

Railinfratrust B.V. Jaarverslag 2020

Verbindt.
Verbeterd.
Verduurzaamt.



Inleiding

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

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

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

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

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

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

Inhoud

Kerncijfers	5
Het jaar 2020	7
Profiel van ProRail	10
Organisatie en activiteiten	12
Onze waardeketen	15
Maatschappelijk verantwoord ondernemen	17
Internationaal vergelijken	18
Spoorprestaties	20
Punctueel spoor	22
Betrouwbaar spoor	26
Capaciteit	34
Innovatieve oplossingen en ontwikkelingen	37
Stations- en spoorvernieuwingen	42
Veiligheid	48
Maatschappelijke prestaties	58
Duurzaam spoor	60
In contact met het publiek	66
Geluid en trillingen	67
Onze medewerkers	70
Onze medewerkers	72
Integriteit en compliance	81
Financiën	84
Financiële prestaties	86
Effectieve bestedingen	88
Bericht van de raad van commissarissen	89
Terugblik en bijeenkomsten raad van commissarissen	90
Bijeenkomsten commissies	95
Corporate Governance	96
Risicomanagement	103

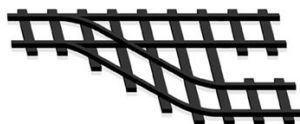
Stakeholders	112
Onze stakeholders	114
Betrokkenheid van onze stakeholders	117
In contact met onze stakeholders	120
In dialoog met onze stakeholders	120
Materialiteitsanalyse	120
 Maatschappelijk verslagleggingsbeleid	 125
 GRI-verslaglegging	 127
 Jaarrekening	 136
Geconsolideerde balans per 31 december 2020	139
Geconsolideerde winst- en verliesrekening over 2020	140
Geconsolideerd overzicht van het totaalresultaat 2020	141
Geconsolideerd kasstroomoverzicht 2020	142
Toelichting op de geconsolideerde balans, de geconsolideerde winst- en verliesrekening en het geconsolideerde kasstroomoverzicht	143
Enkelvoudige balans per 31 december 2020	179
Enkelvoudige winst- en verliesrekening per 31 december 2020	180
Toelichting op de enkelvoudige balans en de enkelvoudige winst- en verliesrekening	180
 Overige gegevens	 183
Controleverklaring van de onafhankelijke accountant	184
 Meerjarenoverzicht	 191
 Begrippenlijst	 193

Kerncijfers



Spoorlengte (km)

2020: 7.097 | 2019: 7.097



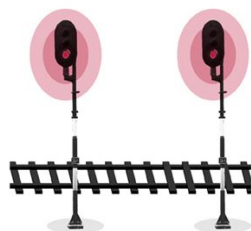
Wissels

2020: 6.392 | 2019: 6.560



Overwegen

2020: 2.419 | 2019: 2.477



Seinen

2020: 11.559 | 2019: 11.586



Stations

2020: 399 | 2019: 400



Tonkilometers
(in miljarden)

2020: 51 | 2019: 57



15200000

Treinkilometers
(in miljoenen)

2020: 152 | 2019: 165



**Aantal spoorweg-
ondernemingen**

2020: 27 | 2019: 27



Aantal eigen medewerkers
(gemiddeld fte)

2020: 4.464 | 2019: 4.369



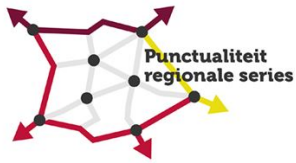
Reizigerspunctualiteit HRN (5 min)
 2020: 93,5% | Bodemwaarde*: 88,9%



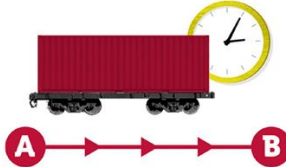
Reizigerspunctualiteit HRN (15 min)
 2020: 97,9% | Bodemwaarde*: 96,7%



Reizigerspunctualiteit HSL (5 min)
 2020: 85,2% | Bodemwaarde*: 82,1%



Punctualiteit regionale series (3 min)
 2020: 96,1% | Bodemwaarde*: 92,4%



Transitotijd goederenvervoer
 2020: 3,2% | Bodemwaarde*: 7,5%



Geleverde treinpaden
 2020: 98,5% | Bodemwaarde*: 97,5%



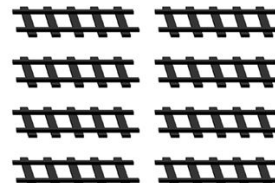
Impactvolle storingen op de infra
 2020: 361 | Bodemwaarde*: 610



Bedrijfsopbrengsten
 2020: 1.367 | 2019: 1.300



Balans totaal
 2020: 19.775 | 2019: 19.500



Materiële vaste activa
 2020: 18.981 | 2019: 18.629



Investeringen (bruto)
 2020: 1.004 | 2019: 988

* Waarde voor het jaarlijks minimaal te realiseren prestatieniveau op een prestatie-indicator. In het geval van de prestatie-indicator Transitotijd goederenvervoer geldt een maximum.

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

Het jaar 2020

Veerkracht en doorzettingsvermogen in coronajaar

2020 blijft in onze geheugens gegrift als een crisisjaar met forse uitdagingen en zorgen die impact hadden op onze organisatie, op onze medewerkers, het reizigers- en goederenvervoer en onze spoorpartners. Jarenlang groeide het aantal reizigers dat voor de trein koos, tot ruim een miljoen per dag in 2019. De coronacrisis veroorzaakte echter een terugval, waardoor het gemiddeld aantal reizigers vanaf april 2020 nog slechts circa 30% van dat aantal was. In vergelijking met 2019 nam het totaal aantal afgelegde treinkilometers af met 8%. Het aantal tonkilometers goederenvervoer is gedaald met 4,3%.

