoor naar morgen’ per cluster vastgelegd en gemonitord. Periodiek vindt een assessment van de transformatie plaats. Het jaarplan 2025 zal de actiegerichtheid verder vergroten.

Ontwikkeling risico

Ten opzichte van het voorgaande jaar is het risico meer beheerst, omdat meer zichtbaar is geworden wat wij op dit vlak te doen hebben. Tegelijk is de maatschappelijke opgave toegenomen door een forse toename in projecten en werk. Omdat er tot 2026 meer mensen de arbeidsmarkt verlaten dan erbij komen, geven wij extra aandacht aan onze kritische functies.

2. Maakbaarheid

Het risico bij maakbaarheid is dat projecten en de ontwikkeling van assets niet tijdig worden gerealiseerd, doordat er onvoldoende menskracht, materialen en treinvrije periodes (TVP’s) beschikbaar zijn voor de uitvoering van het projectenportfolio. De projectopgave is afgelopen jaar nagenoeg helemaal uitgevoerd, hoewel deze fors is toegenomen en relatief groot was ten opzichte van de beschikbare capaciteit. Ook waren de benodigde materialen niet altijd tijdig beschikbaar, waardoor maatregelen genomen moesten worden om vertraging en/of hogere kosten te beperken.

Toelichting beheersing

Om het risico onder controle te krijgen, zijn verschillende maatregelen genomen. De certificeringseisen voor monteurs worden aangepast door te zoeken naar een meer passende opleiding en certificering van sommige werkzaamheden, zodat we de inzet van monteurs bij aannemers flexibeler kunnen maken. Daardoor kan efficiënter worden gewerkt. De mogelijkheden om doordeweeks te werken zullen beter worden benut in de TVP programmering. Daarnaast wordt gewerkt aan een robuuster Supply Chain Management. In het jaarplan van 2025 is een programma opgenomen op dit risico op lange termijn te adresseren.

Ontwikkeling risico

Ten opzichte van het voorgaande jaar is het risico nagenoeg gelijk gebleven, hoewel het werk aanzienlijk is toegenomen.

3. Onderhoud infra

Het risico van het thema onderhoud infra is dat er geen onderhoudscontract aanwezig is en/of er sprake is van achterstallig onderhoud. De oorzaken van dit risico zijn divers: de Prestatiegericht Onderhoud (PGO) contracten zijn complex, de planning van de aanbestedingen zijn krap, gerechtelijke procedures worden aangespannen, wederzijdse verplichtingen worden niet nagekomen, en er is onvoldoende capaciteit bij de aannemers. Het risico kan tot ondoelmatige en onrechtmatige uitgaven leiden.

Toelichting beheersing

Om het risico te beheersen worden de verlengingen van de PGO-contracten conform de aanbestedingskalender PGO gedaan. In dit kader wordt binnen het cluster AM een centraal team ingericht van waaruit werkdrukverlichting en diverse verbetertrajecten worden geïnitieerd. Werkdrukverlichting zal onder andere plaatsvinden door het beschikbaar stellen van capaciteit aan de teams die opereren in de verschillende gebieden.

Ontwikkeling risico

Ten opzichte van het voorgaande jaar is het risico gelijk gebleven, hoewel er wel veel verbeterinitiatieven hebben plaatsgevonden. Doordat de oorzaken divers zijn, zijn veel maatregelen nodig om dit risico voor de toekomst te mitigeren.

4. Treinpunctualiteit

Het risico onder treinpunctualiteit is treinvertraging en uitval van treinen door verminderde of suboptimale operationele prestaties. De capaciteit van het Nederlandse spoornetwerk wordt maximaal benut, waardoor de impact van één verstoring al snel groot is en veel reizigers raakt. Door maatregelen als gevolg van gesignaleerde of nog niet bekende onderbouwdefecten kunnen treinen niet/minder snel op de HSL rijden. De impact hiervan is voor de beschikbaarheid aanzienlijk.

Toelichting beheersing

Digitalisering van de logistieke keten, opstellen van de integrale ontwikkelagenda en het doorpakken op het maatregelenpakket spoorgoederenvervoer moeten helpen om het risico onder controle te krijgen. Het verbeterprogramma HSL-Zuid voert aanpassingen door op de dienstregeling ten aanzien van tijdelijke snelheidsbeperkingen. Er is een gezamenlijk verbeterprogramma ProRail-NS op punctualiteit en prestaties hoofdrailnet gericht op een prestatieverbetering in 2024 t/m 2026.

Ontwikkeling risico

Ten opzichte van het voorgaande jaar is het risico qua punctualiteit verbeterd. Verder is de personele bezetting (treindienstleiders) op orde. Mogelijk dat er komende jaren een tekort kan ontstaan vanwege krapte op de arbeidsmarkt.

5. Geopolitiek

Het risico onder geopolitiek is dat de organisatie, systemen en infrastructuur, waaronder IT en OT, niet betrouwbaar zijn voor nu en in de toekomst. De geopolitieke ontwikkelingen, zoals instabiliteit in Oost-Europa, vergroten enerzijds de behoefte aan een robuuste infrastructuur en anderzijds de kans op sabotage-activiteiten, zoals een cyberaanval, die grote impact kunnen hebben op de continuïteit van de bedrijfsvoering.

Toelichting beheersing

De bestaande BCM-maatregelen voor vitale ICT-infra worden continu aangescherpt. De conflicten in de wereld worden gemonitord en geanalyseerd wat betreft de impact op onze security. Er is een projectgroep gestart om de functies binnen ProRail in kaart te brengen die de nationale veiligheid kunnen schaden.

Ontwikkeling risico

Ten opzichte van het voorgaande jaar is het risico toegenomen vanwege de geopolitieke ontwikkelingen in Oost-Europa, Midden-Oosten en de toenemende spanningen met betrekking tot China. Deze ontwikkelingen vergroten de kans op cyberaanvallen.

6. Digitalisering

Het risico dat we niet of niet tijdig digitaliseren, waardoor systemen verouderd zijn en/of uitvallen. De scope en financiering hiervoor is bijgesteld, maar het risico blijft dat bijvoorbeeld het vervoerssysteem ERTMS onvoldoende werkend en werkbaar zal zijn. Verder behoeft implementatie van AI aandacht.

Toelichting beheersing

Om gebrek aan digitalisering aan te pakken is een visie op digitalisering tot 2040 gedefinieerd en een roadmap gedetailleerd voor 2024 en 2025. Noodzakelijke fundamentele systeemverbeteringen realiseren we door oude systemen die niet zijn bijgewerkt stapsgewijs te vervangen.

Ontwikkeling risico

Ten opzichte van het voorgaande jaar is het risico gelijk gebleven, ook omdat dit deels een extern karakter heeft.

Integriteit, compliance en privacy/AVG

ProRail hecht aan een open organisatiecultuur waarin zorgen/problemen aangekaart kunnen worden, deze problemen de aandacht krijgen die ze verdienen en medewerkers hiervan mogen leren. Dit brengt een reflecterende organisatie en bevlogen medewerkers met zich mee.

Update van de gedragscode

De gedragscode van ProRail geeft handvatten voor het bovengenoemde en wordt regelmatig onder de aandacht van onze medewerkers gebracht. De afdeling Integriteit, Risicomanagement en Compliance (IRC) is in 2023 gestart met een update van deze gedragscode en is in 2024 verder opgepakt. In sessies met medewerkers uit de hele organisatie is het gesprek aangegaan over vier thema's: omgaan met elkaar, omgaan met belangen, omgaan met informatie, en omgaan met bedrijfsmiddelen. Dit jaar vonden de sessies voor de laatste drie thema's plaats. Door collega's te betrekken bij de totstandkoming van de gedragscode wordt het draagvlak voor de gedragscode vergroot. Ook zijn hierdoor bewustwording en preventie versterkt.

Daarnaast schreef IRC dit jaar een leidraad *Sociale veiligheid* en twee nieuwe regelingen *Omgaan met belangen* en *Zorgvuldig overweg met informatie* om medewerkers meer richting te geven:

- Hoe medewerkers moeten handelen om (schijn van) *belangenverstrengeling te voorkomen*;
- Hoe medewerkers *zorgvuldig overweg gaan met informatie* door kaders te stellen aan het omgaan met, beheren en beveiligen van informatie; en
- Hoe invulling te geven aan *sociale veiligheid* op de werkvloer door handvatten hiervoor te geven.

Programmatische activiteiten

IRC heeft in 2024 gezorgd voor onder andere presentaties, e-learnings en workshops over integriteit en compliance, waaronder:

- Een e-learning over de gedragscode met acteurs Jennifer Hoffman en Max van den Burg, waarin complexe thema's rondom integriteit en compliance op grappige en leerzame wijze aan de orde worden gesteld;
- Workshops en presentaties over sociale veiligheid als voortzetting van het programma dat sinds 2019 loopt;
- Een e-learning *AVG@work* om de kennis over de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG) van de hele organisatie op niveau te houden;
- Een organisatiebrede compliance-bijeenkomst om resultaten van een gehouden enquête over compliance-risico's binnen ProRail te bespreken.

Daarnaast is aandacht besteed aan de week van de integriteit door publicaties over frauderisicomanagement, pesten en een herhaling van de workshop 'Kijkje in de keuken bij de i van IRC'.

Integriteitscultuur en sturen op compliance

In 2024 is binnen de organisatie onderzoek verricht naar risicogebieden voor compliance waardoor meer overzicht ontstaat wat medewerkers als belangrijk ervaren, zij zich gehoord voelen en dit meegenomen kan worden naast de signalen, vragen en meldingen op het gebied van compliance die gedurende 2024 reeds bij IRC binnenkwamen. Door dit beeld op te halen binnen de organisatie geeft dit de mogelijkheid om in toenemende mate preventief te sturen op compliance.

De ombudsfunctie is in 2022 gestart als pilot en vanaf 2023 officieel ondergebracht bij IRC. Het aantal aanvragen is vanaf dat moment constant gebleven. In 2024 zijn er namelijk opnieuw dertien aanvragen bij IRC binnengekomen. Daarnaast bestaat binnen de organisatie de behoefte aan een laagdrempeligere conflictbehandeling, waardoor wordt gewerkt aan een voorportaal om medewerkers nog gemakkelijker begeleiding te bieden.

Adviesvragen en meldingen

Het aantal meldingen en adviesaanvragen in 2024 bedraagt in totaal 119 (2023: 135), waarvan 63 meldingen (2023: 61) en 56 (2023: 74) adviesvragen. De totaliteit laat een constante zien, maar wel is een andere samenstelling zichtbaar. Dit jaar is een stijging in meldingen te zien en daling in de adviesvragen. De reden is dat er relatief veel adviesvragen bij de Corporate Compliance Officer (CCO) zijn die aan de voorkant worden opgelost en, op grond van vertrouwelijkheid en behoefte, niet in het overzicht worden opgenomen. Het aantal potentiële adviesvragen en ook meldingen is in de praktijk daardoor groter, maar het aan de voorkant oplossen van een zorg/probleem verdient de voorkeur voor alle betrokkenen en vooral de melder.

Meldingen werden het meest gedaan rondom het thema *schending wet- en regelgeving*, maar ook veel meldingen werden gedaan met betrekking tot *ongewenste omgangsvormen/intimidatie* en *informatielekken*. Dit geldt eveneens voor de adviesvragen, aanvullend worden ook veel vragen over *belangenverstrengeling* gesteld. Intussen heeft IRC voor de organisatie een stroomschema ontwikkeld hoe om te gaan met het lekken van gevoelige informatie.

ProRail kent naast deze procedures ook andere mogelijkheden om medewerkers te helpen, bijvoorbeeld bedrijfsmaatschappelijk werk. IRC heeft eveneens een verwijs- en adviesfunctie.

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

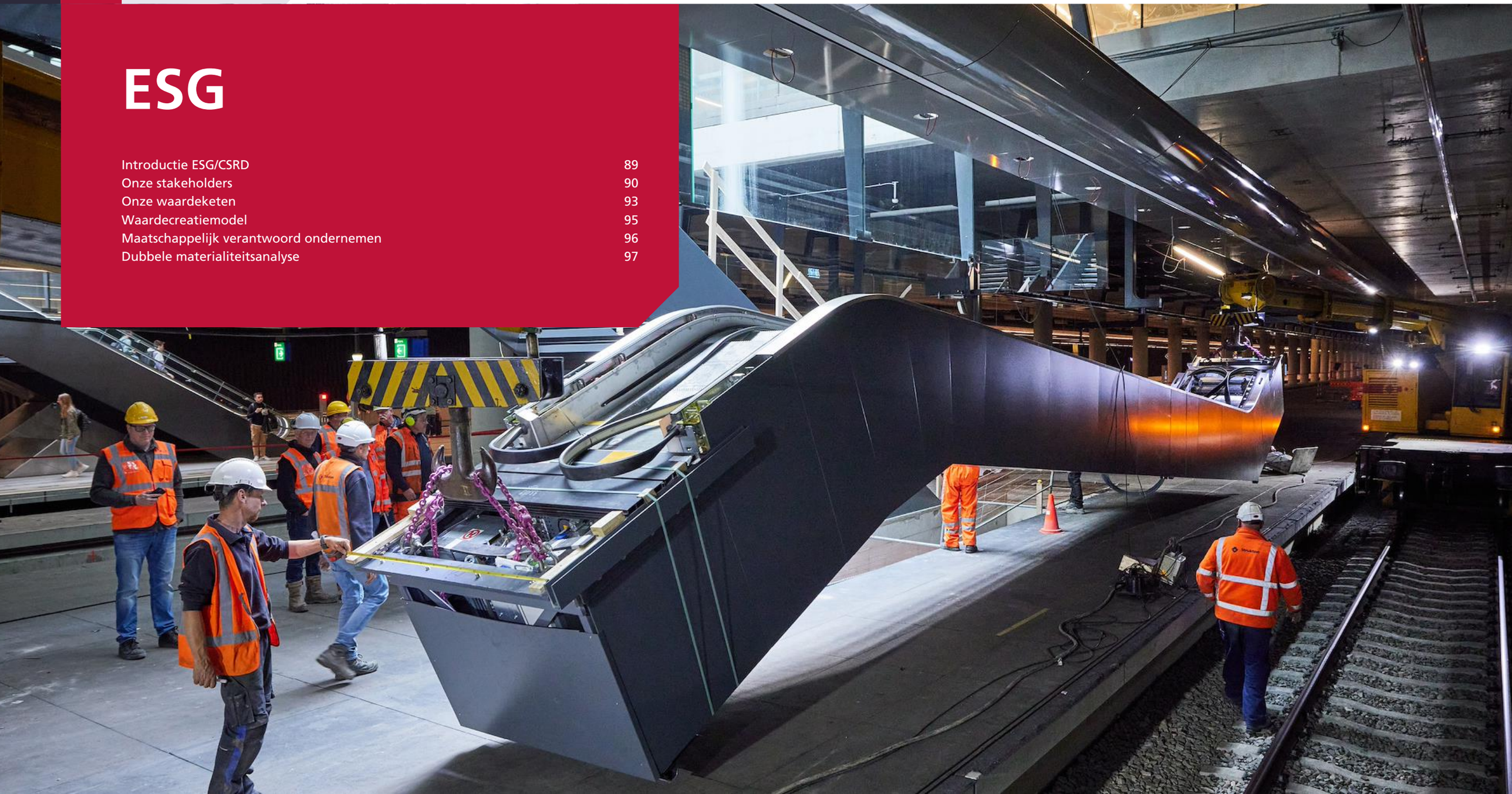
In 2024 heeft IRC de *AVG@work* e-learning gemaakt en uitgerold om de basiskennis over de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG) van de ProRail-medewerkers op niveau te houden. Daarnaast zijn workshops en trainingen gegeven over de regels die gelden voor het verwerken van persoons- en politiegegevens om de kennis over privacy, AVG en Wpg binnen ProRail te vergroten.

Ook is een AVG-audit uitgevoerd naar het privacy-management binnen ProRail en is een verplichte interne audit Wpg afgerond waarbij de inrichting en beheersing van de verwerking van de politiegegevens, maar ook bewustwording en training over Wpg werden getoetst. Het resultaat van deze audit was positief met enkele verbeterpunten.

Verder is dit jaar een vergelijkbaar aantal datalekken met persoonsgegevens/politiegegevens binnengekomen en conform de AVG/Wpg afgehandeld. Er zijn in 2024 ruim maatregelen getroffen (zoals voornoemde e-learning, trainingen en workshops) om datalekken in de toekomst te voorkomen.

ESG

Introductie ESG/CSRD 89
Onze stakeholders 90
Onze waardeketen 93
Waardecreatiemodel 95
Maatschappelijk verantwoord ondernemen 96
Dubbele materialiteitsanalyse 97





Introductie ESG/CSRD

Om te rapporteren over prestaties op het gebied van klimaat en milieu (Environmental), maatschappij (Social) en goed ondernemingsbestuur (Governance) bestaan veel verschillende rapportagestandaarden. Dit is een van de redenen waarom de Europese Commissie de Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) in het leven heeft geroepen als richtlijn voor duurzaamheidsverslaggeving voor grote ondernemingen. Deze richtlijn heeft als doel de vergelijkbaarheid en transparantie van duurzaamheidsprestaties te bevorderen.

De CSRD omvat verschillende onderwerpen met betrekking tot duurzaamheid, zoals strategie, KPI's, doelen, rol van het management, risico's en ketenafhankelijkheden. Informatie hierover wordt vanuit twee invalshoeken benaderd, de zogeheten dubbele materialiteit: de impact die de onderneming heeft op haar omgeving en de impact die de omgeving heeft op de onderneming. De toelichtingsvereisten van CSRD zijn verder uitgewerkt in European Sustainability Reporting Standards (ESRS), die de inhoud en vorm van het duurzaamheidsverslag bepalen.