Hoewel Nederland min of meer tot stilstand kwam, zijn we er toch in geslaagd om treinen te laten rijden. Het spoor hoort immers tot de vitale infrastructuur van Nederland en is in deze coronatijd belangrijk voor de reizigers met cruciale beroepen en het vervoer van goederen in Nederland en Europa. Daarnaast zijn we doorgeslagen het spoor te onderhouden en te innoveren, en diverse stappen naar de toekomst te zetten. Voor veel van onze mensen was het moeilijk werken, de bezetting was niet altijd optimaal en we hebben op de diverse posten ook met besmettingen te maken gekregen. We hebben processen aangepast om treinverkeersleiders optimaal in te kunnen zetten. Daarnaast hebben we ons extra ingezet op de werving van nieuwe treinverkeersleiders. Mede daardoor zijn er prestaties geleverd die ons blijvende commitment duidelijk onderstrepen.

De coronacrisis deed een stevig beroep op ons aanpassingsvermogen. Vanaf maart is de basisdienstregeling ingevoerd vanwege het sterk teruglopende aantal treinreizigers. Ook was er vrijwel geen binnenlands vervoer over de hogesnelheidslijn. Op de stations namen we maatregelen om reizigers onder bijzondere omstandigheden een veilige treinreis te bieden. Samen met NS boden wij 'helpende handjes' aan reizigers, zodat zij veilig gebruik konden maken van trein en station. We werkten door aan essentiële thema's als verduurzaming, verbetering van de spoorinfrastructuur, innovatie en de samenwerking binnen de spoorketen. Waar mogelijk hebben we gebruik gemaakt van het feit dat er minder treinen reden en het onderhoud in de planning naar voren gehaald, zoals bij de Schipholtunnel waar kilometers spoor zijn vervangen.

Het spoorgoederenvervoer in het Rotterdamse havengebied ondervindt al langer hinder door infrastoringen. Onafhankelijk onderzoek liet zien dat met name in technische zin veel ruimte voor verbetering is en dat het goederenvervoer niet op het niveau van het reizigersvervoer zit. We werken de komende drie jaar aan structurele verbetering van de prestaties op de spoorgoederenlijnen en goederenemplacement Kijfhoek.

Door het hele land zijn stations vernieuwd, veiliger gemaakt met bijvoorbeeld cameratoezicht en is de toegankelijkheid van stationsgebieden verbeterd. We maakten voortgang met het gebruik van zonnepanelen en introduceerden op aanzienlijke schaal led-verlichting. Reizigers ervaren en waarderen deze verbeteringen. Onafhankelijk onderzoek laat zien dat de opgaande lijn in de algemene stationsbeleving onder reizigers zich in 2020 verder heeft doorgezet.

Er waren vorig jaar meer blijken van erkenning, onder meer op de gebieden veiligheid en duurzame innovatie. Onze veiligheids campagne Victim Fashion, created by accident, die zowel positief als negatief werd ontvangen, kreeg diverse onderscheidingen. Bij de aanleg van een hoogwaardige openbaarvervoerverbinding tussen Huizen en Hilversum is veel aandacht besteed aan een natuurlijke inpassing van het spoor in de omgeving. Voor de innovatieve onderdoorgangen voor voetgangers, fiets en auto ontvingen we een Duurzame Parel van het samenwerkingsverband Duurzaam GWW. We zijn trots dat we op de 28^{ste} plaats van de Intermediair Favoriete Werkgever Award 2020 staan en daarmee in de top 30 zijn gekomen. De stijging in de afgelopen jaren betekent dat hoogopgeleid Nederland ons steeds meer waardeert.

Deze en andere voorbeelden illustreren de onmisbaarheid van zowel technische als sociale innovatie om duurzaamheid, veiligheid en het reiscomfort naar een hoger niveau te tillen. Vorig

jaar hebben we hier ook weer energie in gestoken. Samen met diverse organisaties en de universiteiten van Delft, Twente en Eindhoven zijn nieuwe meerjarige researchprojecten gelanceerd. Wij nemen ook deel aan diverse Europese onderzoeksprogramma's. Die richten zich in hoofdzaak op technische verbeteringen voor het spoorverkeer, op veiligheid en op comfortabel reizen. We werken samen met partijen uit de hele sector aan de invoering van het nieuwe digitale treinbeveiligingssysteem ERTMS (European Rail Traffic Management System). In 2020 werd de studiefase van dit omvangrijke Europese initiatief afgerond en is de realisatiefase aangebroken. ERTMS, een essentiële stap in de verdere digitalisering van het spoor, maakt het mogelijk dat treinen straks sneller, veilig en betrouwbaar dichter op elkaar kunnen rijden, waardoor meer capaciteit op het spoor ontstaat.

In duurzaamheid en duurzame mobiliteit hebben we vorderingen gemaakt. Ons energieverbruik is op basis van de voorlopige cijfers in 2020 net als in voorgaand jaar met 2% verder gedaald. In de afname van ons energieverbruik en de daling in CO₂-uitstoot zit een effect van het lagere gebruik van spoor en transfer vanwege de coronamaatregelen. Toch wordt een deel van de daling veroorzaakt door energie die we ook verbruiken bij minder gebruik van het spoor zoals wisselverwarming (overgang van gas naar elektrisch) en dit geldt ook voor de daling van CO₂-uitstoot door inkoop van groen gas. Om het energieverbruik te verduurzamen voeren we tests uit; zo hebben we in de noordelijke provincies succesvolle proeven uitgevoerd met een waterstoftrein en met een zelfstandig rijdende trein. Vanaf 2020 gebruikt ProRail uitsluitend groen gas, waarvan we het verbruik verder willen verminderen. Daarnaast passen we op steeds grotere schaal duurzame materialen toe, wat ook bijdraagt aan verdere daling van de CO₂-uitstoot. Tijdens de Dutch Design Week presenteerden vier ontwerpers in opdracht van ProRail, Bureau Spoorbouwmeester en NS hun ideeën voor het allergroenste station van de toekomst.

ProRail heeft in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat 180 niet-actief beveiligde overwegen (NABO's) in een programma ondergebracht om ze zo snel mogelijk aan te pakken. Tot en met 2020 hebben we in totaal 67 NABO's opgeheven of beveiligd en tientallen staan op de nominatie om zo spoedig mogelijk te worden opgeheven. Twee trieste ongevallen onderstrepen het belang hiervan. In mei botsten een reizigerstrein van NS en een landbouwvoertuig op een NABO in Hooghalen. De machinist kwam om het leven en twee reizigers raakten gewond. In januari 2021 overleed in Wijster een voetganger op een NABO na een botsing met een trein. Uiterlijk eind 2023 moeten alle publiek toegankelijke NABO's in Nederland zijn beveiligd of verdwenen.

Na twee jaar trede 4 op de Veiligheidsladder zijn we na regulier onderzoek een trede terug geplaatst. Een betreurenswaardige ontwikkeling, maar we zien onder ogen dat we in vergelijking met de vorige audit te weinig voortgang hebben gemaakt. Het is onze ambitie om snel terug te komen op trede 4. We zijn daarom meteen met de verbeterpunten aan de slag gegaan en zijn gestart met een grootschalig verbeterprogramma dat doordringt tot in de haarvaten van onze organisatie. We zetten stappen om veiligheid binnen de organisatie beter te verankeren, in te bedden in de strategische doelstellingen en een positief-kritische veiligheidscultuur verder te stimuleren.

Wij zijn ervan overtuigd dat we na de coronacrisis verdere mobiliteitsgroei gaan zien. Op basis van onder meer het aantal aangevraagde treinritten voor 2021, langetermijnplannen van vervoerders, verduurzaming (verschuiving van vliegtuig en weg naar trein) en recente inzichten van het CBS voorzien we nog steeds grote groei op het spoor de komende jaren. We zetten ons 24/7 uit volle overtuiging in om groei in de toekomst mogelijk te maken. Op Prinsjesdag werd bekendgemaakt dat het kabinet 1,4 miljard euro extra beschikbaar stelt voor onderhoud en vervanging van de spoorinfrastructuur.

De crisis van 2020 is bepaald niet aan ons voorbij gegaan. Namens de raad van bestuur spreek ik mijn grote trots uit op al die ProRailers die zich ondanks alle tegenslag van hun beste kant hebben laten zien. Vanaf maart 2020 werken veel medewerkers thuis. Daarvoor is een scala aan digitale oplossingen ingezet om hen zo goed mogelijk te ondersteunen. Op de verkeersleidingsposten en op en rond het spoor zijn onze mensen bij nacht en ontij in het hele land in de weer geweest om het treinverkeer ongehinderd doorgang te laten vinden. ProRailers weten wat doorzetten is en hebben onder lastige omstandigheden veel veerkracht getoond. Complimenten daarvoor!

We blijven trouw aan onze visie en zetten ons verder in voor duurzame mobiliteit in Nederland. Mogelijk krijgen we ook te maken met na-ijlende effecten van de coronacrisis. Verder staat 2021 in het teken van European Year of the Rail; ons doel is vooral om het vervoer van mensen en goederen per trein verder te stimuleren. Eenvoudig omdat geen enkele vorm van vervoer zo duurzaam is als die per trein.

Ik dank onze medewerkers en onze samenwerkingspartners voor de zeer constructieve manier waarop we ons in 2020 hebben geweed. Tegenslag brengt onvermoede talenten naar boven, daar zijn we afgelopen jaar binnen onze organisatie en samenwerkingsverbanden veelvuldig getuige van geweest. Laten we ons in 2021 opnieuw volop en schouder aan schouder inzetten voor duurzaam, veilig en comfortabel treinverkeer in Nederland.

Namens de raad van bestuur van ProRail B.V., Utrecht, 9 april 2021

John Voppen
Voorzitter raad van bestuur





ProRail

Profiel van ProRail

ProRail is spoorwegbeheerder. Wij zijn verantwoordelijk voor het onderhoud, de vernieuwing, de uitbreiding en de veiligheid van het Nederlandse spoorweginfrastructuur. Als onafhankelijke partij verdelen we de ruimte op 7.000 kilometer spoor, regelen het treinverkeer en bouwen en beheren stations. Dit doen we met aandacht voor onze samenleving én met oog voor de toekomst.

ProRail staat voor duurzame mobiliteit. Innovatie maakt het mogelijk dat er meer mensen met de trein kunnen reizen en meer goederen over het spoor kunnen worden vervoerd.