ProRail dient volgens huidige Europese afspraken vanaf verslagjaar 2025 te voldoen aan de CSRD. Op 26 februari 2025 heeft de Europese Commissie een wetsvoorstel gepubliceerd, het Omnibus-vereenvoudigingspakket, om de duurzaamheidswetgeving fors aan te passen. Het vereenvoudigingspakket ziet toe op een versimpeling en ook aangepaste tijdslijnen voor de toepassing van de regelgeving. Wij volgen deze ontwikkelingen op de voet en zullen afwegen welke impact dit heeft op het implementatietraject binnen ProRail.

Voor verslagjaar 2023 en eerder rapporteerden wij in lijn met de Global Reporting Initiative (GRI ''with reference''). In het jaarverslag over 2024 rapporteren wij niet langer in lijn met GRI, maar bereiden wij ons voor op de CSRD. Ons jaarverslag over 2024 is daarmee nog niet volledig CSRD-compliant. Wij lichten het proces van het bepalen van de materiële thema's en de inhoud van deze thema's toe en gaan nader in op het vervolgproces om CSRD-compliant te worden.

Op alle ondernemingen die in scope van de CSRD vallen, is ook de EU-Taxonomie van toepassing. De EU-Taxonomie maakt duidelijk welke activiteiten die bijdragen aan het halen van het doel van de EU om in 2050 klimaatneutraal te zijn wel of niet duurzaam mogen heten. Opvolging van de EU-Taxonomie zal plaatsvinden in 2025.

In aanloop van de overgang van GRI naar de CSRD heeft Deloitte voor boekjaar 2024 een externe controle met beperkte mate van zekerheid uitgevoerd op de relevante KPI's per materieel thema, aangevuld met vrijwillige KPI's. De indicatoren die in scope zijn, staan benoemd in het assurancerapport van Deloitte.



Onze stakeholders

In contact met onze stakeholders

ProRail streeft naar een open, betrokken en constructieve relatie met maatschappelijke, bestuurlijke en politieke stakeholders. Zowel landelijk als regionaal. Het onderhouden van deze relaties draagt bij aan gezamenlijke vooruitgang en betere samenwerking. Door proactief de dialoog aan te gaan worden stakeholders geïnformeerd over dilemma's waar ProRail mee te maken heeft, en worden zij betrokken bij oplossingen. Transparantie en betrouwbaarheid staan centraal. Gedurende het hele jaar vinden op verschillende niveaus gesprekken plaats met stakeholders. Zowel in regulier werkoverleg als in speciale sessies gericht op het verbeteren van de samenwerking en het afstemmen van verwachtingen op maatschappelijke thema's.

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 deze belangen proactief bij elkaar. Het team Omgevingscommunicatie is werkzaam in alle delen van Nederland en zorgt ervoor dat de buren van het spoor op de hoogte zijn van wat er op het spoor bij hen in de buurt speelt.

Onze spoorpartners

Onze spoorpartners zijn onder meer (regionale) reizigersvervoerders, goederenvervoerders, verladers, havens, aannemers, ingenieursbureaus, inspecties, werkplekbeveiligingsbedrijven, kabelaannemers 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 werken we nauw samen, bijvoorbeeld met de Stichting Klimaatvriendelijk Aanbesteden & Ondernemen (SKAO), NS, Rijkswaterstaat en het ministerie van IenW.

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 besteden we waar mogelijk uit.

Overheid

Ministeries en decentrale overheden

ProRail werkt nauw samen met het ministerie van IenW. Ook onderhouden we contacten met andere ministeries en decentrale overheden, waaronder gemeentes en provincies. Zo doet ProRail sinds afgelopen zomer mee aan het programma Opwek Energie op Rijksvastgoed (OER) van het ministerie van Klimaat en Groene Groei (KGG). Dit doen we om bij te dragen aan de energietransitie in Nederland en om de doelen van de Regionale Energiestrategie (RES) te halen. Daarnaast hebben we regelmatig gesprekken met het ministerie van EZK over netbeheer. Vooral met het oog op de actuele uitdagingen rond netcongestie. ProRail spreekt verder met het ministerie van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur (LVVN) over biodiversiteit en natuur. Met het ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening (VRO) praten we over thema's als de ontsluiting van nieuwe woonwijken en NOVEX (Nationale OmgevingsVisie EXecutiekracht).

Tweede Kamer

De Tweede Kamer speelt een cruciale rol in de besluitvorming over het spoor. Daarom vindt ProRail het belangrijk om Kamerleden te laten zien wat de besluiten die zij nemen, betekenen voor de dagelijkse praktijk op en rond het spoor. Het afgelopen jaar hebben Kamerleden onder meer werkbezoeken gebracht aan de HSL ter hoogte van Rijpwetering, PHS Amsterdam, Kijfhoek, de Nedersaksenlijn en station Den Haag Centraal. Daarnaast zijn de Kamerleden veelvuldig bijgepraat over onderwerpen als spoorgoederenvervoer, ERTMS en het verbeterprogramma Betrouwbaar Beter.

Ten behoeve van de formatie en het opstellen van het regeerprogramma in het eerste halfjaar van 2024, stelde ProRail *position papers* op. Hierin stonden concrete voorstellen over hoe het spoor kan bijdragen aan oplossingen voor uitdagingen rond instandhouding, spoorgoederenvervoer, woningbouw en netcongestie. Deze voorstellen zijn mede gebaseerd op gesprekken met stakeholders, waaronder personen- en goederenvervoerders, verladers, reizigersorganisaties, overheden, aannemers en professionals in en rondom het spoor.

Vervoerders

Samenwerking met de goederensector

We werken op veel fronten nauw samen met de goederensector. In het Directeurenoverleg Goederen en het Operationeel Management Overleg bespreken we alle zaken die het spoorgoederenvervoer raken. In 2024 was er onder meer veel aandacht voor het programma Infra op orde op de goederencorridor Zee-Zevenaar. Ook spraken we veel over de voorbereiding en uitvoering van de omleidingsroutes in relatie tot de 80-weekse buitendienststellingen in Duitsland.

Daarnaast neemt ProRail deel aan diverse sectoroverleggen (Platform Spoorgoederenvervoer en Leefomgeving en Logistieke Alliantie) waar het spoorgoederenvervoer op de agenda staat.

Samenwerking met havenbedrijven en verladers

Om de samenwerking met havenbedrijven, verladers, operators en terminals verder te verbeteren zijn we in 2024 (opnieuw) gestart met Spoordialogen. In deze dialogen gaan we met deze partijen in gesprek over relevante, actuele ontwikkelingen. Ook in 2025 organiseren we deze bijeenkomsten weer met de havenbedrijven.

Rijkswaterstaat

ProRail en Rijkswaterstaat (RWS) werken intensief samen aan diverse thema's, zoals marktbenadering, projectuitvoering, arbeidsmarktvraagstukken, asset management, tunneltechnologie, IT, communicatie, verkeersmanagement, innovatie, duurzaamheid en cyberveiligheid. Zo zijn RWS en ProRail in november 2024 gezamenlijk in gesprek gegaan met de Tweede Kamer over de aanbesteding van infraprojecten. De voortgang van de genoemde onderwerpen wordt structureel besproken. Eens per jaar worden de bewindspersonen van het ministerie van IenW geïnformeerd.

Consumentenorganisaties

Elke twee maanden gaat ProRail met NS en het ministerie van IenW in gesprek met consumentenorganisaties. We doen dit tijdens het Landelijk Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer (Locov). Hierbij zijn onder andere betrokken: Rover, de ANWB, Ieder(In) en Natuur & Milieu. Met Rover hebben we ook buiten het Locov om intensieve gesprekken, als vast onderdeel van onze samenwerking.

Kennisgrenzen verleggen

ProRail werkt nauw samen met diverse kennispartners, zoals TNO en TU Delft, om nieuwe inzichten te ontsluiten en kennis uit andere sectoren en de wetenschap te benutten. Het Loket Marktinnovaties biedt ruimte voor marktpartijen om met innovatieve oplossingen te komen, zoals het plaatsen van smart sensoren en het testen van een geluiddiffractor op een laag scherm langs het spoor. Daarnaast is ProRail actief in de Coalitie Groene Netten. Binnen deze coalitie werken we aan vergroening en circulariteit. Dit doen we samen met MVO Nederland en andere infrabedrijven, zoals Rijkswaterstaat, KPN, TenneT, Stedin, Enexis, Alliander en Gasunie.

Samenwerking met internationale partners

In 2021 presenteerde de Europese Commissie de Efficient and Green Mobility Strategy, onderdeel van de EU Green Deal en de strategie voor duurzame en slimme mobiliteit. De Commissie streeft naar een CO2-reductie van 55% in 2030 (Fit for 55) en 90% in 2050. Dit pakket omvat de herziening van de TEN-T verordening en een Actieplan spoor.

In juli 2023 stelde de Commissie een nieuwe verordening voor capaciteitsmanagement op het Europese spoor voor, als juridische basis voor het Time Table Redesign-project. Dit moet spoorbeheerders in staat stellen meer treinen te accommoderen door harmonisatie van processen, zowel voor passagiers als vracht. ProRail voerde op verzoek van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een impactscan uit, gevolgd door een kosteninschatting. Belangrijke aandachtspunten zijn de implementatie van ICT-systemen en de stabiliteit van projectuitvoering. ProRail heeft ook de tekstversies van het Europees Parlement en de Raad van Transportministers getoetst en adviezen gegeven op ingediende amendementen. De definitieve tekst van de verordening wordt sinds najaar 2024 besproken. ProRail draagt via RailNetEurope (RNE), Platform of Rail Infrastructure Managers in Europe (PRIME) en European Rail Infrastructure Managers (EIM) bij aan de afronding en implementatie.

ProRail ondersteunt het actieplan door pilots voor betere verbindingen met Londen en Barcelona en het Eurolink-initiatief, dat Europese spoorbeheerders samenbrengt voor uitbreiding en verbetering van internationale treindiensten. Eurolink wordt in 2025 ondergebracht bij RNE.

Om het spoor aantrekkelijker te maken voor internationale reizigers, ondersteunt ProRail het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat bij internationale samenwerking in het International Passenger Rail Platform (IRP). Samen met het ministerie, KLM, Schiphol en NS heeft ProRail de Actieagenda Trein en Luchtvaart geüpdatet, met als doel de trein aantrekkelijker te maken voor bestemmingen als Londen, Parijs, Brussel, Düsseldorf, Frankfurt en Berlijn. Publicatie wordt in het voorjaar van 2025 verwacht. ProRail draagt ook bij aan het onderzoeksprogramma Europe's Rail, met concrete projecten in uitvoering.

ProRail is actief in het Time Table Redesign-project via de Rail Freight Corridors en RailNetEurope. In 2024 is de samenwerking met stakeholders geïntensiveerd voor de implementatie van Technische Specificaties voor Interoperabiliteit (TSI's). ProRail heeft via het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en EIM bijgedragen aan herzieningen van de meeste TSI's.

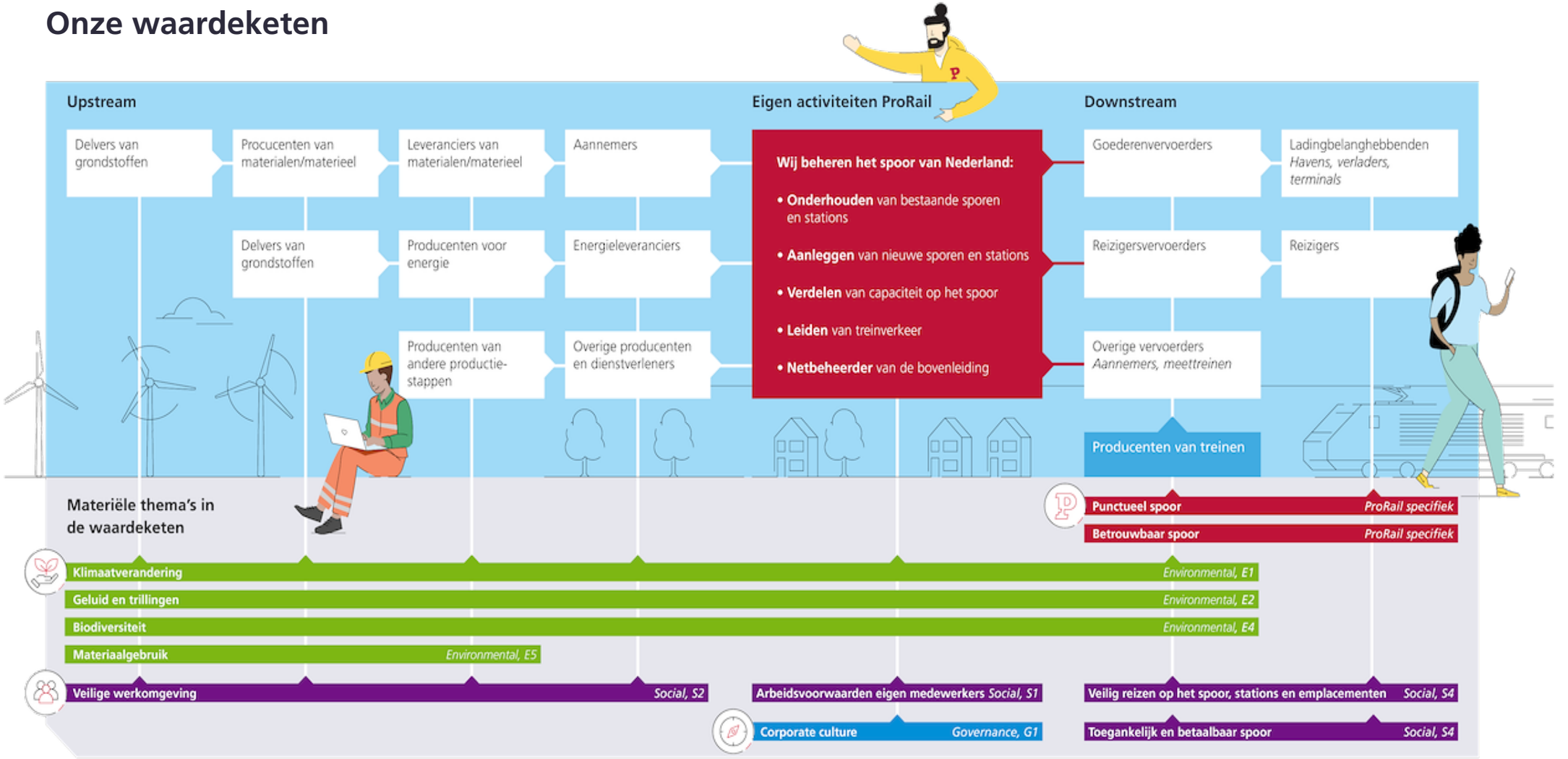
Als lid van de Union Internationale des Chemins (UIC) richt ProRail zich op samenwerking met European Rail Infrastructure Managers (EIM). John Voppen (CEO ProRail) is tot juni 2025 vice-president van EIM. Binnen EIM leidt ProRail werkgroepen voor ERTMS, Geluid, Telecom, Resilience, Stations en LOC&PAS. Samen met Duitsland werkt ProRail aan de Joint Declaration of Intent voor gezamenlijke acties ter bevordering van spoorgoederenvervoer. In 2024 is financiering geregeld voor de ATO-pilot op de Betuweroute.

Binnen PRIME, een platform voor spoorbeheerders en de Europese Commissie, fungeert ProRail als (co-)voorzitter van de subgroepen Finance en KPI's. ProRail neemt deel aan de jaarlijkse internationale benchmark van Europese spoorbedrijven en presteert internationaal goed.

ProRail heeft buitenlandse delegaties ontvangen uit onder andere Litouwen, Frankrijk en Duitsland en de bilaterale contacten met spoorbeheerders uit Duitsland, België en Frankrijk zijn toegenomen. ProRail nam deel aan de Connecting Europe Days in Brussel en de spoorbeurs Innotrans in Berlijn.

Samen met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft ProRail vijf webinars en een ontmoeting in Warschau georganiseerd voor een project gefinancierd door de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO), gericht op de aansluiting van Oekraïne bij de EU. ProRail bereidt de levering van goederen aan Oekraïne in 2025 voor.

Onze waardeketen



Binnen de CSRD is bepaald dat organisaties moeten rapporteren over de voor haar materiële thema's binnen de eigen bedrijfsactiviteiten, en/of over de impact van de eigen bedrijfsactiviteiten op de gehele waardeketen. Hiermee wordt een bredere weergave van de duurzaamheidsprestaties gegeven.

Toelichting op de waardeketen en afbakening

De waardeketen van ProRail start bij het delven van grondstoffen die benodigd zijn voor de (productie van) materialen die ProRail en de upstream spoorpartners gebruiken om de exploitatie, het onderhoud en de vernieuwing van het spoor en de stations mogelijk te maken. Dit is in overeenstemming met de geldende beheerconcessie van de hoofdspoorweginfrastructuur.

De waardeketen eindigt bij het beschikbaar stellen van het spoor en het mogelijk maken van vervoer over het spoor in Nederland voor klanten en eindgebruikers. Klanten van ProRail zijn in dit kader de reizigers- en goederenvervoerders en overige vervoerders (o.a. aannemers, meettreinen). De eindgebruikers zijn de reizigers en ladingbelanghebbenden (havenbedrijven, verladers, terminals). De invloed die ProRail heeft nadat de reizigers op hun bestemming zijn aangekomen of de goederen zijn overgedragen aan de ladingbelanghebbenden, is zeer beperkt, waardoor onze waardeketen in het kader van de duurzaamheidrapportage stopt bij onze eindgebruikers.

Producenten van treinen zijn aangemerkt als upstream stakeholders. ProRail heeft door de wijze van aanleg van het spoor invloed op de treinen die erop kunnen rijden en daarmee invloed op de productievereisten van die treinen.