Organisatie en activiteiten

Wat wij doen

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

Onze missie

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

Onze strategie

We willen Nederland, nu en in de toekomst, per spoor blijven verbinden. Hierbij staan wij voor een aantal grote uitdagingen. De vraag naar reizigers- en goederenvervoer per trein groeit sterk. Naar verwachting zal de totale vraag naar reizigers- en goederenvervoer in 2040 met 30% zijn toegenomen. Door het vervoer van 25-45% meer reizigers en 50-90% meer goederentonnen over het spoor te faciliteren, geven we duurzame invulling aan de Nederlandse mobiliteitsvraag. Het spoor is essentieel voor het drukbevolkte Nederland en de ons omringende landen. We zien ook dat nieuwe technologieën ProRail kansen én bedreigingen bieden. Daarnaast staat Nederland voor een grote duurzaamheidsopgave die wij graag helpen in te vullen. We werken efficiënt en kostenbewust aan een spoorwegnet waarop het aangenaam reizen is en waarop goederen onbelemmerd kunnen worden vervoerd.

Onze ambities

1. ProRail Verbindt: We ontwikkelen de capaciteit voor de mobiliteit van de toekomst.
2. ProRail Verbetert: We maken mobiliteit per spoor zo betrouwbaar mogelijk, nu en in de toekomst.
3. ProRail Verduurzaamt: We maken spoormobiliteit zo duurzaam mogelijk.
4. Betaalbaar spoor: We streven naar lagere kosten per treinkilometer.

Voor de periode tot 2040 voorzien we flinke groei in de vraag naar reizigers- en goederenvervoer per trein. In het kader van OV Toekomstbeeld werken we aan een visie op de netwerkontwikkeling en bereiden we Nederland voor op deze groei van het spoorgebruik. In 2020 kregen we te maken met de coronacrisis en zag de mobiliteit er heel anders uit. Deze crisis roept vragen op: Gaan mensen permanent meer thuiswerken? Zijn we in staat de spits te blijven mijden? Aan de andere kant heeft de crisis ons bewuster gemaakt van het belang van duurzaam reizen. Daardoor is er meer aandacht ontstaan voor het reizen per trein in plaats van met het vliegtuig. Omdat we de toekomst niet kunnen voorspellen, zorgen we ervoor dat onze initiatieven en werkzaamheden robuust zijn voor verschillende (groei)scenario's.

Onze nieuwe, integrale manier van werken: Samenspel voor meer treinen

ProRail heeft het vervangen en uitbreiden van de spoorinfrastructuur anders georganiseerd: in beter samenspel tussen alle betrokken organisatieonderdelen. We maken onze besluitvorming uniformer en efficiënter. Door een nieuwe, integrale manier van werken, kunnen we onze werkzaamheden efficiënter bundelen en plannen, met minder hinder voor het treinverkeer. Zo kunnen we sneller, beter en goedkoper bouwen aan de infrastructuur van de toekomst: meer capaciteit, betrouwbaar, duurzaam en betaalbaar spoor. Lees hierover meer in 'Samenspel voor meer treinen'.

Onze cultuur

Om onze ambities op het spoor waar te kunnen maken, investeren we in een (organisatie)cultuur waarin presteren, ontwikkelen en samenwerken centraal staan. We investeren in deze beoogde gedragsontwikkeling door onze organisatiestructuur waar nodig te wijzigen, en door een fysieke en sociale werkomgeving in te richten die ons motiveert om te presteren, continu te ontwikkelen en samen te werken aan het realiseren van onze ambities.

Werkgebied

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

Betrokken werkgever

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

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.

Omvorming tot zbo

Eind 2016 heeft de regering besloten ProRail om te vormen tot een zelfstandig bestuursorgaan (zbo). Het wetsvoorstel is begin 2020 door de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat bij de Tweede Kamer ingediend. In de Tweede Kamer vonden onder meer een technische briefing met de Raad van State plaats en een rondetafelgesprek met vertegenwoordigers uit de spoorsector, waaronder onze CEO en de voorzitter van de ondernemingsraad, en wetenschappers. Ook zijn er schriftelijke Kamervragen gesteld. Na het aftreden van het kabinet in januari 2021 is de behandeling van het wetsvoorstel controversieel verklaard.

In 2020 is op diverse terreinen voorbereidend werk gedaan. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en ProRail hebben een samenwerkingsvisie ontwikkeld met uitgangspunten en afspraken over de nieuwe vorm van samenwerking. ProRail en het ministerie hebben in 2020 de omvorming aangegrepen om de positie van ProRail als publieke uitvoerder en deskundig adviseur van de bewindspersonen van het ministerie te versterken. Het ministerie en ProRail hebben

daarnaast gezamenlijk diverse gesprekken met stakeholders gevoerd. De belangen van medewerkers, reizigers, vervoerders en verladers kregen hierbij steeds de volle aandacht.

Een aantal ontwikkelingen kunnen we vooruitlopend op het verdere verloop van het wetsvoorstel verder vormgeven. Voorbeelden zijn het goed invullen van onze rol als betrouwbare adviseur voor het ministerie, decentrale overheden en andere sectorpartijen, de verbetering en vereenvoudiging van de verantwoording naar het ministerie en het vergroten van de transparantie naar onze omgeving.

Juridisch speelveld

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

Beheerconcessie

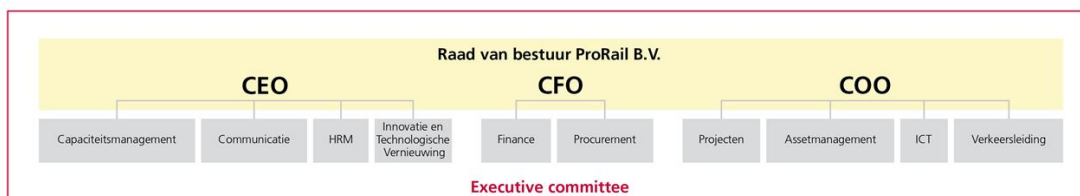
Onze beheertaken staan in de Spoorwegwet en zijn vertaald naar de beheerconcessie. De huidige beheerconcessie loopt van 2015-2025, tenzij deze eerder wordt ingetrokken bij het van kracht worden van de instellingswet zbo (Wet publiekrechtelijke omvorming ProRail). In deze beheerconcessie zijn de verantwoordelijkheden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