Waardecreatiemodel

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.

Wat we nodig hebben?

Natuurlijk kapitaal
- Materiaal
- Grond en sloten
- (Duurzame) energiebronnen

Sociaal kapitaal
- Stakeholders

Menselijk kapitaal
- Betrokken en vakkundige medewerkers

Intellectueel kapitaal
- Kennisuitwisseling
- Innovaties

Geproduceerd kapitaal
- Spoornetwerk
- Stations

Financieel kapitaal
- Subsidies
- Vergoedingen

Wat we doen?

We beheren het spoor van Nederland

- Onderhouden
- Aanleggen
- Capaciteit verdelen
- Treinverkeer leiden
- Netbeheerder van de bovenleiding



Risicomanagement

Corporate Governance

Onze strategische ambities

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



Wat we realiseren?

Natuurlijk kapitaal
- CO_2-voetafdruk
- Biodiversiteit

Sociaal kapitaal
- Klanttevredenheid en reputatie
- Veilige leefomgeving
- Hinder van trillingen, geluid en afval

Menselijk kapitaal
- Divers medewerkersbestand
- Bevlogen ProRailers
- Veilige werkomgeving

Intellectueel kapitaal
- Innovatieve oplossingen

Geproduceerd kapitaal
- Punctueel spoor
- Betrouwbaar spoor
- Capaciteit
- Stations en spoorvernieuwingen
- Veilig reizen op het spoor, stations en emplacementen

Financieel kapitaal
- Betaalbaar spoor





Maatschappelijk verantwoord ondernemen

Onze maatschappelijke functie

Maatschappelijk verantwoord ondernemen is geïntegreerd in de bedrijfsdoelstellingen van ProRail. We streven naar een veilig en duurzaam spoor. Tegelijkertijd geven we aandacht aan transparantie, professioneel opdrachtgeverschap, goed werkgeverschap, duurzame leeftijdsopbouw van ons personeelsbestand en integriteit.

Ambities

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

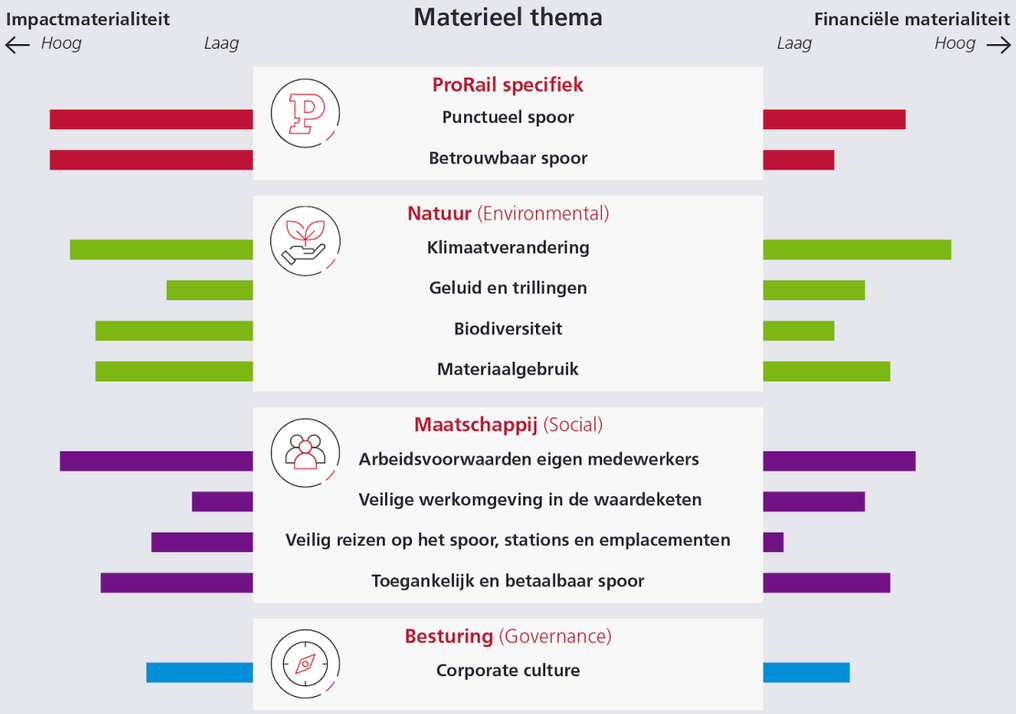
In lijn met de Lange Termijn Spooragenda van het ministerie van IenW wil ProRail dat het spoor in vergelijking met andere modaliteiten zijn leidende positie als duurzaam transportmiddel behoudt. Ook willen we voorop blijven lopen op het gebied van duurzame innovaties. Deze ambities willen we als volgt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

1. Bevorderen dat vervoer per spoor een substantieel aandeel houdt in de groei die Nederland de komende jaren verwacht in alle vervoersmodaliteiten (weg, water, rail en lucht).
2. De spoorinfra nog duurzamer maken, zoveel mogelijk circulair en vrij van CO_2-emissie in 2050.

Daarom hebben we duurzaamheid expliciet opgenomen in onze strategische ambities: Verbindt, Verbetert, Verduurzaamt, Bevlogen ProRailers en Betaalbaar spoor.

Dubbele materialiteitsanalyse

Door middel van een materialiteitsanalyse inventariseren wij welke duurzaamheidsthema's materieel zijn voor ProRail en onze stakeholders. Wij beoordelen de materiële thema's jaarlijks op basis van algemene signalen vanuit de organisatie, onze stakeholders en de maatschappij.



In het jaarverslag 2023 hebben wij over onze materiële thema's gerapporteerd volgens de Global Reporting Initiative (GRI) ' With reference'. In het jaarverslag 2024 sluit de materialiteitsanalyse aan bij de CSRD, waarmee we zijn overgegaan naar het rapporteren volgens de 'dubbele materialiteit'. Bij de dubbele materialiteit is sprake van twee invalshoeken, namelijk de impactmaterialiteit en de financiële materialiteit. Impactmaterialiteit is de impact die ProRail heeft (of kan hebben) op mens of milieu. Financiële materialiteit heeft betrekking op het genereren van risico's of kansen die voor ProRail op korte, middellange of lange termijn invloed (kunnen) hebben op haar financiële positie, financiële prestaties of kasstromen. De materiële thema's zijn dus bepaald op basis van zowel impact- als financiële materialiteit. De impacts, risico's en kansen kunnen zowel positief als negatief zijn.

Proces dubbele materialiteitsanalyse

We zijn het proces om te komen tot de dubbele materialiteitsanalyse gestart met het identificeren en prioriteren van onze stakeholders. Hierbij zijn de stakeholders **[link naar 'onze stakeholders']** in kaart gebracht waarop ProRail met haar bedrijfsactiviteiten invloed heeft, alsmede de stakeholders die met hun activiteiten invloed hebben op ProRail.

Daarnaast is het kernteam CSRD opgericht. Het kernteam heeft een lijst opgesteld met duurzaamheidsonderwerpen die potentieel materieel zijn voor ProRail. Hiervoor zijn vervolgens impacts, risico's en kansen geïdentificeerd, die in een workshop onder leiding van het kernteam zijn beoordeeld door een brede groep medewerkers met expertise op de betreffende onderwerpen. De externe stakeholders zijn in de huidige totstandkoming vertegenwoordigd door deze groep medewerkers.

Hierna hebben we workshops georganiseerd voor het valideren en prioriteren van de scores voor zowel de impact- als financiële materialiteit. Aan de hand van de door het kernteam bepaalde drempelwaardes, is tot het huidige overzicht van materiële thema's gekomen. De Executive Committee heeft het proces en de materiële thema's gevalideerd.

De materiële thema's geven een goed beeld van de belangrijkste onderwerpen voor ProRail en komen grotendeels overeen met de onderwerpen waarop we ons richten in onze strategie.

Materiële thema's

Materieel thema	Beschrijving	Keten	ESRS standaard
ProRail specifiek			
Punctueel spoor	Reizigers en goederen op de geplande tijd laten aankomen op hun bestemming.	Downstream	ProRail specifiek thema
Betrouwbaar spoor	Levering van beschikbare treinpaden garanderen en treinen laten rijden volgens de geplande dienstregeling.	Downstream	ProRail specifiek thema
Natuur (Environmental)			
Klimaatverandering	Aanpassen aan de klimaatverandering (adaptation) om de schade hiervan op bedrijfsactiviteiten te minimaliseren. Verkleinen van de impact op de klimaatverandering (mitigation) door het minimaliseren van de emissie van broeikasgassen.	Upstream, eigen activiteiten, downstream	ESRS E1: Klimaatverandering
Geluid en trillingen	Hinder voor de omgeving als gevolg van geluid en trillingen.	Upstream, eigen activiteiten, downstream	ESRS E2: Vervuiling
Biodiversiteit	Ontwikkeling en behoud van biodiversiteit.	Upstream	ESRS E4: Biodiversiteit en ecosystemen
Materiaalgebruik	Stimuleren duurzaam/circulair materiaalgebruik.		ESRS E5: Materiaalgebruik en circulaire economie
Maatschappij (Social)			
Arbeidsvoorwaarden eigen medewerkers	Goede primaire en secundaire arbeidsvoorwaarden.	Eigen activiteiten	ESRS S1: Eigen medewerkers
Veilige werkomgeving in de waardeketen	Veilige werkomstandigheden op en rond het spoor.	Upstream	ESRS S2: Arbeiders in de keten
Veilig reizen op het spoor, stations en emplacementen	Veilige infrastructuur, stations en emplacementen en veilige verkeersleiding over het spoor.	Downstream	ESRS S4: Consumenten en eindgebruikers
Toegankelijk en betaalbaar spoor	Diensten toegankelijker maken en toegankelijk houden door goede fysieke toegankelijkheid en betaalbaarheid.	Downstream	ESRS S4: Consumenten en eindgebruikers
Besturing (Governance)			
Corporate culture	Transparante en ethische bedrijfsvoering.	Eigen activiteiten	ESRS G1: Zakelijk gedrag

Punctueel spoor
ProRail maakt impact op de samenleving door het faciliteren van de best mogelijke omstandigheden om reizigers en goederen op de geplande tijd te laten aankomen op hun bestemming. Wanneer wij hier niet aan voldoen (door in- en externe verstoringen, zoals infraverstoringen , suïcides, onvoorspelbare weersomstandigheden en verstoringen bij vervoerders door tekort aan materieel en personeel) heeft dat als gevolg dat reizigers en goederen later dan gepland aankomen op hun bestemming en de trein daardoor een minder aantrekkelijk alternatief wordt ten opzichte van andere modaliteiten. Bij een punctueel spoor zal de trein juist een aantrekkelijker alternatief worden ten opzichte van andere modaliteiten, en bijdragen aan onder andere de modal shift, klimaatdoelstellingen en verbinding.

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 van een verstoring te versnellen en de impact van een verstoring voor onze stakeholders te beperken. We handelen zo betrouwbaar mogelijk door voorspelbaar in informatiebehoeften te voorzien.

Klimaatverandering
Klimaatverandering is een wereldwijd thema, waar ook ProRail door geraakt wordt. ProRail zal zich moeten aanpassen aan de klimaatverandering (adaptation) om de schade hiervan te minimaliseren en haar bedrijfsactiviteiten op een haalbare en verantwoorde manier voort te kunnen zetten. Denk hierbij onder andere aan effecten op de bodem van het spoor door droogte of juist hevige regenval die voor verstoringen en/of onveilige situaties op en langs het spoor kunnen zorgen. Daarnaast heeft ProRail de kans om bij te dragen aan het verkleinen van haar impact op de klimaatverandering (mitigation) door het minimaliseren van emissie van broeikasgassen (GHG).

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.

Biodiversiteit
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.

Materiaalgebruik
De grondstoffen en materialen die gebruikt worden bij de aanleg, het onderhoud en de vernieuwing van het spoor zijn milieubelastend. Het is in veel gevallen kostbaar en complex om van deze grondstoffen en materialen af te stappen naar een milieuvriendelijk alternatief. ProRail stimuleert duurzaam/circulair materiaalgebruik bij aanbestedingen.

Arbeidsvoorwaarden eigen medewerkers
ProRail investeert in haar medewerkers, waaronder eigen- en inhuurmedewerkers, met goede primaire en secundaire arbeidsvoorwaarden.

Veilige werkomgeving in de waardeketen
Onze opdrachtnemers en vervoerders kunnen rekenen op veilige werkomstandigheden op en rond het spoor.

Veilig reizen op het spoor, stations en emplacementen
ProRail voorziet reizigers en ladingbelanghebbenden van een zo veilig mogelijke infrastructuur en verkeersleiding over het spoor en van veilige stations en emplacementen.

Toegankelijk en betaalbaar spoor
Vanuit het maatschappelijk belang is het belangrijk om onze diensten toegankelijk te maken en te houden voor iedereen. Hieronder valt de fysieke toegankelijkheid van de stations en de treinen, maar ook de toegankelijkheid die gerelateerd is aan de betaalbaarheid van het spoor en verder in de keten de betaalbaarheid van de trein.

Corporate Culture
ProRail heeft een maatschappelijk karakter en werkt met publieke middelen, waardoor transparante en ethische bedrijfsvoering van belang zijn.

Overig thema: Cybersecurity
Het thema cybersecurity is vanuit de dubbele materialiteitsanalyse niet als separaat materieel thema geïdentificeerd, aangezien het meerdere materiële thema’s raakt. Voor de transparantie vermelden wij deze hier wel. 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.

Assurance-rapport

Assurance-rapport met beperkte mate van zekerheid van de onafhankelijke accountant over de duurzaamheidsinformatie in het jaarverslag 2024 van ProRail B.V.

Aan: de aandeelhouder en de raad van commissarissen van ProRail B.V.

Onze conclusie

Wij hebben een assurance-opdracht met beperkte mate van zekerheid uitgevoerd op de duurzaamheidsinformatie in het jaarverslag 2024 van ProRail B.V. te Utrecht.

Op basis van de door ons uitgevoerde werkzaamheden en de verkregen assurance-informatie is ons niets gebleken op grond waarvan wij zouden moeten veronderstellen dat de in het jaarverslag opgenomen duurzaamheidsinformatie geen, in alle van materieel belang zijnde aspecten, getrouwe weergave geeft van:

- Het beleid ten aanzien van duurzaamheidsonderwerpen en
- De bedrijfsvoering, de gebeurtenissen en de prestaties op dat gebied in 2024

in overeenstemming met de van toepassing zijnde criteria zoals toegelicht in de sectie ‘Criteria’.

De reikwijdte van onze assurance-opdracht voor het jaar 2024 bestaat uit de geselecteerde indicatoren, zoals opgenomen in de bijlage van dit assurance-rapport en die in de hoofdstukken Onze prestaties, Bevlogen ProRailers en Besturing in het jaarverslag zijn opgenomen.

De basis voor onze conclusie

Wij hebben onze assurance-opdracht verricht volgens het Nederlands recht, waaronder de Nederlandse Standaard 3000A ‘Assurance-opdrachten anders dan opdrachten tot controle of beoordeling van historische financiële informatie (attest-opdrachten)’. Deze opdracht is gericht op het verkrijgen van een beperkte mate van zekerheid. Onze verantwoordelijkheden op grond hiervan zijn beschreven in de sectie 'Onze verantwoordelijkheden voor de assurance-opdracht over de duurzaamheidsinformatie'.

Wij zijn onafhankelijk van ProRail B.V. zoals vereist in de Verordening inzake de onafhankelijkheid van accountants bij assurance-opdrachten (ViO) en andere relevante onafhankelijkheidsregels in Nederland. Dit houdt onder meer in dat wij geen activiteiten ondernemen die conflicterend kunnen zijn met onze onafhankelijke assurance-opdracht. Daarnaast hebben wij voldaan aan de Verordening gedrags- en beroepsregels accountants (VGBA).

Wij vinden dat de door ons verkregen assurance-informatie voldoende en geschikt is als basis voor onze conclusie.

Criteria

De toegepaste criteria voor het opstellen van de indicatoren zijn gebaseerd op de beheerconsessie alsmede op de door ProRail intern opgestelde rapportagecriteria zoals opgenomen in het 'ProRail Beheerplan'. De gehanteerde rapportagecriteria zijn toegelicht in de hoofdstukken waarin de indicatoren zijn opgenomen en in de 'Begrippenlijst'.

De vergelijkbaarheid van de duurzaamheidsinformatie tussen entiteiten onderling en in de tijd kan beïnvloed worden door het ontbreken van geüniformeerde praktijken ter beoordeling en meting van deze informatie. Dit biedt de mogelijkheid verscheidene, acceptabele meettechnieken toe te passen.

Daarom dient de duurzaamheidsinformatie gelezen en begrepen te worden samen met de toegepaste criteria.

Ter vergelijking opgenomen informatie niet onderzocht

De duurzaamheidsinformatie over de periode 2023 is niet volledig een onderdeel geweest van een assurance-opdracht. Daarom is de ter vergelijking opgenomen duurzaamheidsinformatie over de periode 2023 en de daaraan gerelateerde toelichtingen met betrekking tot HR in de paragraaf Prestaties 2024 van het hoofdstuk Onze Prestaties in het jaarverslag 2024 niet van beperkte mate van zekerheid voorzien. Onze conclusie is niet aangepast als gevolg van deze aangelegenheid.

Beperkingen in de reikwijdte van onze assurance-opdracht

In de duurzaamheidsinformatie is toekomstgerichte informatie opgenomen in de vorm van ambities, strategie, plannen, verwachtingen en schattingen. Toekomstgerichte informatie heeft betrekking op gebeurtenissen en acties die zich nog niet hebben voorgedaan en zich wellicht ook nooit zullen voordoen. Wij geven geen zekerheid bij de veronderstellingen en de haalbaarheid van deze toekomstgerichte informatie.