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

Beheerplan

Jaarlijks stelt ProRail in samenspraak met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een beheerplan op met doelstellingen voor het desbetreffende jaar. In 2019 hebben we voor het eerst een beheerplan opgesteld voor een periode van twee jaar, het beheerplan 2020-2021. In 2020 hebben we een addendum op dit beheerplan gemaakt. Doel van het tweejarig beheerplan is ervaring op te doen met een meerjarig plan, vooruitlopend op een plan voor meerdere jaren na de zbo-omvorming. Input voor het beheerplan is onder meer de jaarlijkse beleidsprioriteitenbrief waarin het ministerie de belangrijkste aandachtspunten voor het komende jaar aangeeft. Wij meten de voortgang van onze activiteiten onder andere op basis van prestatie-indicatoren en rapporteren op halfjaarbasis aan het ministerie.

Organogram



Verslag raad van bestuur

De raad van bestuur (RvB) doet in de volgende hoofdstukken verslag van de prestaties en gebeurtenissen in 2020: 'Profiel van ProRail', 'Spoorprestaties', 'Maatschappelijke prestaties', 'Onze Medewerkers', 'Financiën' en 'Risicomanagement'.

Onze waardeketen

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

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

Wij voeren structureel de dialoog met de diverse stakeholders en laten jaarlijks onderzoeken hoe tevreden ze zijn over onze dienstverlening en prestaties, zie ook 'In contact met onze stakeholders'.

De waarde van het spoor

Input



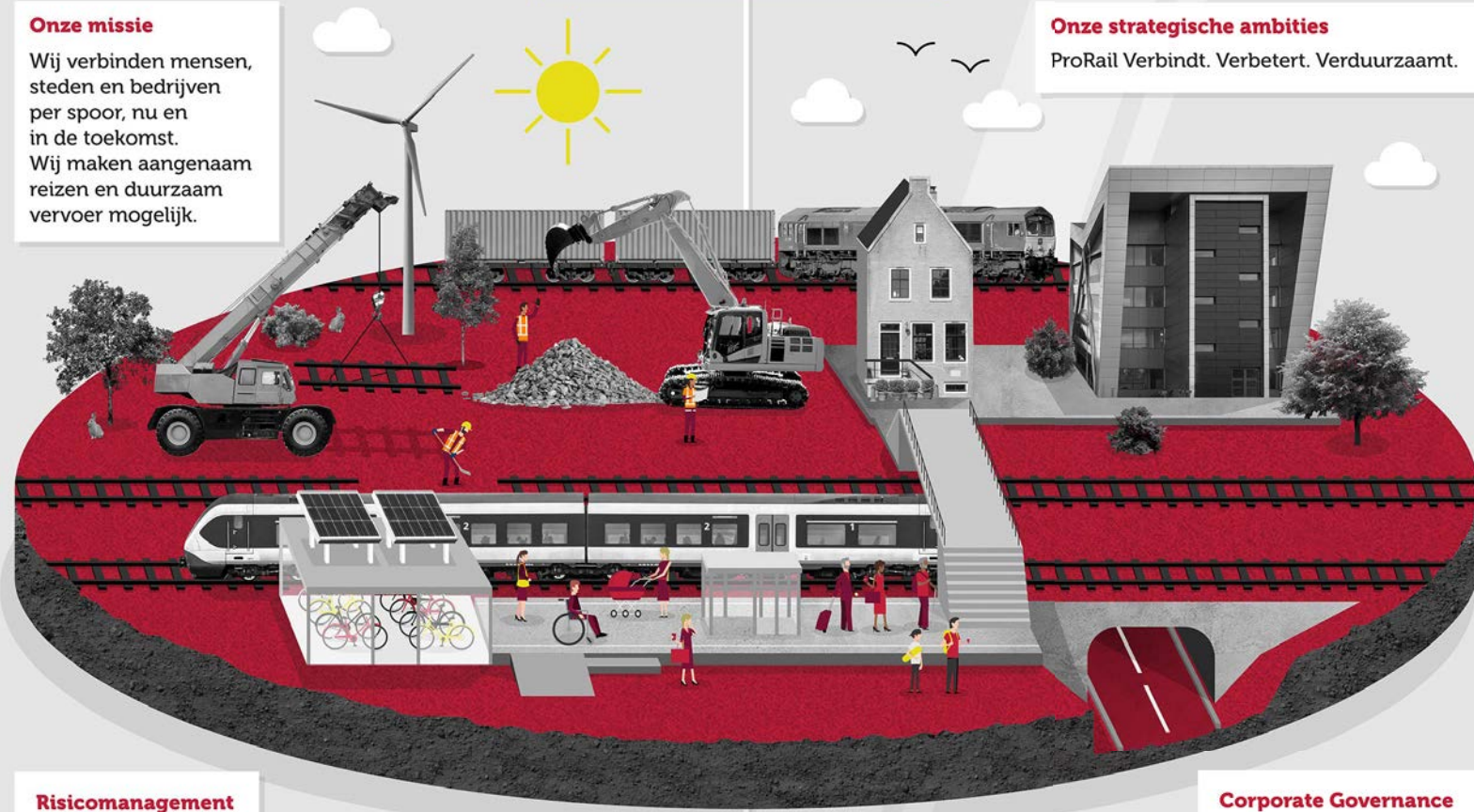
Businessmodel

Onze missie

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

Onze strategische ambities

ProRail Verbindt. Verbetert. Verduurzaamt.



Risicomanagement

Corporate Governance

Output



ProRail

Maatschappelijk verantwoord ondernemen

Ambities

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

De ambities en doelstellingen liggen vast in het Meerjarenplan Duurzaamheid 2016–2030. Deze zijn in lijn met de nationale klimaatdoelstellingen en de ambities van de OV-sector. In aanvulling hierop heeft ProRail in 2019 de Routekaart Verduurzaamt ontwikkeld. Deze bestaat uit een toekomstbeeld 2040, een kanskaart met voorstellen voor verbeteringen en acties die we komend jaar gaan uitvoeren.

Duurzaamheid in de strategie

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

Deze ambitie willen we als volgt bereiken:

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

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

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

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

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

Sturing en beheersing

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

Internationaal vergelijken

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

Daarnaast nemen we ook deel aan de benchmark die jaarlijks wordt uitgevoerd door het Platform of Rail Infrastructure Managers in Europe (PRIME). In 2020 is het derde benchmarkrapport van PRIME gepubliceerd met data over de periode 2012-2018 van twintig Europese spoorinfrabeheerders. De conclusies uit de rapporten zijn vergelijkbaar: ProRail levert goede prestaties vergeleken met andere spoorinfrabeheerders op de gebieden van veiligheid, groei, punctualiteit, kosten per treinkilometer en benutting van ons spoornetwerk. We blijven ons inzetten om onze prestatie op deze punten verder te verbeteren. Aandacht voor veiligheid rondom spoorwegovergangen blijft hierbij topprioriteit. Uit de rapporten blijkt dat de prestaties op het gebied van goederenvervoer een aandachtspunt blijven. In 2021 zal de volgende PRIME-rapportage plaatsvinden met data over de periode 2012-2019.





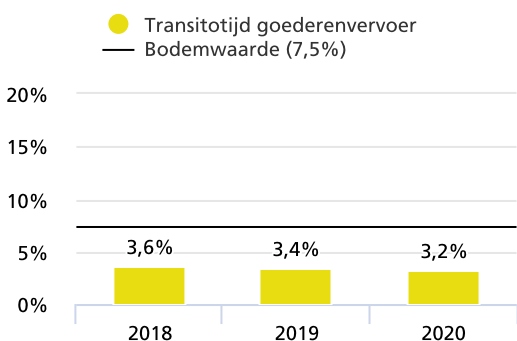
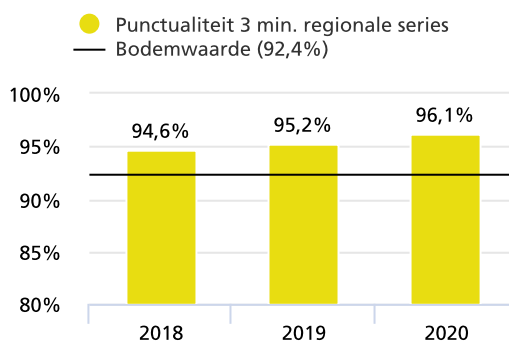
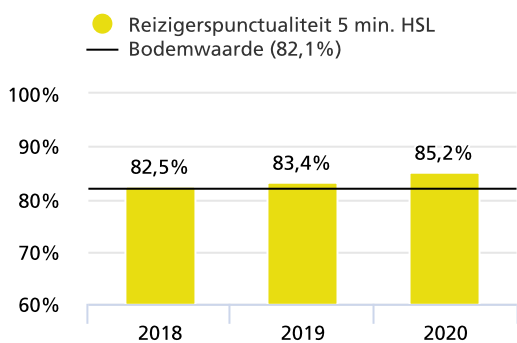
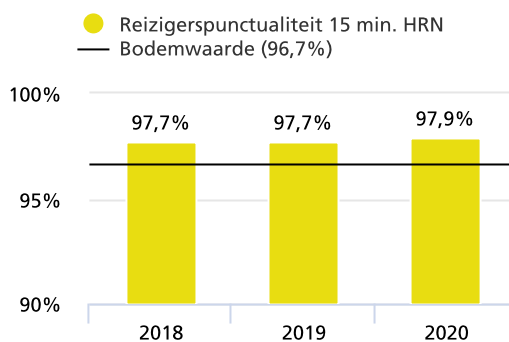
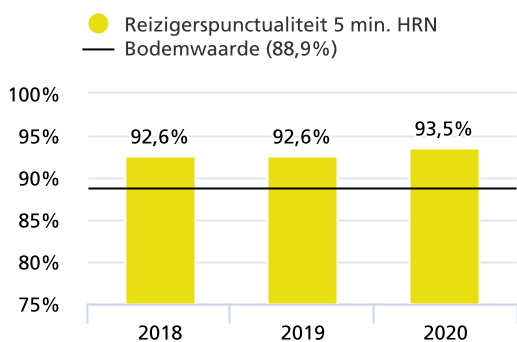
Spoorprestaties

2020 was een uitzonderlijk jaar, ook op het spoor. We zijn trots op het feit dat we in 2020 ondanks de soms moeilijke operationele omstandigheden de prestaties op goed niveau hebben weten te houden.

De COVID-19 maatregelen resulteerden in een lager aantal treinen en reizigers. Mede door de lagere reizigersaantallen, verbeterden de prestatiecijfers. Haltingen van treinen liepen minder vaak uit, zeker in de spitsen. Ook de traditionele herfst-dip werd hiermee grotendeels voorkomen. Bovendien werden verhoudingsgewijs meer korte, punctuele reizen gemaakt. Dat zien we allemaal terug in een hogere trein- en reizigerspunctualiteit. Doordat een groot deel van het jaar de treindienst werd uitgedund, ontstond ook meer bijstuurruimte bij incidenten. Dat zien we terug in het aantal Impactvolle storingen op de infra (Klanthinder). Ook de indicator Geleverde treinpaden scoorde dit jaar opnieuw goed.