De verwijzingen naar externe bronnen of websites in de duurzaamheidsinformatie maken geen onderdeel uit van de duurzaamheidsinformatie binnen de reikwijdte van onze assurance-opdracht. Wij verstrekken derhalve geen zekerheid over deze informatie.

Onze conclusie is niet aangepast als gevolg van deze aangelegenheden

Verantwoordelijkheden van de raad van bestuur en de raad van commissarissen voor de geselecteerde indicatoren

De raad van bestuur is verantwoordelijk voor het opstellen en getrouw weergeven van de geselecteerde indicatoren in overeenstemming met de criteria zoals toegelicht in de sectie 'Criteria', inclusief het identificeren van belanghebbenden en het bepalen van materiële onderwerpen. De raad van bestuur is ook verantwoordelijk voor het selecteren en toepassen van deze criteria en voor het bepalen dat deze criteria toereikend zijn voor de gerechtvaardigde informatiebehoefte van belanghebbenden, rekening houdend met de van toepassing zijnde wet- en regelgeving met betrekking tot verslaggeving. De door de raad van bestuur gemaakte keuzes ten aanzien van de reikwijdte van de geselecteerde indicatoren en het verslaggevingsbeleid zijn uiteengezet in het hoofdstuk ''Prestaties 2024'' van het jaarverslag.

De raad van bestuur is ook verantwoordelijk voor een zodanige interne beheersing die de raad van bestuur noodzakelijk acht om het opstellen van de duurzaamheidsinformatie mogelijk te maken zonder afwijkingen van materieel belang als gevolg van fraude of van fouten.

De raad van commissarissen is verantwoordelijk voor het uitoefenen van toezicht op het rapportageproces van ProRail B.V.

Onze verantwoordelijkheden voor de assurance-opdracht over de geselecteerde indicatoren

Onze verantwoordelijkheid is het zodanig plannen en uitvoeren van de assurance-opdracht dat wij daarmee voldoende en geschikte assurance-informatie verkrijgen voor de door ons af te geven conclusie.

Onze assurance-opdracht is gericht op het verkrijgen van een beperkte mate van zekerheid om de plausibiliteit van de geselecteerde indicatoren vast te stellen. De werkzaamheden variëren in aard en timing van, en zijn ook geringer in omvang, dan die bij een assurance-opdracht gericht op het verkrijgen van een redelijke mate van zekerheid. De mate van zekerheid die wordt verkregen bij een assurance-opdracht met een beperkte mate van zekerheid is daarom ook aanzienlijk lager dan de zekerheid die wordt verkregen bij een assurance-opdracht met een redelijke mate van zekerheid.

Wij passen de 'Nadere voorschriften kwaliteitsmanagement' (NV KM) toe. Op grond daarvan beschikken wij over een samenhangend stelsel van kwaliteitsmanagement inclusief vastgelegde richtlijnen en procedures inzake de naleving van ethische voorschriften, professionele standaarden en andere relevante wet- en regelgeving.

Onze assurance-opdracht bestond onder andere uit:

- Het uitvoeren van een omgevingsanalyse en het verkrijgen van inzicht in de relevante maatschappelijke thema's en kwesties en de kenmerken van de entiteit.
- Het evalueren van de geschiktheid van de toegepaste criteria, de consistente toepassing hiervan en de toelichtingen die daarover in de geselecteerde indicatoren staan.
- Via het inwinnen van inlichtingen en het op hoofdlijnen inzicht verwerven van de interne beheersingsomgeving, de rapporteringsprocessen, de informatiesystemen en het risico-inschattingsproces van de entiteit relevant voor het opstellen van de geselecteerde indicatoren, zonder het toetsen van de effectiviteit van de interne beheersingsmaatregelen.
- Het identificeren van gebieden in de geselecteerde indicatoren waar het waarschijnlijk is dat misleidende of onevenwichtige informatie of een afwijking van materieel belang als gevolg van fraude of van fouten zich zal voordoen. Het bepalen en uitvoeren van verdere werkzaamheden is gericht op het beoordelen van de plausibiliteit van de geselecteerde indicatoren in reactie op onze risico-inschatting. Deze werkzaamheden bestonden onder meer uit:
  - het inwinnen van inlichtingen bij het management (en/of relevante medewerkers) van ProRail B.V. verantwoordelijk voor de duurzaamheidsstrategie en het -beleid en de prestaties;
  - het afnemen van interviews met relevante medewerkers verantwoordelijk voor het aanleveren van informatie voor in de geselecteerde indicatoren;
  - het beoordelen van het passend zijn en plausibiliteit van de veronderstellingen en bronnen van externe partijen die zijn gehanteerd voor de berekeningen die ten grondslag liggen aan de impactdata zoals opgenomen in de paragraaf Prestaties 2024 van het hoofdstuk Onze Prestaties van het jaarverslag.
  - het verkrijgen van assurance-informatie dat de geselecteerde indicatoren aansluit op de onderliggende administraties van de entiteit;
  - het op basis van beperkte deelwaarnemingen beoordelen van relevante interne en externe documentatie;
- Het lezen van de informatie in het jaarverslag buiten de reikwijdte van onze assurance-opdracht om eventuele van materieel belang zijnde inconsistenties met de geselecteerde indicatoren te identificeren.
- Het overwegen van de algehele presentatie en evenwichtige inhoud van de geselecteerde indicatoren.

- Het overwegen of de geselecteerde indicatoren als geheel, inclusief de behandelde onderwerpen en de opgenomen toelichtingen, duidelijk en toereikend is toegelicht in overeenstemming met de toegepaste criteria.

Wij communiceren met de raad van commissarissen onder andere over de geplande reikwijdte en timing van de assurance-opdracht en over de significante bevindingen die uit onze assurance-opdracht naar voren zijn gekomen.

Utrecht, 4 april 2025

Deloitte Accountants B.V.

Was getekend: drs. G.J. Straatman RA

Bijlage:
- Overzicht van de assurance reikwijdte

Overzicht van de assurance reikwijdte
- Klantoordeel reizigersvervoerders
- Klantoordeel goederenvervoerders
- Indexatie gebruiksvergoeding
- Aantal aanrijdingen overweggebruikers
- Aantal botsingen trein - trein
- Aantal ontsporingen (Europese definitie)
- Aantal STS passages
- Aantal STS passages met gevaarpunt bereikt
- Aantal arbeidsveiligheidsincidenten
- Aantal overschrijdingen geluidproductieplafond
- Aantal transferongevallen
- Suïcides
- Reizigerspunctualiteit HRN 5 min.
- Reizigerspunctualiteit HRN 15 min.
- Reizigerspunctualiteit HSL 5 min.
- Impactvolle verstoringen infra
- Betrouwbaarheid regionale series
- CO_2-uitstoot scope 1 en 2 (CO_2-uitstoot a.g.v. eigen energieverbruik)
- Man-vrouw verhouding per management laag
- Leeftijdsopbouw
- Verzuim en vitaliteit
- Aanvullende informatie medewerkers:
  - Samenstelling medewerkersbestand
  - Aantal medewerkers naar dienstverband (vast/bepaalde tijd)
  - Aantal medewerkers naar dienstverband (full-time/part-time)
- CO_2 informatie:
  - Directe emissies van broeikasgassen (scope 1)
  - Indirecte emissies van broeikasgassen (scope 2)
  - Andere indirecte emissies van broeikasgassen (scope 3)

Jaarrekening 2024

Balans per 31 december 2024 104
Winst- en verliesrekening over 2024 105
Kasstroomoverzicht 2024 106
Toelichting op de balans, de winst- en verliesrekening en het kasstroomoverzicht 107



Balans per 31 december 2024

(vóór verwerking van het resultaat)

Bedragen in miljoenen euro's

Activa		31 december 2024		31 december 2023	
Vaste activa					
Immateriële vaste activa	1	305		286	
Materiële vaste activa	2	21.097		20.332	
Financiele vaste activa	3	6		5	
			21.408		**20.623**
Vlottende activa					
Voorraden	4	17		18	
Onderhanden projecten in opdracht derden	5	5		4	
Vorderingen en overlopende activa	6	235		418	
Liquide middelen	7	468		290	
			726		**730**
Totaal Activa			**22.134**		**21.353**

Passiva		31 december 2024		31 december 2023	
Eigen vermogen	8				
Gestort kapitaal		0,02		0,02	
Wettelijke reserve		22		25	
Agio		1.599		1.599	
Overige reserve		-17		-20	
Onverdeeld resultaat		-		-	
			1.604		**1.604**
Voorzieningen	9		65		51
Langlopende schulden	10		19.488		18.732
Kortlopende schulden en overlopende passiva	11		977		966
Totaal Passiva			**22.134**		**21.353**

Winst- en verliesrekening over 2024

Bedragen in miljoenen euro's		2024		2023	
Netto omzet					
Exploitatiebijdragen Rijksoverheid		1.268		1.083	
Gebruiksvergoeding		421		376	
Overige		50		47	
			1.738		1.506
Geactiveerde productie eigen bedrijf			145		137
Overige bedrijfsopbrengsten			6		6
Som der bedrijfsopbrengsten	14		**1.890**		**1.648**
Bedrijfslasten	15				
Kosten van uitbesteed werk en andere externe kosten		-1.134		-1.062	
Lonen en salarissen		-483		-460	
Sociale lasten		-124		-111	
Afschrijvingskosten (im)materiële vaste activa		-81		-85	
Overige waardeveranderingen (im)materiële vaste activa		-9		-5	
Bijzondere waardevermindering van vlottende activa		-0		-0	
Overige bedrijfslasten		-38		-23	
Som der bedrijfslasten			**-1.868**		**-1.746**

		2024	2023
Financiële baten en lasten	16		
Rentebaten en soortgelijke opbrengsten		20	23
Rentelasten en soortgelijke kosten		-12	-9
		8	**14**
Resultaat voor belastingen		**30**	**-84**
Belastingen	17	-0,3	3,0
Resultaat voor mutatie egalisatierekening	18	**30**	**-81**
Mutatie egalisatierekening	19	-30	81
Resultaat na belastingen		**-**	**-**

Kasstroomoverzicht 2024

Bedragen in miljoenen euro's	2024		2023	
Ontvangsten vanuit Mobiliteitsfonds	1.601		1.078	
Ontvangsten van vervoerders	419		372	
Ontvangsten van derden	149		129	
Ontvangsten beheer, onderhoud en derden (OHP)		**2.169**		**1.578**
Betalingen aan leveranciers[1]	-1.532		-1.453	
Betalingen aan werknemers	-431		-406	
Betalingen leveranciers en werknemers beheer, onderhoud en derden (OHP)		-1.963		-1.858
Afdrachten/Ontvangsten omzetbelasting		-55		-123
Betaalde/Ontvangen winstbelasting		1		-1
Kasstroom uit bedrijfsoperaties		**151**		**-403**
Ontvangen interest		22		19
Betaalde interest		-5		-5
Kasstroom uit operationele activiteiten		**169**		**-389**
Ontvangsten vanuit Mobiliteitsfonds	1.625		1.459	
Ontvangsten van derden	219		194	
Betalingen aan leveranciers	-1.705		-1.387	
Betalingen aan werknemers	-129		-126	
Kasstroom uit investeringsactiviteiten		**10**		**140**
Aflossing leningen	-		-	
Kasstroom uit financieringsactiviteiten		-		-
Totale kasstroom		**178**		**-249**

Bedragen in miljoenen euro's	2024	2023
Liquide middelen einde boekjaar	468	290
Liquide middelen begin boekjaar	290	539
Mutatie liquide middelen	**178**	**-249**

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

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

Algemeen

ProRail is een publieke dienstverlener in spoormobiliteit die 24/7 zorgt voor een beschikbaar, betrouwbaar en veilig spoor voor reizigers en vervoerders. ProRail is verantwoordelijk voor het spoorwegnet van Nederland: aanleg, onderhoud, beheer en veiligheid. ProRail verdeelt als onafhankelijke partij de ruimte op het spoor, regelt alle treinverkeer, bouwt en beheert stations en legt nieuwe sporen aan. Ten slotte onderhoudt ProRail bestaande sporen, wissels, seinen en overwegen.

ProRail is houder van de beheerconcessie van de Nederlandse hoofdspoorwegen en acteert in deze hoedanigheid als principaal. In de beheerconcessie staan de afspraken tussen ProRail en overheid over beheer en onderhoud van het spoor - onder meer over beschikbaarheid en betrouwbaarheid, maar ook over de kwaliteit van de informatievoorziening. De beheerconcessie zou op 1 januari 2025 aflopen, maar het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft de einddatum van de beheerconcessie 2015-2025 verlengd tot 1 januari 2029. Hiermee heeft het ministerie geborgd dat ProRail de beheerder van de Nederlandse hoofdspoorweginfrastructuur blijft.

Aandeelhouder

De Nederlandse Staat is, via Railinfratrust B.V., de enige aandeelhouder van ProRail B.V. Het aandeelhouderschap is ondergebracht bij het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Railinfratrust B.V. te Utrecht consolideert de financiële gegevens van ProRail B.V. in zijn geconsolideerde jaarrekening.

Structuur van de onderneming

ProRail B.V. is een niet-beursgenoteerde vennootschap, gevestigd te Utrecht aan het Moreelsepark en geregistreerd bij de Kamer van Koophandel te Utrecht onder nummer 30124359. Uit de gegevens bij de Kamer van Koophandel blijkt tevens dat ProRail lid is van een aantal verenigingen van eigenaren. Dit heeft geen gevolgen voor de cijfers van ProRail. 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 2024, dat is geëindigd op balansdatum 31 december 2024.

Toegepaste standaarden

De jaarrekening is opgesteld in overeenstemming met de wettelijke bepalingen van Titel 9 Boek 2 van het Burgerlijk Wetboek en de stellige 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.

Stelselwijziging

In 2024 zijn geen stelselwijzigingen doorgevoerd die invloed hebben op vermogen en resultaat.

Continuïteit

Deze jaarrekening is opgesteld uitgaande van de continuïteitsveronderstelling. Dit houdt in dat wij uit gaan van de continuïteit van de activiteiten van de onderneming en de realisatie en afwikkeling van de hiermee gemoeide vorderingen en verplichtingen. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) is voornemens ProRail om te vormen tot een zelfstandig bestuursorgaan. Voor het voorstel om ProRail om te vormen tot een publiekrechtelijke zbo ontbrak het draagvlak in de sector en in de Tweede Kamer. De staatssecretaris heeft daarom in 2023 een alternatief voorgesteld in de vorm van een privaatrechtelijke zbo. Hiertoe is op 16 januari 2024 een derde Nota van Wijziging op het wetsvoorstel publiekrechtelijke omvorming ProRail ingediend bij de Tweede Kamer. ProRail verwacht in 2025 de politieke besluitvorming over het wetsvoorstel en de nota van wijziging.

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

De beheerconcessie zou op 1 januari 2025 aflopen, maar het ministerie heeft de einddatum van de beheerconcessie 2015-2025 verlengd tot aan 1 januari 2029. Hiermee heeft het ministerie geborgd dat ProRail de beheerder van de Nederlandse hoofdspoorweginfrastructuur blijft.

Grondslagen voor de waardering van activa en passiva en de resultaatbepaling

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

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

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

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

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

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

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

Presentatie

ProRail is de enige spoorweginfrabeheerder in Nederland en voert deze taken uit op basis van een beheerconcessie verleend door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. De gehanteerde benamingen in de verloopstaten immateriële en materiële vaste activa wijken af van de standaardindeling (artikel 366 lid 1 Titel 9 BW 2) teneinde een beter inzicht te geven en beter aan te sluiten bij de aard van het bedrijf conform artikel 362 lid 4 Titel 9 BW 2. Hiertoe is de onderverdeling van de verloopstaten immateriële en materiële vaste activa uitgebreid. Daarnaast sluit de indeling beter aan bij de gehanteerde benamingen in de communicatie tussen ProRail en de Rijksoverheid.

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

Verbonden partijen

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

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

In 2024 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 2024 werden een drietal activasoorten in de categorie 'Beveiligen', te weten relaisgestuurde interlocking, storingssignalering en beveiligingskabel, afgeschreven in een termijn van respectievelijke 50, 15 en 25 jaar. Nieuwe inzichten hebben geleid tot het hanteren van een verlengde afschrijvingstermijn voor deze drie activasoorten van respectievelijk 58, 25 en 65 jaar. Uit de herevaluatie van de levensduur van de beveiligingskabels is gebleken dat de kwaliteit van de kabels de langere levensduur van 65 jaar rechtvaardigen. Daarnaast is voor een activasoort in de categorie 'Energie', de retourleiding en aarding 25kV, de levensduur verkort van een gemiddelde levensduur van 40 jaar naar een gemiddelde levensduur van 20 jaar, dit naar aanleiding van het optreden van corrosie.

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

Het effect van de schattingswijziging in de categorie ‘Beveiligen’ in de winst- en verliesrekening over boekjaar 2024 bedraagt per saldo € 0,4 miljoen positief. Het effect van de schattingswijziging in de categorie 'Energie' in de winst- en verliesrekening over boekjaar 2024 was per saldo nihil.

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 waardeverminderingsverliezen.

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

Als in een latere periode de waarde van het actief, onderhevig aan een bijzondere waardevermindering, stijgt en het herstel objectief in verband kan worden gebracht met een gebeurtenis die plaatsvond na de opname van het bijzondere waardeverminderingsverlies, 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 jaaramortisatie in mindering gebracht op de afschrijvingskosten naar voortgang van de afschrijving van de activa waarop de vergoeding betrekking heeft.

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

	Ondergrens	Bovengrens	Gemiddelde afschrijvingstermijn
Dragen, geleiden en doorsnijden	5	120	60
Energie	15	80	44
Transfer	10	100	44
Beheersen en communicatie	4	30	23
Beveiligen	6	75	39

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

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

Bijzondere waardevermindering

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

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

Financiële vaste activa

Latente belastingvorderingen

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

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

Belastinglatenties worden gewaardeerd tegen nominale waarde.