Punctueel spoor

Ook in 2020 zitten alle prestatiecijfers rond dit thema aan de goede kant van de met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat overeengekomen bodemwaarden. De cijfers zijn zelfs nog beter dan vorig jaar, maar dat komt ook door de afgenomen reizigersaantallen.



Reizigerspunctualiteit hoofdrailnet (HRN) gestegen, maar...

Reizigerspunctualiteit HRN (op 5 of 15 minuten gemeten) geeft een indicatie van het percentage reizen dat met minder dan 5 (of 15) minuten vertraging is verlopen. Dat wil zeggen dat de reiziger bij aankomst op zijn of haar uitcheckstation minder dan 5 (of 15) minuten vertraging had ten opzichte van de reis die de reiziger vanaf het moment van inchecken volgens de reisplanner had kunnen maken.

Reizigerspunctualiteit wordt vooral bepaald door de punctualiteit van treinen, aansluitingen tussen treinen en uitval van treinen. ProRail werkt nauw samen met NS om de operationele prestaties op het Hoofdrailnet te verbeteren. Net als ieder jaar hebben we de dienstregeling waar mogelijk geoptimaliseerd ten behoeve van de betrouwbaarheid. We zetten daarnaast in op preventie van verstoringen. Als deze toch optreden, proberen we in de bijsturing de impact zoveel mogelijk te beperken.

De Reizigerspunctualiteit HRN in 2020 was 93,5% op 5 minuten en 97,9% op 15 minuten. Dat is ruim hoger dan de 92,6% en 97,7% uit 2019. In januari profiteerden we van mild winterweer. In februari werden de prestaties gedrukt door de stormen Ciara en Dennis en enkele grote infrastoringen. In maart daalden de reizigersaantallen in de eerste golf van de coronacrisis tot circa 10% van de gebruikelijke situatie. NS is een basisdienstregeling gaan rijden en na wat opstartproblemen – planmatig opgeheven treinen bleven in de Reisplanner staan en leidden zo tot lage reizigerspunctualiteit – steeg het prestatiecijfer aanzienlijk. Doordat er veel minder treinen reden, was er meer ruimte om vertragingen in te lopen en werden deze minder doorgegeven aan andere treinen.

Halverwege het jaar is de treindienst weer opgeschaald, maar de reizigersaantallen bleven ten opzichte van 2019 steken op circa 30-50%. Aan het einde van het jaar is de treindienst opnieuw afgeschaald tijdens de tweede golf van de coronacrisis. De Reizigerspunctualiteit bleef de hele tweede jaarhelft hoog, mede door juist die lage reizigersaantallen. Halteringen duurden korter, waardoor kleine vertragingen konden worden ingelopen en de haltering zelf minder vaak uitliep. Zo verdween de traditionele prestatiedip in de spits vrijwel volledig en ook in de herfst heeft het treinverkeer hier veel voordeel van gehad.

Reizigers reisden in 2020 niet alleen minder vaak, maar ook minder ver. Daardoor steeg het aandeel (niet het aantal) korte reizen. Korte reizen zijn minder vatbaar voor vertraging dan lange reizen en dus steeg ook hierdoor de gemiddelde Reizigerspunctualiteit.

Reizigerspunctualiteit 5 minuten HSL

De reizigerspunctualiteit 5 minuten HSL is een deelverzameling van de reizigerspunctualiteit op het hoofdrailnet. De reizigerspunctualiteit 5 minuten HSL bedroeg over 2020 85,2%. Daarmee hebben ProRail en NS boven de met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat afgesproken bodemwaarde (82,1%) gepresteerd en is ook beter gepresenteerd dan in 2019 (83,4%).

Het jaar 2020 begon matig. In januari en februari lagen de scores onder de bodemwaarde. De oorzaken waren met name een defect viaduct op de HSL, een defect in de Willemsspoortunnel bij Rotterdam en een groot aantal dagen met harde wind.

Eind maart startte vanwege de coronacrisis de zogeheten basisdienstregeling. In deze dienstregeling was er nauwelijks binnenlands vervoer over de HSL-infrastructuur. De meeste reizen die voor de HSL-KPI meetelden, vonden daarom plaats over het conventionele net. Gevolg was dat de KPI-scores van maart tot en met mei niet lieten zien wat wij normaal gesproken beogen te meten met de reizigerspunctualiteit 5 minuten HSL.

Vanaf juni is het binnenlands vervoer over de HSL-infrastructuur weer opgestart. Daarmee geven de scores vanaf juni weer een goed beeld van de prestaties van het binnenlands vervoer dat gebruik maakt van de HSL-infrastructuur. De gemiddelde maandscores liggen sinds juni continu boven de 85%; voor het vervoer over de HSL historisch gezien een hoog niveau. Dit komt onder meer doordat het treinverkeer op het hoofdrailnet zeer punctueel rijdt en daardoor minder vertraging voor HSL-treinen veroorzaakt. Daarnaast rijden er minder internationale treinen. Dit zorgt voor minder vertraging vanuit het buitenland en voor ruimte in de dienstregeling. Tot slot was het aantal dagen met hoge uitval (>10%) als gevolg van bijvoorbeeld weer, infra- of materieeldefecten tussen juni en december lager dan in 2019.