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

Voorraden

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

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

Onderhanden projecten in opdracht van derden

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

Overige financiële activa

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

Liquide middelen

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

Passiva

Eigen vermogen

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

Voorzieningen

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

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

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

Jubileumvoorziening

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

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 materiële 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 Vernieuwing (EOV) subsidie van de afgelopen 5 jaar.

Resultaatbepaling

Opbrengstverantwoording

Netto-omzet

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

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

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

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

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

Geactiveerde productie eigen bedrijf

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

Overige bedrijfsopbrengsten

Onder de 'Overige bedrijfsopbrengsten' worden resultaten verantwoord die niet rechtstreeks samenhangen met de levering van goederen en diensten in het kader van de gewone bedrijfsuitoefening van ProRail B.V., zoals huuropbrengsten en overige dienstverlening/detachering. Huuropbrengsten worden verantwoord in de winst- en verliesrekening in de periode waarop de huur betrekking heeft. De overige opbrengsten dienstverlening worden opgenomen naar rato van de mate waarin de diensten zijn verricht, gebaseerd op de tot balansdatum in het kader van de dienstverlening gemaakte kosten in verhouding tot de geschatte kosten van de totaal te verrichten dienstverlening. De kostprijs van deze diensten wordt aan dezelfde periode toegerekend.

Kosten

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

Rentebaten en rentelasten

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

Belastingen

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

Vennootschapsbelasting

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

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

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

Acute belastingen

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

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

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

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

Grondslagen voor het kasstroomoverzicht

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

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

Bepaling reële waarde

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

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

1. Immateriële vaste activa

Bedragen in miljoenen euro's	Ontwikkelingskosten	Totaal
Stand per 1 januari 2024		
Aanschafwaarde	515	515
Cumulatieve afschrijvingen	-229	-229
Boekwaarde	**286**	**286**
Mutaties in de boekwaarde		
Investeringen	47	47
Desinvesteringen	-0	-0
Afschrijvingen	-32	-32
Overige mutaties	5	5
Saldo	**19**	**19**
Stand per 31 december 2024		
Aanschafwaarde	554	554
Cumulatieve afschrijvingen	-248	-248
Boekwaarde	**305**	**305**

In de ontwikkelingskosten zijn onder andere kosten geactiveerd inzake ERTMS (€ 121 miljoen), Strategische alliantie 2019-2023 (€ 11 miljoen), TSI Ordermanagement (€ 9 miljoen), het ERP-pakket SAP S/4 Hana (€ 7 miljoen) en Informatiesysteem Naiade (bron voor functionele configuratiegegevens van ProRail) (€ 9 miljoen).

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

Overige mutaties

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

2. Materiële vaste activa

Bedragen in miljoenen euro's	Dragen, geleiden en doorsnijden	Energie	Beheersen en communicatie	Beveiligen	Transfer	Gebruiksrecht activa	Werken in constructie	Totaal
Stand per 1 januari 2024								
Aanschafwaarde	20.252	2.678	1.549	2.485	3.320	32	1.682	31.999
Cumulatieve afschrijvingen	-6.688	-1.183	-1.111	-1.586	-1.098	-1	-	-11.667
Boekwaarde	**13.564**	**1.495**	**438**	**900**	**2.222**	**31**	**1.682**	**20.332**
Mutaties in de boekwaarde								
Investeringen		-	-	-	-	-	1.402	1.402
Ingebruikname	877	106	97	150	139	-	-1.369	-
Desinvesteringen	-8	-1	-2	-2	-1	-	-	-14
Afschrijvingen	-349	-64	-72	-67	-79	-1	-	-633
Bijzondere waardeverminderingen	-	-	-	-	-	-	-	-
Overige mutaties	-27	-	-	1	-	-	36	10
Saldo	**492**	**41**	**23**	**81**	**59**	**-1**	**69**	**765**
Stand per 31 december 2024								
Aanschafwaarde	20.975	2.777	1.633	2.620	3.455	32	1.751	33.242
Cumulatieve afschrijvingen	-6.919	-1.240	-1.171	-1.640	-1.174	-2	-	-12.146
Boekwaarde	**14.056**	**1.537**	**461**	**980**	**2.281**	**30**	**1.751**	**21.097**

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

Bedragen in miljoenen euro's	Dragen, geleiden en doorsnijden	Energie	Beheersen en communicatie	Beveiligen	Transfer	Gebruiksrecht activa
Terreinen	857	-	-	-	-	1
Aardebaan (incl. voorzieningen)	1.213	-	-	-	-	-
Gebouwen	249	-	-	-	-	30
Bovenbouw (incl. ballast)	3.802	-	-	-	-	-
Bruggen	4.025	-	-	-	-	-
Tunnels	2.078	-	-	-	-	-
Geluidschermen	458	-	-	-	-	-
Overwegen	199	-	-	-	-	-
Overige	1.176	-	-	-	-	-
Bovenleiding en draagconstructies	-	919	-	-	-	-
Onderstations/voedingsinstallaties	-	618	-	-	-	-
Hard- en software van de systemen voor de aansturing van de treindienst	-	-	127	-	-	-
Reizigersinformatiesystemen	-	-	48	-	-	-
Telecommunicatienetwerken	-	-	228	-	-	-
Overige communicatieapparatuur en hardware en software	-	-	59	-	-	-
Baanvak- en emplacementsbeveiliging (zoals: detectiesystemen, seinen en treinbeïnvloedingssystemen)	-	-	-	980	-	-
Perrons inclusief overkappingen	-	-	-	-	1.107	-
Toegang tot perrons (zoals roltrappen, liften, bruggen en tunnels)	-	-	-	-	502	-
Publieke aandeel in stationsgebouwen	-	-	-	-	413	-
Fietsenstallingen	-	-	-	-	259	-
Boekwaarde	**14.056**	**1.537**	**461**	**980**	**2.281**	**30**

Investeringen

De bruto investeringen in materiële vaste activa bedroegen in 2024 € 1.495 miljoen en zijn 18% hoger dan in 2023 (€ 1.266 miljoen). In de verloopstaat materiële vaste activa zijn de project gerelateerde kosten die niet voor activering in aanmerking komen van € 93 miljoen in mindering gebracht op de investeringen. Van het totaal aan bruto investeringen in 2024 is € 1.309 miljoen gefinancierd door ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (2023: € 1.063 miljoen) en € 186 miljoen door derden (2023: € 203 miljoen).

Ingebruikname

De in gebruik genomen vaste activa bedragen in 2024 € 1.369 miljoen en hebben onder andere betrekking op het aanleggen en vernieuwen van emplacementen, bovenbouwvernieuwingsprojecten, onderdoorgangen en bruggen.

Gebruiksrecht activa

Onder de materiële vaste activa is ultimo 2024 begrepen een bedrag van € 30,2 miljoen (ultimo 2023: € 30,8 miljoen) inzake gebruiksrecht activa. ProRail heeft het economische, maar niet het juridische eigendom van deze gebruiksrecht activa. De canonbetalingen zijn bij het aangaan van de overeenkomst afgekocht, waardoor er geen sprake is van een leaseverplichting, zie ook Lease activa en leaseverplichtingen (Grondslagen).

Overige mutaties

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

3. Financiële vaste activa

Bedragen in miljoenen euro's	31 december 2024	31 december 2023
Latente belastingvorderingen	3	3
Overige vorderingen	3	2
Totaal	**6**	**5**

Latente belastingvorderingen

Bedragen in miljoenen euro's	'Nieuwe lijnen'	Afschrijvingen gebouwen	Jubileum-voorziening	Totaal
Stand per 1 januari 2024	1	2	1	3
Verwerkt in winst en verliesrekening	0	0	0	0
Stand per 31 december 2024	**1**	**2**	**1**	**3**

De latente belastingvordering als gevolg van tijdelijke verschillen, bedraagt ultimo 2024 € 3 miljoen (2023: € 3 miljoen). Het deel van de opgenomen latente belastingvorderingen dat naar verwachting binnen 12 maanden na balansdatum verrekenbaar zal zijn bedraagt € 0,3 miljoen (2023: € 0,3 miljoen).

De tijdelijke verschillen betreffen de fiscale verwerking van de door de overheid ontvangen financiering, in 1970, voor de realisatie van een drietal nieuwe lijnen. Deze financiering was als agio verantwoord. Het verschil is ontstaan nadat de ontvangen financiering commercieel werd omgezet onder de Investeringsbijdrage. Fiscaal is dit niet gevolgd waardoor er commercieel een hogere verplichting aanwezig is.

Daarnaast geldt er voor gebouwen fiscaal een afschrijvingsbeperking. Fiscaal wordt afgeschreven tot bodemwaarde (WOZ), commercieel geldt deze afschrijvingsbeperking niet. Hierdoor is de boekwaarde van de betreffende materiële vaste activa commercieel lager dan de fiscale boekwaarde.

Bij de jubileumvoorziening worden de verschillen voornamelijk veroorzaakt door de verschillende aannames die voor de waardering worden toegepast, wat resulteert in een hogere commerciële boekwaarde van de voorziening.

Overige vorderingen

Bedragen in miljoenen euro's	Overige vorderingen	Totaal
Stand per 1 januari 2024	2	2
Mutaties		
Toevoegingen	1	1
Gefactureerde termijnen	0	0
Stand per 31 december 2024	**3**	**3**

De overige vorderingen bestaan ultimo 2024 enerzijds uit een vordering op Hof van Twente van € 1,4 miljoen (2023: € 1,6 miljoen), waarbij overeengekomen is dat in het kader van de "Realisatieovereenkomst acht openbare NABO's te Hof van Twente", de vordering in tien jaarlijkse termijnen betaald zal gaan worden. Het kortlopende deel van deze vordering is € 0,2 miljoen. Daarnaast is er een vordering van € 1,3 miljoen verantwoord als gevolg van een voorschotbetaling aan een opdrachtnemer van ProRail. De afloop van deze vordering zal volledig in 2028 plaatsvinden.

4. Voorraden

Bedragen in miljoenen euro's	31 december 2024	31 december 2023
Aanschafwaarde voorraad onderdelen	19	19
Voorziening incourant	-1	-1
Totaal	**17**	**18**

De boekwaarde van de voorraden die op balansdatum zijn gewaardeerd tegen lagere opbrengstwaarde, bedraagt € 1 miljoen (2023: € 1 miljoen). De mutatie in voorziening incourant is ten laste van de winst- en verliesrekening gekomen. De voorraadwaardering op basis van de actuele waarde wijkt niet materieel af van bovenstaande waardering.

5. Onderhanden projecten in opdracht van derden

ProRail voert werken in de omgeving van de spoorinfrastructuur uit in opdracht en voor rekening en risico van derden, voornamelijk gemeenten en provincies. De kosten voor de betreffende objecten komen niet voor activering door ProRail in aanmerking en laten samen met de gedeclareerde bedragen het onderstaande verloop zien.

Bedragen in miljoenen euro's	2024	2023
Stand vordering omgevingswerken per 1 januari	-2	7
Kosten in het boekjaar	102	81
Gedeclareerde bedragen in het boekjaar	-101	-90
Stand vordering omgevingswerken per 31 december	**-2**	**-2**
Onderhanden projecten in opdracht van derden	**5**	**4**
Vooruitgefactureerde bedragen aan derden	7	7
Stand vordering omgevingswerken per 31 december	**-2**	**-2**

6. Vorderingen en overlopende activa

Bedragen in miljoenen euro's	2024	2023
Vorderingen op derden	67	76
Overige kortlopende vorderingen	123	299
Overlopende activa	45	43
Stand per 31 december	**235**	**418**

Bij de waardering van de vorderingen is bij de vorderingen op derden en vorderingen uit hoofde van door derden veroorzaakte schades rekening gehouden met mogelijke oninbaarheid van € 0,1 miljoen (2023: € 0,1 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

Bedragen in miljoenen euro's	31 december 2024	31 december 2023
Vorderingen belastingen	-	57
Vorderingen op Rijksoverheid	58	174
Overige vorderingen	65	68
Totaal	**123**	**299**

De vordering belastingen bestaan uit de te vorderen omzetbelasting met betrekking tot Q4. Ultimo 2024 was met betrekking tot de omzetbelasting sprake van een af te dragen positie van € 16 miljoen (2023: 57 miljoen vordering), welke is verantwoord onder de Kortlopende schulden en overlopende passiva.

De vorderingen op Rijksoverheid van € 58 miljoen ultimo 2024 hebben grotendeels betrekking op declaraties van MIRT/aanleg subsidies van € 22 miljoen (2023: nihil) en een van de Rijksoverheid te vorderen positie omzetbelasting over de EOV-subsidie van € 30 miljoen (2023: € 28 miljoen). In 2023 was in de totale vordering Rijksoverheid een bedrag opgenomen van € 64 miljoen inzake de EOV-afrekening van dat jaar. Voor 2024 betreft dit een te betalen positie van € 57 miljoen (zie ook toelichting overlopende passiva). Daarnaast kenden we in 2023 een te vorderen positie van € 76 miljoen gerelateerd aan de uitkomst van de berekening van de afgesproken bandbreedte van de egalisatierekening. Ultimo 2024 blijft de egalisatierekening binnen de bandbreedte waardoor daaruit geen positie te vorderen of te betalen ontstaat.

In de overige vorderingen ultimo 2024 is onder andere een bedrag inzake nog te factureren gebruiksvergoeding van € 39 miljoen opgenomen (2023: € 34 miljoen). Voor nog te facturen bedragen in het kader van investeringswerken in (im)materiele vaste activa aan derden is een bedrag van € 19 miljoen (2023: € 15 miljoen) opgenomen. Daarnaast is er voor € 4 miljoen (2023: € 6 miljoen) aan nog te ontvangen rente en voor € 3 miljoen (2023: € 3 miljoen) aan nog terug te factureren bedragen in het kader van planstudiekosten opgenomen.

Overlopende activa

De overlopende activa bestaan uit vooruitbetalingen en voorschotten. De vooruitbetalingen hebben voornamelijk betrekking op ICT gerelateerde zaken (software en licenties) en bedroegen ultimo 2024 € 20 miljoen (2023: € 20 miljoen). De voorschotten bestaan voornamelijk uit vooruitbetaalde bedragen aan Rijkswaterstaat in het kader van het gevelisolatieproject en bedroegen ultimo 2024 € 14 miljoen (2023: € 6 miljoen). Het totaalbedrag bedrag dat langlopend is bedraagt per ultimo 2024 € 7 miljoen.

7. Liquide middelen

Bedragen in miljoenen euro's	31 december 2024	31 december 2023
Totaal banktegoeden	**468**	**290**

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 geoormerkte programma's en verplichtingen aan leveranciers.

In de liquide middelen is een bedrag van € 0,3 miljoen (2023: € 0,3 miljoen) aan afgegeven garanties voor met name huurovereenkomsten begrepen. Over dit bedrag kan ProRail niet vrij beschikken.

Daarnaast is een bedrag van € 24 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 2024 € -17 miljoen en is onder de kasstroom uit operationele activiteiten bij de Betalingen aan leveranciers verantwoord.

8. Eigen vermogen

Bedragen in miljoenen euro's	Gestort kapitaal	Wettelijke reserve	Agio	Overige reserves	Onverdeeld resultaat	Totaal
Stand per 1 januari 2024	0,02	25	1.599	-20	-	1.604
Mutaties						
Mutatie reserve	-	-2	-	2	-	-
Resultaat lopend boekjaar	-	-	-	-	-	-
Stand per 31 december 2024	**0,02**	**22**	**1.599**	**-17**	**-**	**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 (2023: 44 aandelen) en bedraagt € 19.800 (2023: € 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 2024 is een nettoresultaat van € – miljoen (2023: € – miljoen) behaald.

Voorstel tot resultaatsbestemming

Conform de subsidiebeschikking vanuit het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat voegen wij het resultaat over het boekjaar toe aan de egalisatierekening. Hiermee is het uiteindelijk resultaat van het boekjaar altijd nihil en is verdere bestemming hiervan niet van toepassing.

9. Voorzieningen

Bedragen in miljoenen euro's	Stand per 1 januari 2024	Toevoegingen	Onttrekkingen	Vrijval	Stand per 31 december 2024
Jubileumuitkeringen	10	1	-1	0	10
Voorziening uit hoofde van claims, geschillen en rechtsgedingen	25	18	-14	-3	27
Overige	16	24	-12	0	28
Totaal	**51**	**44**	**-26**	**-3**	**65**

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 2024.

De gehanteerde veronderstellingen zijn als volgt:

	2024	2023
Disconteringsvoet	3,18%	3,10%
Arbeidsongeschiktheidsrisico (leeftijdsafhankelijk)	0%-1,71%	0%-1,71%
Kans uitdiensttreding (leeftijdsafhankelijk)	0%-5%	0%-5%
Algemene loonronde	2%	2%
Individuele verhogingen (leeftijdsafhankelijk)	0%-4%	0%-4%

Het kortlopend gedeelte van de jubileumvoorziening bedraagt € 1 miljoen.

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.

10. Langlopende schulden

Bedragen in miljoenen euro's	31 december 2024	31 december 2023
Onderhandse leningen	73	73
Verplichting Regeling 'Eerder stoppen met werken'	2	2
Overlopende passiva	19.414	18.657
Totaal	**19.488**	**18.732**

Onderhandse leningen

Bedragen in miljoenen euro's	Institutionele beleggers	Totaal
Stand per 1 januari 2024	73	73
Mutaties		
Toevoegingen	-	-
Aflossingen	-	-
Stand per 31 december 2024	**73**	**73**

ProRail heeft een zestal staatsgegarandeerde leningen, met een looptijd van 30 jaar, bij institutionele beleggers. De rentevergoeding over de schulden aan institutionele beleggers is vast en bedraagt 6,4% over de hoofdsom.

Specificatie onderhandse leningen:

Bedragen in miljoenen euro's	< 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 € 82 miljoen (2023: € 85 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 1 juli 2024 – 1 januari 2026 is de Regeling 'Eerder stoppen met werken' opgenomen, in het pensioenakkoord staat deze regeling bekend als de Regeling voor Vervroegd Uittreden (RVU). Met deze regeling kunnen medewerkers die behoren tot vastgestelde doelgroepen, maximaal 36 maanden eerder dan de AOW-datum, uit dienst gaan met een uitkering van ProRail. De uitkering is gelijk aan de RVU-drempelvrijstelling ter hoogte van € 2.182 bruto per maand. De looptijd van de regeling is 1 januari 2022 tot en met 31 december 2025.

Onder de verplichting regeling ‘Eerder stoppen met werken’ is het deel van de verplichting opgenomen jegens personeelsleden die ultimo 2024 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 2024 kunnen opteren voor deze regeling maar dat nog niet hebben gedaan en voor de personeelsleden die gedurende de looptijd van de regeling gebruik kunnen gaan maken, verwijzen we naar onderdeel 13. Niet in de balans opgenomen verplichtingen en regelingen.

Bedragen in miljoenen euro's	**Totaal**
Verplichting Regeling 'Eerder stoppen met werken' - kortlopend	2
Verplichting Regeling 'Eerder stoppen met werken' - langlopend	2
Stand per 1 januari 2024	**5**
Mutaties	
Toevoeging	2
Onttrekking	-3
Vrijval	-
Stand per 31 december 2024	**4**
Verplichting Regeling 'Eerder stoppen met werken' - kortlopend	2
Verplichting Regeling 'Eerder stoppen met werken' - langlopend	2
Stand per 31 december 2024	**4**

Overlopende passiva

Bedragen in miljoenen euro's	**31 december 2024**	**31 december 2023**
Vooruitontvangen omgevingswerken	213	201
Investeringsbijdragen	19.201	18.456
Totaal	19.414	18.657

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 2,6% (2023: 2,3%). Ten aanzien van de aanwending bij onderhoud wordt verondersteld dat deze gelijk is aan de jaarlijkse bijdragen en oprenting over de gestorte afkoopsommen (€ 10 miljoen). Eventuele afwijkingen van deze aanname worden direct in de winst- en verliesrekening verantwoord. Indien geen sprake meer is van vernieuwing, leidt dit tot een vrijval. In 2024 was de vrijval € 1 miljoen. De verantwoorde bijdrage inzake omgevingswerken heeft overwegend een langlopend karakter.

Bedragen in miljoenen euro's	**Onderhoud**	**Vernieuwing**	**Totaal**
Omgevingswerken – kortlopend	10	1	11
Omgevingswerken – langlopend	52	149	201
Stand per 1 januari 2024	**62**	**150**	**212**
Mutaties			
Bijdragen	14	5	19
Oprenting	2	4	5
Aanwending	-11	-1	-11
Vrijval	-0	-1	-1
Stand per 31 december 2024	**68**	**157**	**225**
Omgevingswerken – kortlopend	11	1	11
Omgevingswerken – langlopend	57	156	213
Stand per 31 december 2024	**68**	**157**	**225**

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 € 688 miljoen (2023: € 686 miljoen).

Onder de investeringsbijdragen is een bedrag van € 51 miljoen (2023: € 54 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).

Bedragen in miljoenen euro's	**Rijksoverheid**	**Derden**	**Totaal**
Investeringsbijdragen - kortlopend	487	98	585
Investeringsbijdragen - langlopend	15.391	3.064	18.456
Stand per 1 januari 2024	**15.878**	**3.162**	**19.041**
Mutaties			
Ontvangen bijdragen	1.253	187	1.440
Desinvesteringen	-114	-11	-125
Afschrijvingen	-509	-75	-584
Overige mutaties	25	8	32
Stand per 31 december 2024	**16.534**	**3.270**	**19.804**
Investeringsbijdragen - kortlopend	502	101	604
Investeringsbijdragen - langlopend	16.032	3.169	19.201
Stand per 31 december 2024	**16.534**	**3.270**	**19.804**

Ontvangen bijdragen
De toevoegingen van de investeringsbijdragen betreffen de ontvangen bijdragen van de Rijksoverheid voor 2024 van € 1.253 miljoen (2023: € 1.014 miljoen) en van derden, met name gemeenten en provincies van € 187 miljoen (2023: € 201 miljoen).

Desinvesteringen
De amortisatie als gevolg van desinvesteringen hebben grotendeels betrekking op projecten binnen de categorie Werken in constructie en op boekwaardeverliezen.

Afschrijvingen
De amortisatie als gevolg van afschrijvingen betreffen de vrijval van investeringsbijdragen ten gunste van de winst- en verliesrekening. Deze staan tegenover de betreffende afschrijvingskosten van de materiële vaste activa.

Overige mutaties
De overige mutaties op de investeringsbijdragen hebben met name betrekking op de herrubricering in verband met een herbeoordeling van het economisch eigendom van de onderliggende activa.

11. Kortlopende schulden en overlopende passiva

Bedragen in miljoenen euro's	**2024**	**2023**
Leveranciers en handelscrediteuren	23	28
Belastingen en sociale lasten	51	27
Overige kortlopende schulden	324	383
Overlopende passiva	579	529
Stand per 31 december	**977**	**966**

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 2024 van € 35 miljoen (2023: € 27 miljoen) en over af te dragen omzetbelasting over Q4 2024 van € 15 miljoen (2023: € 57 miljoen vordering).

Overige kortlopende schulden

Bedragen in miljoenen euro's	2024	2023
Schulden aan Rijksoverheid	101	180
Vooruitontvangen subsidiebedragen	76	85
Personeelsaanspraken (vakantiegeld en vrijetijdsaanspraken)	36	30
Nog te ontvangen facturen	94	73
Overige kortlopende schulden	17	16
Stand per 31 december	**324**	**383**

Schulden aan Rijksoverheid

De kortlopende schulden Rijksoverheid hebben met name betrekking op terug te betalen beschikte middelen. Ultimo 2024 is voor de EOV-afrekening 2024 een terug te betalen bedrag van € 57 miljoen (2023: € 64 miljoen vordering) verantwoord. 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 2024 € 24 miljoen (2023: € 41 miljoen).

Vooruitontvangen subsidiebedragen

Bedragen in miljoenen euro's	31 december 2024	31 december 2023
Voorfinanciering van geoormerkte programma's	1	2
Vooruitontvangen subsidiegelden aanleg (MIRT)	1	1
Vooruitontvangen subsidie kapitaallasten en onderhoud (EOV)	-	-
Vooruitontvangen gelden van de Europese Unie	43	32
Vooruitontvangen gelden van lagere overheden en derden	31	50
FENS projecten	0	0
Totaal	**76**	**85**

Overige kortlopende schulden

In de overige kortlopende schulden is per ultimo 2024 een bedrag van € 7 miljoen verantwoord inzake vooruitontvangen bedragen betreffende onderhanden projecten derden.

Overlopende passiva

Bedragen in miljoenen euro's	2024	2023
Investeringsbijdragen	604	585
Vooruitontvangen omgevingswerken	11	11
Egalisatierekening	-36	-67
Totaal	**579**	**529**

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 2024 is als volgt:

Bedragen in miljoenen euro's	2024	2023
Stand per 1 januari	-67	-62
Mutaties		
Resultaat	30	-81
Overige	1	76
Stand per 31 december	**-36**	**-67**

Mutatie resultaat

Het resultaat 2024 van € 30 miljoen positief (2023: € 81 miljoen negatief) betreft het verschil tussen de verleende subsidie in 2024 en de werkelijke kosten van de door subsidieverlener opgedragen taken.

Mutatie overige

De mutatie op de regel 'Overige' is in 2024 € 1 miljoen en heeft betrekking op de definitieve vaststelling van de EOV subsidie van 2023. Ultimo 2023 hadden we een mutatie van € 76 miljoen, dit volgde uit de afspraken inzake de bandbreedte van het saldo van de egalisatierekening van + en -/- 5% van de gemiddelde EOV subsidie van de afgelopen 5 jaar. Ultimo 2024 valt de stand van de egalisatierekening binnen de gestelde bandbreedte.

12. Financiële instrumenten

Algemeen

De in deze toelichting opgenomen gegevens verschaffen informatie die behulpzaam is bij het schatten van de omvang van risico's die verbonden zijn aan zowel de in de balans opgenomen als de niet in de balans opgenomen financiële instrumenten. Het betreft hier elke overeenkomst die leidt tot een financieel actief bij één partij en een financiële verplichting of eigen- vermogensinstrument bij een andere partij. Hieronder vallen traditionele financiële instrumenten, zoals vorderingen, schulden en effecten.

ProRail maakt in de normale bedrijfsuitoefening gebruik van financiële instrumenten die de onderneming blootstelt aan rente- en kredietrisico. Om deze risico's te beheersen heeft ProRail een beleid inclusief een stelsel van limieten en procedures opgesteld om de risico's van onvoorspelbare ongunstige ontwikkelingen op de financiële markten en daarmee de financiële prestaties van de onderneming te beperken.

Kredietrisico

ProRail handelt enkel met kredietwaardige partijen en heeft procedures opgesteld om de kredietwaardigheid te bepalen. Er zijn richtlijnen opgesteld om de omvang van het kredietrisico bij elke partij te beperken. Bovendien bewaakt ProRail voortdurend zijn vorderingen en hanteert ProRail een strikte aanmaningsprocedure. Door de bovenstaande maatregelen is het kredietrisico voor ProRail minimaal. Verder zijn er geen belangrijke concentraties van kredietrisico binnen ProRail.

Renterisico

De langlopende leningen van ProRail hebben een vast rentepercentage waardoor ProRail een aanvaardbaar risico loopt dat de waarde van de leningen zal dalen respectievelijk stijgen als gevolg van veranderingen in de marktrente. Het aflossingsschema en de opbouw van de van toepassing zijnde rentepercentages zijn opgenomen bij de toelichting op de langlopende schulden.

13. Niet in de balans opgenomen verplichtingen en regelingen

Concessie

Aan ProRail is door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een concessie verleend voor het beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur voor de periode 2015-2025. De beheerconcessie zou op 1 januari 2025 aflopen, maar het ministerie heeft de einddatum van de beheerconcessie 2015-2025 verlengd tot aan 1 januari 2029. Hiermee heeft het ministerie geborgd dat ProRail de beheerder van de Nederlandse hoofdspoorweginfrastructuur blijft.

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 2024 circa € 2,4 miljard (2023: € 1,8 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 € 112 miljoen per jaar. Deze beheerovereenkomsten zijn afgesloten met een onbepaalde looptijd.

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

Aangegane verplichtingen naar vervaltermijnen in miljoenen euro's	< 1 jaar	1-5 jaar	> 5 jaar	Totaal
Prestatie Gericht Onderhoud contracten (PGO) voor onderhoud aan de spoorinfra	245	478	8	731
Huisvesting (huur en servicekosten)	7	17	2	27
Lease (auto's)	3	5	-	8
ICT-Beheer	162	298	53	514
Onderhoud beveiligingssystemen, liften en roltrappen	24	94	117	235
Diverse overeenkomsten	84	137	35	256
	525	**1.030**	**216**	**1.771**

De leasekosten voor auto's bedroegen over 2024 € 3,1 miljoen (2023 € 2,9 miljoen). In de leaseovereenkomsten zijn opties tot verlenging opgenomen. De huurkosten inzake huisvesting waren in 2024 € 8,1 miljoen (2023 € 8,3 miljoen). In een aantal huurovereenkomsten zijn (stilzwijgende) opties tot verlenging opgenomen.

Omgevingsvergunningen milieu

Milieuwetgeving verplicht ProRail om omgevingsvergunningen milieu te verkrijgen voor de emplacementen in zijn beheer. In deze omgevingsvergunningen is de toegestane milieu ruimte geregeld die gepaard gaat met de activiteiten van vervoerders op die emplacementen, dat wil zeggen de hoeveelheid geluid dat mag worden gemaakt en welk risico vanwege het rangeren met gevaarlijke stoffen toelaatbaar is. De verplichtingen die hieruit voortvloeien hebben geleid tot maatregelen aan het rijdend materieel en emplacementen.

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 2025 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 € 106 miljoen ter beschikking gesteld.

Pensioenverplichtingen

ProRail is aangesloten bij de pensioenregeling voor de bedrijfstak Spoorwegen die is ondergebracht bij het Pensioenfonds Rail & OV. Deze pensioenregeling geldt voor alle medewerkers in loondienst van ProRail en verplicht ProRail tot het betalen van een vooraf vastgesteld jaarlijks premiepercentage. Het percentage is in 2024 gestegen naar 26,8% (2023: 25,5%).

Met het huidige cao-akkoord dat op 10 december 2024 is gesloten, is overeengekomen dat de pensioenpremie in 2025 wordt verlaagd naar 26,6%.

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 128,6% per 31 december 2024 (per 31 december 2023: 127,6%).

De wet- en regelgeving stelt eisen aan de berekening van de dekkingsgraad en het minimum niveau van de dekkingsgraad (105%).

Regeling 'Eerder stoppen met werken'

In de cao 1 juli 2024 – 1 januari 2026 is de Regeling 'Eerder stoppen met werken' opgenomen. In het pensioenakkoord staat deze regeling bekend als de Regeling voor Vervroegd Uittreden (RVU). De looptijd van de regeling is 1 januari 2022 tot en met 31 december 2025.

Met deze regeling kunnen medewerkers die behoren tot vastgestelde doelgroepen, maximaal 36 maanden eerder dan de AOW-datum, uit dienst gaan met een uitkering van ProRail. De uitkering is gelijk aan de RVU-drempelvrijstelling ter hoogte van €2.182 (2023: €2.037) bruto per maand.

Onder de langlopende schulden is een verplichting inzake de regeling 'Eerder stoppen met werken' verantwoord. Dit betreft de verplichting jegens personeelsleden die ultimo 2024 reeds geopteerd hebben voor gebruikmaking van de regeling.

Ten aanzien van personeelsleden die ultimo 2024 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 2024 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 Prestatiegericht Onderhoud (PGO) zijn tussen de partijen afspraken gemaakt inzake zogeheten bonus/malus regelingen. Waar per ultimo van het kalenderjaar duidelijk is welke vordering/verplichting hieruit voortvloeit voor ProRail zijn deze verantwoord onder respectievelijk de overige vorderingen/overige schulden. Indien sprake is van een schattingselement bij de bonus, het waarschijnlijk is dat voor de afwikkeling van die verplichting een uitstroom van middelen noodzakelijk is en een betrouwbare schatting van de omvang van de verplichting kan worden gemaakt, dan wordt deze verantwoord onder de overige voorzieningen. Indien geen betrouwbare schatting van de omvang van de verplichting gemaakt kan worden is sprake van een niet uit de balans blijkende verplichting.

Meldingen

Per jaareinde lopen onderzoeken die voortvloeien uit interne of externe meldingen in het kader van meldingen vermoede misstanden. De afwikkeling van dergelijke onderzoeken na balansdatum kan potentieel invloed hebben op cijfers in deze jaarrekening. ProRail verwacht dat hier geen sprake is van een materiële invloed.

14. Bedrijfsopbrengsten

Bedragen in miljoenen euro's	2024	2023
Exploitatiebijdragen Rijksoverheid	1.268	1.083
Gebruiksvergoeding	421	376
Overige netto omzet	50	47
Geactiveerde productie eigen bedrijf	145	137
Overige bedrijfsopbrengsten	6	6
Totaal	**1.890**	**1.648**

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:

Bedragen in miljoenen euro's	2024	2023
Initiële beschikking op (subsidie-)aanvraag	1.738	1.525
Aanvullende subsidiebeschikking	286	86
Vaststelling subsidie	-	-
	2.024	**1.611**
Overige (project-)beschikkingen	105	117
Overloop vanuit beschikkingen voorgaand jaar	-	-
	105	**117**
	2.129	**1.728**
Financiering investeringswerken	-804	-711
Verschuiving in tijd	-57	64
Overheveling projecten naar volgend jaar	-	1
Overheveling projecten van volgend jaar	-	-
	-861	**-646**
Totaal exploitatiebijdragen	**1.268**	**1.083**

Gebruiksvergoeding

Bedragen in miljoenen euro's	2024	2023
Opbrengsten gebruiksvergoeding	421	376
Prestatieregelingen	-1	-
Totaal gebruiksvergoeding	**421**	**376**

De in rekening gebrachte gebruiksvergoeding over 2024 bedraagt € 421 miljoen (2023: € 376 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 onder andere uit periodieke ontvangsten lagere overheden, opbrengsten inzake de levering van reisinformatie aan vervoerders en opbrengsten voor projectstudies en bedraagt € 50 miljoen over 2024 (€ 2023: 47 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 engineerings- en bouwkosten ook de kosten van projectmanagement. Algemene overheadkosten worden niet geactiveerd.

Overige bedrijfsopbrengsten

Overige opbrengsten bedragen ultimo 2024 € 6 miljoen (2023: € 6 miljoen) en bestaan uit opbrengsten die niet tot de netto-omzet van ProRail behoren, zoals huuropbrengsten en vergoedingen voor detachering van medewerkers.

15. Bedrijfslasten

Kosten uitbesteed werk en overige externe kosten

Bedragen in miljoenen euro's	2024	2023
Kosten van uitbesteed werk	-944	-897
Overige externe kosten	-190	-165
Totaal kosten van uitbesteed werk en overige externe kosten	**-1.134**	**-1062**

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 nutsvoorzienings- 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:

Procentuele verdeling naar activiteiten	2024	2023
Grootschalig onderhoud	15%	16%
Kleinschalig onderhoud	35%	36%
Transfer	10%	11%
Beheer	27%	25%
Overige vervangingen	1%	1%
Aanleg realisatie	1%	2%
Onderzoeken	2%	2%
Apparaat	9%	8%
	100%	**100%**

Kosten van uitbesteed werk

Bedragen in miljoenen euro's	2024	2023
Infrastructurele kosten	-638	-602
Inspecties en onderzoek	-42	-38
ICT-diensten	-154	-155
Onroerende zaken	-2	0
Advies	-56	-48
Inhuur	-52	-55
Totaal kosten van uitbesteed werk	**-944**	**-897**

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 ingehuurde externe medewerkers door ProRail B.V. bij externe organisaties.

Honoraria van de accountant
Onderstaande honoraria zijn in 2024 ten laste van het resultaat (Advies) van ProRail gebracht inzake accountantskosten en adviesdiensten door de externe accountant van ProRail zijnde Deloitte Accountants B.V.

Bedragen in miljoenen euro's	2024	2023
Onderzoek van de jaarrekening	0,5	0,5
Andere controleopdrachten	0,6	0,6
Adviesdiensten op fiscaal terrein	-	-
Andere niet controlediensten	0,1	0,0
Totaal honoraria	**1,3**	**1,1**

In het honorarium voor de controle van de jaarrekening van ProRail B.V. zijn de werkzaamheden voor de jaarrekening en daarmee verband houdende verantwoordingen van ProRail opgenomen. De overige controle-opdrachten betreffen de controlewerkzaamheden voor projectverantwoordingen en het jaarverslag. Andere niet controlediensten betreffen algemene adviesdiensten. Er zijn in het boekjaar geen adviesdiensten op fiscaal terrein door de accountant uitgevoerd.

Overige externe kosten

Bedragen in miljoenen euro's	2024	2023
NUTS-kosten	-89	-65
Huisvesting	-45	-51
Materialen	-21	-22
Overige externe kosten	-35	-28
Totaal overige externe kosten	**-190**	**-165**

Nutsvoorzieningskosten
Onder nutsvoorzieningskosten zijn de kosten voor 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. verkeersleidingsposten) en ProRail kantoren.

Materialen
Onder materialen worden de kosten verantwoord voor o.m. gebruikte materialen voor 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

Bedragen in miljoenen euro's	2024	2023
Lonen en salarissen	-436	-412
Overige personeelskosten	-47	-47
Totaal	**-483**	**-460**

In 2024 waren 10 medewerkers werkzaam in het buitenland.

Verdeling van fte's (gemiddeld aantal fte's)

	2024	2023
Rvb en overige ExCo	8	8
Capaciteitsmanagement	283	270
Operatie	3.329	3.259
Projecten	736	727
Staven	876	807
	5.231	**5.071**

Sociale lasten

Bedragen in miljoenen euro's	2024	2023
Totaal	**-124**	**-111**

Het werkgeversaandeel van de pensioenpremies bedraagt € 60,2 miljoen (2023: € 55,0 miljoen).

Bezoldiging commissarissen

De ten laste van ProRail komende beloning van de commissarissen over 2024 bedraagt in totaal € 245.601 (2023: € 218.410). De beloning bestaat uit een vast honorarium, een vergoeding voor deelname aan een of meer commissies en een onkostenvergoeding. In 2024 heeft indexering van de bezoldiging plaatsgevonden. De bezoldiging van de raad van commissarissen over 2024 is als volgt:

2024	Vaste jaarlijkse vergoeding	Vergoeding Audit Commissie	Vergoeding remuneratie, selectie en benoemingscommissie	Vergoeding commissie operatie	Overige vergoedingen	Totaal
J.G.M. Alders	41.281	-	10.130	-	1.620	53.031
C.A.R. Hilhorst	26.247	10.130	-	-	1.620	37.997
M. Hoekstra-van der Deen	26.247	-	10.130	862	1.620	38.859
I.S. Damen	26.247	10.130	-	862	1.620	38.859
T.R. Bercx	26.247	-	10.130	862	1.620	38.859
C.J.A.M. Romme	26.247	10.130	-	-	1.620	37.997
						245.601

2023	Vaste jaarlijkse vergoeding	Vergoeding Audit Commissie	Vergoeding remuneratie, selectie en benoemingscommissie	Vergoeding commissie operatie	Overige vergoedingen	Totaal
J.G.M. Alders	40.432	-	9.922	-	1.587	51.941
A.C.W. Sneller	25.707	9.922	-	-	1.587	37.216
M. Hoekstra-van der Deen	13.925	-	5.374	-	860	20.159
J.G.H. Helthuis	7.910	3.053	3.053	-	487	14.503
I.S. Damen	13.925	5.374	-	-	860	20.159
T.R. Bercx	25.707	-	9.922	-	1.587	37.216
C.J.A.M. Romme	25.707	9.922	-	-	1.587	37.216
						218.410

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 2024 bedraagt in totaal € 738.430 (2023: € 750.941). In deze beloning is voor de statutaire bestuurders een totaalbedrag van € 852 (2023: € 1.903) opgenomen inzake het gebruik van OV-kaarten die beschikbaar zijn gesteld voor gezinsleden in lijn met de cao-bepalingen. In de totale bezoldiging van 2023 van € 750.941 is de beloning van de interim COO Birgit Otto opgenomen van € 221.699.

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

Naam	Functie	Periodiek betaalde beloningen					
2024		Brutoloon	Werkgeversdeel sociale premies	Onkostenvergoeding	Bijtelling auto	Beloningen betaalbaar op termijn [1]	Totaal
John Voppen	CEO	198.168	12.468	720	13.300	21.486	246.142
Marieke Schöningh	COO	206.413	12.468	720	5.058	21.486	246.146
Mirjam van Velthuizen-Lormans	CFO	199.116	12.468	720	12.352	21.486	246.142
							738.430

2023		Brutoloon	Werkgeversdeel sociale premies	Onkostenvergoeding	Bijtelling auto	Beloningen betaalbaar op termijn [1]	Totaal
John Voppen	CEO	190.577	11.516	900	13.300	19.123	235.416
Marieke Schöningh	COO	49.878	2.837	180	1.087	4.781	58.763
Mirjam van Velthuizen-Lormans	CFO	191.649	11.348	720	12.223	19.123	235.063
							529.242

1 Werkgeversdeel pensioenpremie

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 2024 is geen sprake van een recht op overschot.

Afschrijvingskosten immateriële vaste activa

Bedragen in miljoenen euro's	2024	2023
Afschrijvingen imva, gefinancierd door eigen financiering	-4	-4
Afschrijvingen imva, gefinancierd door de Rijksoverheid en derden	-28	-27
Totaal afschrijvingen	-32	-31
Amortisatie imva, gefinancierd door de Rijksoverheid en derden	28	27
Totaal afschrijvingskosten imva	**-4**	**-4**

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

Bedragen in miljoenen euro's	2024	2023
Afschrijvingen, gefinancierd door eigen financiering	-77	-80
Afschrijvingen, gefinancierd door de Rijksoverheid en derden	-556	-535
Totaal afschrijvingen	-633	-616
Amortisatie materiële vaste activa, gefinancierd door de Rijksoverheid en derden	556	535
Totaal afschrijvingskosten materiële vaste activa	**-77**	**-80**

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

Bedragen in miljoenen euro's	2024	2023
Overige waardeveranderingen imva, gefinancierd door eigen financiering	-	-0
Overige waardeveranderingen imva, gefinancierd door de Rijksoverheid en derden	-0	-1
Totaal overige waardeveranderingen	-0	-1
Amortisatie, gefinancierd door de Rijksoverheid en derden	0	1
Totaal overige waardeveranderingen imva	**-**	**-0**

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

Overige waardeveranderingen materiële vaste activa

Bedragen in miljoenen euro's	2024	2023
Overige waardeveranderingen mva, gefinancierd door eigen financiering	-9	-5
Overige waardeveranderingen mva, gefinancierd door de Rijksoverheid en derden	-98	-80
Totaal overige waardeveranderingen	-107	-85
Amortisatie, gefinancierd door de Rijksoverheid en derden	98	80
Totaal overige waardeveranderingen mva	**-9**	**-5**

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

Overige bedrijfslasten

Bedragen in miljoenen euro's	2024	2023
Mutatie voorzieningen	-39	-26
Waardevermindering vlottende activa	-0	0
Verplichting vooruitontvangen gelden omgevingswerken	1	3
Overige	0	0
Totaal overige bedrijfslasten	**-38**	**-23**

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

16. Financiële baten en lasten

Bedragen in miljoenen euro's	2024	2023
Rentelasten en soortgelijke kosten	-12	-9
Rentebaten en soortgelijke opbrengsten	20	23
Totaal financiële baten en lasten	**8**	**14**

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

17. Belastingen

Bedragen in miljoenen euro's	2024	2023
Totaal	**-0,3**	**3,0**

De belastingen in de winst-en-verlies rekening over 2024: € -0,3 miljoen euro (2023: € 3,0 miljoen euro) bestaan uit latente belastingen van € 0,2 miljoen euro (2023: € 3,4 miljoen euro) en acute belastingen van 2024: € -0,2 miljoen euro (2023: € -0,4 miljoen euro). De latente belastingen betreffen de mutaties in de opgenomen latente belastingvordering voor de tijdelijke verschillen als gevolg van het verschil in commerciële en fiscale waardering.

De acute belastingen hebben betrekking op verschuldigde vennootschapsbelastingen € 0,6 miljoen (2023: € -0,8 miljoen) over het boekjaar 2024. Daarnaast is er als gevolg van een vermindering van de definitieve aanslag vennootschapsbelasting voor de jaren 2023 en 2021 een bedrag van € 0,4 miljoen terug ontvangen. Voor de acute belastinglast over 2024 is een vennootschapsbelastingtarief van 25,8% toegepast.

Bedragen in miljoenen euro's	2024
Latente belastingen	
Tijdelijke verschillen afschrijvingen gebouwen eigen financiering 2024	0,0
Tijdelijke verschillen jubileumvoorziening 2024	0,0
Tijdelijke verschillen nieuwe lijnen 2024	-0,2
	-0,2
Acute belastingen	
Verwachte vennootschapsbelasting 2024	-0,6
Aanpassingen voorgaande jaren	0,4
	-0,2
Totaal	**-0,3**

De acute belastinglast van 2024 is als volgt opgebouwd:

Bedragen in miljoenen euro's	2024
Grondslag acute belasting	-2
Vennootschapsbelasting	25,8%
Subtotaal	-0,6
Tarief correctie	0,0
Totaal	-0,6

De effectieve belastingdruk betreft de belastingen (acute en latente belastingen) gedeeld door het resultaat voor belastingen van de fiscale eenheid vennootschapsbelasting. Dit resulteert in een effectieve belastingdruk in 2024 van 1,2% (2023: -4%). Het verschil in effectieve belastingdruk ten opzichte van voorgaand jaar wordt veroorzaakt door waardering van de latente belastingvordering voor tijdelijke verschillen ultimo 2023.

Bedragen in miljoenen euro's	2024
Resultaat van de fiscale eenheid VPB voor belastingen	30
Belastingen	-0,3
Effective belastingdruk	-1,2%

Het resultaat van het boekjaar wordt toegevoegd cq onttrokken aan de egalisatierekening onder de Overlopende passiva (Overige kortlopende schulden). De verwachten belastingen op basis van het commerciële resultaat, zijn als gevolg van deze verwerking nihil. De aansluiting naar de effectieve belastingdruk wordt als volgt toegelicht:

Bedragen in miljoenen euro's	2024	%
Resultaat voor belastingen	30	
Te verwachten belastingen o.b.v. commercieel resultaat	-	0%
Mutaties		
Permanente verschillen: niet aftrekbare kosten	0,1	0,3%
Overige verschillen	0,2	0,8%
Totaal	0,3	1,2%

18. Resultaat voor mutatie egalisatierekening

Bedragen in miljoenen euro's	2024	2023
Totaal	**30**	**-81**

Het resultaat voor mutatie egalisatierekening betreft het verschil tussen de verleende subsidie Exploitatie, Onderhoud en Vernieuwing en de werkelijke kosten waarvoor subsidie is verleend en wordt in zijn geheel ten laste onderscheidenlijk ten gunste van de egalisatierekening gebracht.

In 2024 zijn de onderdelen ten aanzien van marktspanning en PGO niet toegekend middels de wijzigingsbeschikking. Het totaalbedrag van het niet beschikte deel bedraagt € 42 miljoen en zullen naar verwachting na vaststelling van de jaarrekening worden verrekend middels de subsidievaststelling 2024. Gecorrigeerd voor de niet beschikte bedragen is het resultaat 2024 € 72 miljoen positief.

Voor 2023 was in verband met de onzekerheden ten aanzien van de prijsontwikkelingen gedurende dat jaar het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, in tegenstelling tot voorgaande jaren, niet vooraf het volledige bedrag voor prijsindexatie van € 51 miljoen had toegekend in de (wijzigings-)beschikking. Als gevolg hiervan was niet het volledige indexatiebedrag verantwoord in de opbrengsten, wat het uiteindelijke resultaat negatief heeft beïnvloedt. Na vaststelling van de jaarrekening is dit bedrag via de egalisatiereserve verrekend. Dit gold ook voor het prijseffect gerelateerd aan de noodzakelijke verlengingen van de PGO-contracten, becijferd op € 25,7 miljoen. De beide bedragen (in totaal € 77 miljoen) zijn verrekend middels de subsidievaststelling 2023. Gecorrigeerd voor de niet beschikte bedragen was het resultaat 2023 € 3 miljoen negatief.

19. Mutatie egalisatierekening

Bedragen in miljoenen euro's	2024	2023
Totaal	**-30**	**81**

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

20. Gebeurtenissen na balansdatum

Geen bijzonderheden ten aanzien van gebeurtenissen na balansdatum te vermelden.

Utrecht, 4 april 2025

Raad van Bestuur ProRail B.V.

De heer J. Voppen
Chief Executive Officer

Mevrouw A.M.H. Schöningh
Chief Operational Officer

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

Raad van Commissarissen ProRail B.V.

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

De heer T.R. Bercx

De heer C.J.A.M. Romme

Mevrouw M. Hoekstra-van der Deen

Mevrouw I.S. Damen

Mevrouw C.A.R. Hilhorst

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 ProRail B.V.

Verklaring over de in het jaarverslag opgenomen jaarrekening 2024

Ons oordeel
Wij hebben de jaarrekening 2024 van ProRail 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 ProRail B.V. op 31 december 2024 en van het resultaat over 2024 in overeenstemming met Titel 9 Boek 2 BW.

De jaarrekening bestaat uit:
- de balans per 31 december 2024;
- de winst-en-verliesrekening over 2024;
- 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 ProRail B.V. zoals vereist in de Europese verordening betreffende specifieke eisen voor de wettelijke controles van financiële overzichten van organisaties van openbaar belang, 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 bezien 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 € 105.000.000. De materialiteit is gebaseerd op 0,5% van de materiele vaste activa.

Voor de direct aan kasstroom gerelateerde posten hebben wij op basis van onze stakeholdersanalyse een materialiteit gehanteerd van € 40.000.000. Wij houden ook rekening met afwijkingen en/of mogelijke afwijkingen die naar onze mening voor de gebruikers van de jaarrekening om kwalitatieve redenen materieel zijn.

Wij zijn met de raad van commissarissen overeengekomen dat wij aan de raad tijdens onze controle geconstateerde afwijkingen boven € 5.250.000 voor waarderingsposten en boven € 2.000.000 voor kasstroom gerelateerde posten rapporteren, alsmede kleinere afwijkingen die naar onze mening om kwalitatieve redenen relevant zijn.

Controle-aanpak frauderisico's

Wij hebben risico's geïdentificeerd en ingeschat op een afwijking van materieel belang op de jaarrekening die het gevolg is van fraude. Wij hebben tijdens onze controle inzicht verkregen in ProRail B.V. en haar omgeving, de componenten van het interne-beheersingssysteem, waaronder het risico-inschattingsproces en de wijze waarop de raad van bestuur inspeelt op frauderisico's en het interne-beheersingssysteem monitort, alsmede de uitkomsten daarvan en de wijze waarop de raad van commissarissen toezicht uitoefent, alsmede de uitkomsten daarvan.

Wij hebben de opzet en de relevante aspecten van het interne-beheersingssysteem en in het bijzonder de frauderisicoanalyse geëvalueerd alsook bijvoorbeeld de gedragscode, klokkenluidersregeling en de incidentenregistratie. Wij hebben de opzet en het bestaan geëvalueerd, en voor zover wij noodzakelijk achten, de werking getoetst van interne-beheersmaatregelen gericht op het mitigeren van frauderisico's.

Als onderdeel van ons proces voor het identificeren van risico's op een afwijking van materieel belang in de jaarrekening die het gevolg is van fraude, hebben wij frauderisicofactoren overwogen met betrekking tot frauduleuze financiële verslaggeving, oneigenlijke toe-eigening van activa en omkoping en corruptie in nauwe samenwerking met onze forensische specialisten. Wij hebben geëvalueerd of deze factoren een indicatie vormden voor de aanwezigheid van het risico op afwijkingen van materieel belang als gevolg van fraude.

De door ons geïdentificeerde frauderisico's en uitgevoerde specifieke werkzaamheden zijn als volgt:

- Wij hebben het in de controlestandaarden veronderstelde frauderisico onderkend met betrekking tot het doorbreken van interne-beheersingsmaatregelen door het management, inclusief of er indicaties zijn voor tendentie bij het management van ProRail B.V. die mogelijk een risico vormt op een afwijking van materieel belang die het gevolg is van fraude.
- Wij hebben gegevensgerichte werkzaamheden uitgevoerd, waaronder het toetsen van de in het grootboek vastgelegde journaalboekingen, werkzaamheden gericht op identificatie van eventuele significante transacties buiten de normale bedrijfsvoering, het beoordelen van tendenties in de schattingen van het management (inclusief een retrospectieve beoordeling van significante schattingen uit het vorige boekjaar) en de onderbouwing van de tijdens het opstellen van de jaarrekening aangebrachte aanpassingen. Tevens hebben wij geëvalueerd of de keuze en toepassing van de grondslagen voor financiële verslaggeving door de entiteit, met name die welke betrekking hebben op subjectieve waarderingen en complexe transacties, mogelijk wijzen op frauduleuze financiële verslaggeving.
- Op basis van onze werkzaamheden hebben wij een frauderisico geïdentificeerd met betrekking tot de aanvullende opdrachten verstrekt aan aannemers buiten het prestatiegericht onderhoudscontract (PGO). Het potentiële fraude-element heeft betrekking op werkzaamheden die eigenlijk onderdeel zijn van het reguliere PGO-contract, maar separaat worden afgerekend met als doel extra inkomsten te verwerven voor de aannemer en/of mogelijke samenspanning met medewerkers van ProRail om hier persoonlijk van te profiteren.
- Wij hebben gegevensgerichte werkzaamheden uitgevoerd op de aanvullende opdrachten verstrekt aan aannemers met een PGO-contract en vastgesteld of deze werkzaamheden niet vallen onder het reguliere onderhoudscontract.

Onze controlewerkzaamheden ten aanzien van deze frauderisico's zijn tevens gericht op een evaluatie van de opzet en de implementatie van de relevante interne-beheersingsmaatregelen om het risico te beperken.

In onze controle bouwen wij een element in van onvoorspelbaarheid. Ook hebben wij de uitkomst van andere controlewerkzaamheden beoordeeld en overwogen of er bevindingen zijn die een aanwijzing geven voor fraude of het niet-naleven van wet- en regelgeving.

Wij hebben kennisgenomen van de beschikbare informatie en om inlichtingen gevraagd bij leden van de raad van bestuur, management (waaronder de Corporate Compliance Officer en Corporate Audit) en de raad van commissarissen.

Uit onze werkzaamheden 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 ProRail 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.

Voor zover materieel voor de jaarrekening, hebben wij op basis van onze risicoanalyse, en rekening houdende met het feit dat het effect van niet-naleving van wet- en regelgeving aanzienlijk varieert, het belastingrecht en de vereisten in het kader van Titel 9 van Boek 2 BW aangemerkt als wet- en regelgeving met een directe invloed op de jaarrekening.

Wij hebben voldoende en geschikte controle-informatie verkregen omtrent het naleven van de bepalingen van die wet- en regelgeving die gewoonlijk wordt geacht van directe invloed te zijn op de jaarrekening.

Daarnaast is ProRail B.V. onderworpen aan overige wet- en regelgeving waarvan de gevolgen van niet-naleving een van materieel belang zijnde invloed kunnen hebben op de jaarrekening, bijvoorbeeld ten gevolge van boetes of rechtszaken.

Ten aanzien van deze wet- en regelgeving die geen direct effect hebben op de vaststelling van de bedragen en de toelichtingen in de jaarrekening, zijn onze werkzaamheden beperkter.

Naleving van wet- en regelgeving kan van fundamenteel belang zijn voor de operationele aspecten van de ProRail B.V., voor de mogelijkheid van ProRail B.V. om haar activiteiten voort te zetten, dan wel voor het voorkomen van sancties van materieel belang (bijv. het naleven van de voorwaarden van een vergunning voor het uitvoeren van een activiteit, of het naleven van regelgeving betreffende het milieu); niet-naleving van dergelijke wet- en regelgeving kan daarom van materieel belang zijnde invloed hebben op de jaarrekening. Onze verantwoordelijkheid is beperkt tot het uitvoeren van gespecificeerde controlewerkzaamheden ter bevordering van het identificeren van niet-naleving van wet- en regelgeving die een invloed van materieel belang kan hebben op de jaarrekening. Onze werkzaamheden ter bevordering van het identificeren van gevallen van niet-naleving van overige wet- en regelgeving die een invloed van materieel belang kan hebben op de jaarrekening, zijn beperkt tot (i) het management en, in voorkomend geval, de met governance belaste personen vragen of ProRail B.V. 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

Wij zijn verantwoordelijk voor het verkrijgen van een redelijke mate van zekerheid dat de entiteit in staat is haar continuïteit te handhaven. Het is de verantwoordelijkheid van de raad van bestuur om te beoordelen of de entiteit in staat is haar continuïteit te handhaven en om in de jaarrekening alle gebeurtenissen of omstandigheden toe te lichten die gerede twijfel kunnen doen ontstaan over het vermogen van de entiteit om haar continuïteit te handhaven.

Zoals toegelicht in de ‘Toelichting op de balans, de winst en verliesrekening en het kasstroomoverzicht’ van de jaarrekening heeft de raad van bestuur de jaarrekening gehanteerde grondslagen van waarderingen en resultaatbepaling gebaseerd op de veronderstelling van continuïteit van de vennootschap. Tevens is toegelicht dat het ministerie de beheerconcessie 2015-2025 heeft verlengd tot aan 1 januari 2029. Hiermee heeft het ministerie geborgd dat ProRail de beheerder van de Nederlandse hoofdspoorweginfrastructuur blijft.

Wij hebben de inschatting van de raad van bestuur met betrekking tot de veronderstelling van continuïteit van ProRail beoordeeld, inclusief de betreffende toelichtingen in de jaarrekening van ProRail 2024. Onze evaluatie omvat onder andere:

- Overwegen of de continuïteitsbeoordeling van de raad van bestuur alle relevante informatie bevat waarvan wij als gevolg van onze controle kennis van hebben en de raad van bestuur bevragen over de belangrijkste veronderstellingen en uitgangspunten;
- Nagaan of de raad van bestuur gebeurtenissen of omstandigheden heeft geïdentificeerd die gerede twijfel kunnen doen ontstaan over de mogelijkheid van de entiteit om haar continuïteit te handhaven;
- Evalueren van de begrote operationele resultaten voor de periode van twaalf maanden vanaf de datum van opmaken van de jaarrekeningrekening en onze kennis uit de controle;
- Inwinnen van inlichtingen bij de raad van bestuur over zijn kennis van continuïteitsrisico's na de periode van de door de raad van bestuur verrichte continuïteitsbeoordeling.

Uit onze werkzaamheden blijkt dat de door de raad van bestuur gehanteerde continuïteitsveronderstelling aanvaardbaar is.

De kernpunten van onze controle

In de kernpunten van onze controle beschrijven wij zaken die naar ons professionele oordeel het meest belangrijk waren tijdens onze controle van de jaarrekening. De kernpunten van onze controle hebben wij met de raad van commissarissen gecommuniceerd, maar vormen geen volledige weergave van alles wat is besproken.

Wij hebben onze controlewerkzaamheden met betrekking tot deze kernpunten bepaald in het kader van de jaarrekeningcontrole als geheel. Onze bevindingen ten aanzien van de individuele kernpunten moeten in dat kader worden bezien en niet als afzonderlijke oordelen over deze kernpunten.

Omschrijving	Onze controleaanpak	Observaties
Materiële vaste activa		
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 ProRail 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. De materiële vaste activa worden gewaardeerd tegen aanschafwaarde, verminderd met de cumulatieve afschrijvingen en bijzondere waardeverminderingen. 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.	Wij hanteren een gegevensgerichte controleaanpak waarbij er kennis is genomen van relevante interne beheersingsmaatregelen binnen ProRail B.V. De uitgevoerde gegevensgerichte werkzaamheden bestaan onder andere uit: · 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.	Wij hebben voldoende en geschikte controle-informatie verzameld om tot een oordeel te komen en hebben geen te rapporteren afwijkingen onderkend.
Inkopen		
ProRail B.V. kent een omvangrijke stroom van inkoop van diensten en producten, zowel ten behoeve van investeringsprojecten en projecten voor derden als ten behoeve van de eigen bedrijfsvoering. De controle van de inkopen en de daarvoor relevante interne beheersingsmaatregelen en IT-systemen vormt een omvangrijk deel van onze controlewerkzaamheden. Daarom zijn de inkopen als kernpunt van de controle geïdentificeerd.	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. Wij 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.	Wij hebben voldoende en geschikte controle-informatie verzameld om tot een oordeel te komen en hebben geen te rapporteren afwijkingen onderkend.

Verklaring over de in het jaarverslag opgenomen andere informatie

Het jaarverslag omvat andere informatie, naast de jaarrekening en onze controleverklaring daarbij.

- Over ProRail
- Onze prestaties
- Bevlogen ProRailers
- Betaalbaar spoor
- Besturing
- ESG
- 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 bestuursverslag 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 afwijkingen van materieel belang als gevolg van fraude of fouten 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.

Wij communiceren met de raad van bestuur en de raad van commissarissen onder andere over de geplande reikwijdte en timing van de controle en over de significante bevindingen die uit onze controle naar voren zijn gekomen, waaronder eventuele significante tekortkomingen in de interne beheersing.

Wij bevestigen aan de raad van commissarissen dat wij de relevante ethische voorschriften over onafhankelijkheid hebben nageleefd. Wij communiceren ook met de raad over alle relaties en andere zaken die redelijkerwijs onze onafhankelijkheid kunnen beïnvloeden en over de daarmee verband houdende maatregelen om onze onafhankelijkheid te waarborgen.

Wij bepalen de kernpunten van onze controle van de jaarrekening op basis van alle zaken die wij met de raad van commissarissen hebben besproken. Wij beschrijven deze kernpunten in onze controleverklaring, tenzij dit is verboden door wet- of regelgeving of in buitengewoon zeldzame omstandigheden wanneer het niet vermelden in het belang van het maatschappelijk verkeer is.

Utrecht, 4 april 2025

Deloitte Accountants B.V.

Was getekend: drs. G.J. Straatman RA

Meerjarenoverzicht

Winst- en verliesrekening

Bedragen in miljoenen euro's	2024	2023	2022	2021	2020
Bedrijfsopbrengsten	1.890	1.648	1.538	1.426	1.367
Bedrijfslasten	-1.868	-1.746	-1.535	-1.507	-1.370
Financiële baten en lasten / overig	8	14	-9	-4	-7
Bedrijfsresultaat	30	-81	-7	-85	-10
Resultaat na belastingen	-	-	-	-	-

Balans

Bedragen in miljoenen euro's	2024	2023	2022	2021	2020
Vermogen					
Balanstotaal	22.134	21.353	20.803	20.170	19.775
Eigen vermogen	1.604	1.604	1.604	1.604	1.604
Langlopende leningen	73	73	73	73	73
Activa					
Materiële vaste activa	21.097	20.332	19.775	19.350	18.981
Afschrijvingen	81	85	87	94	101
Investeringen materiële vaste activa	1.495	1.266	1.082	1.029	1.004
Investeringsbijdrage	1.440	1.215	1.044	964	947

Medewerkers

In absolute aantallen	2024	2023	2022	2021	2020
Aantal medewerkers (gewogen gemiddelde)	5.335	5.176	4.985	4.760	4.572
Aantal medewerkers (einde jaar)	5.392	5.277	5.075	4.895	4.625
Aantal fte's eigen (gewogen gemiddelde)	5.229	5.071	4.881	4.655	4.464
Aantal fte's eigen (einde jaar)	5.285	5.173	4.968	4.793	4.518
Aantal fte's inhuur (gewogen gemiddelde)	343	379	406	348	342
Aantal fte's inhuur (einde jaar)	331	354	404	408	287

Kwantiteiten

In absolute aantallen	2024	2023	2022	2021	2020
Netlengte in exploitatie (in km) *	3.033	3.034	3.035	3.075	3.075
Spoorlengte (in km) *	6.990	7.002	7.023	7.053	7.097
Wissels	5.988	6.078	6.220	6.260	6.392
Overwegen	2.262	2.305	2.348	2.394	2.419
Seinen	11.616	11.623	11.592	11.602	11.559
Stations	398	399	398	398	399
Beweegbare bruggen	68	68	68	68	67
Tunnels	27	27	26	26	26
Tonkilometers (in miljarden per jaar) **	52	51	51	51	51
waarvan reizigers	39	37	36	36	37
waarvan goederen	13	14	15	15	14
Treinkilometers (in miljoenen per jaar) **	158	152	157	160	152
waarvan reizigers	147	140	145	148	140
waarvan goederen	10	11	11	11	11
waarvan overig (aannemers/ testritten)	1	1	1	1	1
Spoorwegondernemingen	32	33	33	32	27

* De kilometers worden inclusief HSL-Zuid gerapporteerd.

** 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 bestuurde 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 series 3 minuten
De prestatie-indicator betrouwbaarheid regionale series geeft aan welk deel van de geplande treinaankomsten daadwerkelijk is gerealiseerd én waarbij het verschil tussen de geplande en de gerealiseerde aankomsttijd kleiner was dan 3 minuten. In tegenstelling tot treinpunctualiteit worden uitgevallen treinen en aankomsten van vervangende treinen hierin meegeteld als onbetrouwbaar. Deze indicator wordt gemeten op een verzameling stations, vooral op de eindpunten van de regionale lijnvoeringen. Deze prestatie-indicator maakt overigens geen deel uit van de prestatieafspraken die regionale vervoerders zelf met hun eigen concessieverleners maken.

Betuweroute
Onder de goederenspoorweg Betuweroute wordt verstaan de spoorweg Maasvlakte – Kijfhoek – Zevenaar en de daaraan gelegen emplacementen. Met inbegrip van de emplacementen Feijenoord en IJsselmonde en de sporen die die emplacementen verbinden met de genoemde spoorweg en met inbegrip van de stamlijnen die verbonden zijn aan de bedoelde emplacementen.

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

Booggeluid
Het piepende geluid van treinwielen in bochten.

CO_2 emissie - eigen gebruik
Onder CO_2 eigen gebruik wordt verstaan de door ProRail gerealiseerde emissie op scope 1 (directe emissies van broeikasgassen: CO_2 en CH_4), scope 2 (indirecte emissie van broeikasgassen in Nederland: CO_2) en scope 3. Scope 3 heeft hierbij betrekking op zakelijk personenvervoer met openbaar vervoer, eigen vervoer en vliegtuigen.

Emplacement
Een gebied van de spoorweginfrastructuur dat ingericht en bestemd is om treinen te laten stoppen, beginnen, eindigen, inhalen, kruisen, opstellen of rangeren en voorzien is van ten minste één wissel.

European Rail Traffic Management System (ERTMS)
Het Europees gestandaardiseerde beveiligingssysteem voor het treinverkeer – opvolger van Automatische TreinBeïnvloeding (ATB).

Gemengde net
Het Gemengde net omvat de door ProRail beheerde spoorwegen met uitzondering van de Betuweroute.

Hoofdrailnet (HRN)
Het deel van het Nederlandse spoorwegnet waarop NS tot 2033, onder voorbehoud van uitzonderingen, het alleenrecht heeft voor het rijden van reizigerstreinen.

HSL-Zuid
Spoorlijn van Schiphol tot aan de Belgische grens met een aftakking naar Breda, die geschikt is voor hogesnelheidstreinen.

Inspectie voor Leefomgeving en Transport (ILT)
Onderdeel van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat dat de naleving van wet- en regelgeving voor een veilige en duurzame leefomgeving en transport bewaakt en stimuleert.

Ladingbelanghebbenden
Partijen die direct belang hebben bij het vervoer van lading per spoor, niet zijnde vervoerders. Onder deze categorie vallen havens, verladers en terminals.

Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO)
Programma om een veilige doorstroming van trein- en wegverkeer op overwegen te verbeteren via slimme en kosteneffectieve maatregelen, zodat het aantal incidenten verder vermindert.

Landelijk Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer (LOCOV)
Overleg waarin consumentenorganisaties de belangen van de treinreiziger behartigen door het overleg en adviseren aan NS, ProRail en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Onderwerpen betreffen concrete uitvoeringsmaatregelen voor het openbaar vervoer per spoor op nationaal en internationaal niveau over het hoofdrailnet, zoals wijzigingen ten aanzien van de dienstregeling, de toegankelijkheid van de treinen, de kaartverkoop en de tarieven.

Lange Termijn Spooragenda (LTSA)
Met de Lange Termijn Spooragenda, een lange termijn visie op het spoor (incl. ambities en doelen), wordt de kwaliteit van het spoor als vervoerproduct verbeterd, zodat de trein voor de reiziger en de verlader in toenemende mate een aantrekkelijke vervoersoptie is.

Meerjarenprogramma voor Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT)
De Rijksoverheid werkt samen met decentrale overheden aan ruimtelijke projecten en programma's voor elke regio in Nederland. Het MIRT richt zich op financiële investeringen in deze programma's en projecten.

Operationeel Controle Centrum Rail (OCCR)
Het landelijke controlecentrum voor het Nederlandse 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).

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 toekomstvaste routering 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.

STS passages en STS passages met gevaarpunt bereikt

Een STS-passage is het ongeoorloofd passeren van een stoptonend sein of een gesloten sein. Een STS-passage met gevaarpunt bereikt betreft een punt waarna er bij een STS-passage daadwerkelijk een botsing, aanrijding of ontsporing zou hebben kunnen plaatsvinden.

Colofon

Publicatie
ProRail B.V., april 2025

Tekst en redactie
ProRail en Marjolein Prins

Fotografie
Wiep van Apeldoorn, Vincent Basler, DuckDev., Heleen Klop, Leen van Put, Robel Rail Automation, Gerrit Serné, Steven Verkerk, Your Captain - Irvin van Hemert

Visuals
CF Report, Publiquest/VormVijf

Website
Concept en realisatie: F19 Digital Reporting en CF Report
Ontwerp: CF Report

Vragen
Als u vragen heeft over de inhoud van het jaarverslag neem dan contact op via onze website: www.prorail.nl/contactformulier.