Als er weer meer internationaal treinverkeer op gang komt, zullen de KPI-scores op de HSL meer onder druk komen te staan. Daarom blijven wij ook in 2021, samen met NS, veel aandacht geven aan de HSL om de operationele scherpste en doorgevoerde verbeteringen vast te houden.

Treinpunctualiteit regionale series zeer hoog

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

In 2020 zijn weinig grote veranderingen in de regionale dienstregelingen doorgevoerd. Door de afgenomen reizigers- en treinaantallen verbeterde ook regionaal het prestatiecijfer, met bijna een heel procentpunt naar 96,1%.

Transitotijd goederenvervoer verder verbeterd

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

Sinds 2018 is de Transitotijd goederenvervoer jaarlijks verbeterd: van 3,6% in 2018 via 3,4% in 2019 naar 3,2% in 2020. Dat ligt allemaal zeer ruim onder het maximum van 7,5% dat voor deze indicator is afgesproken. Vanaf 2021 stelt het ministerie de bodemwaarde bij naar 4,5% en hanteren we intern een streefwaarde van 3,8%. Vanuit de goederenvervoerders hebben we signalen gekregen dat de transitotijd onvoldoende weergeeft welke prestaties het goederenvervoer ervaart. Momenteel zijn we in gesprek met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en goederenvervoerders om te onderzoeken of er manieren zijn om de prestaties goederenvervoer beter meetbaar te maken

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

Sinds 2018 rijdt er tussen Amsterdam en Eindhoven elke tien minuten een intercity. Het volgende traject waarop een vergelijkbare frequentieverhoging gepland staat, is het traject Rotterdam - Schiphol - Arnhem. Het programma VAT ETMET RoSA is een samenwerkingsverband van NS en ProRail, waarbij het programma ook gezamenlijk bestuurd wordt. Het doel van dit programma is om te voorkomen dat de frequentieverhoging die ingaat per december 2021, ten koste gaat van de reizigerspunctualiteit. Dit doen we door maatregelen te realiseren die de kans op én de impact van storingen verkleinen. Bijvoorbeeld door de bijsturing te optimaliseren, door de infrastructuur en het materieel betrouwbaarder te maken en door operationeel betrokken medewerkers door middel van simulaties voor te bereiden op de nieuwe dienstregeling.

In 2019 hebben ProRail en NS onderzocht welke maatregelen moeten worden genomen om de verwachte daling in de reizigerspunctualiteit als gevolg van de vijfde en zesde intercity op deze corridor te voorkomen. Begin 2020 is door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat subsidie verleend op de maatregelen die ProRail zal realiseren. Daarmee is het programma overgegaan van de planvormingsfase naar de realisatiefase. Daarnaast is in 2020 besloten om de introductie van de vijfde en zesde intercity te laten voorafgaan door een serie testdagen. Deze testdagen zullen waarschijnlijk plaatsvinden op de woensdagen, startend in september 2021.

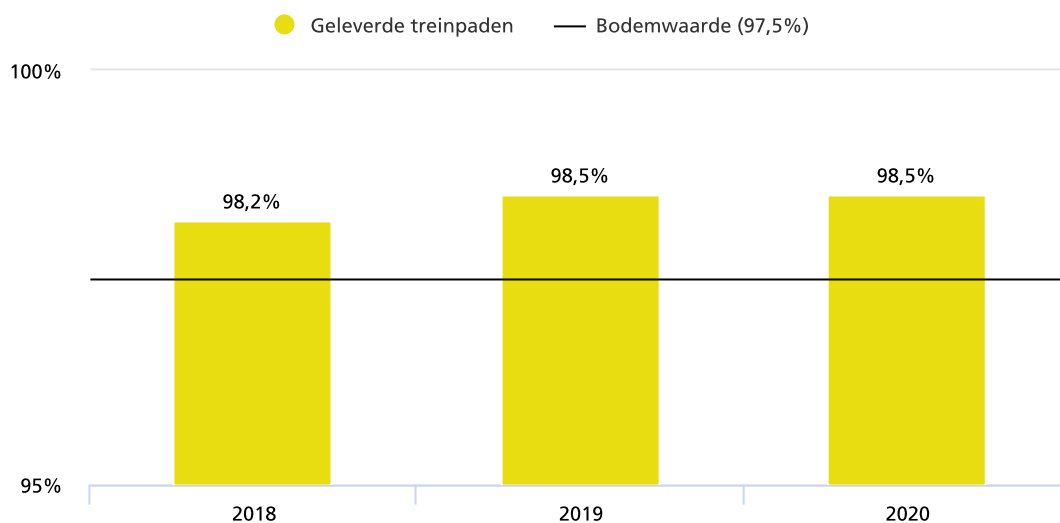
Betrouwbaar spoor

In 2020 laten de indicatoren Geleverde treinpaden en Impactvolle storingen aan de infra (Klanthinder) opnieuw goede cijfers zien.

Geleverde treinpaden

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

Het percentage geleverde treinpaden is vooral tijdens de basisdienstregeling van eind maart tot en met mei beïnvloed door de coronacrisis. Omdat er überhaupt maar weinig treinen reden, konden deze bij kleine verstoringen vaker blijven rijden over infra die nog wel beschikbaar was. In het jaarcijfer weegt deze periode niet erg mee, juist doordat er maar weinig treinen reden. De rest van het jaar, tijdens de beperkte uitdunning van de dienstregeling, is deze prestatie-indicator nauwelijks beïnvloed door de coronacrisis. Het jaarcijfer over 2020 ligt op hetzelfde hoge niveau als een jaar eerder.



Impactvolle storingen op de infra gedaald

De prestatie-indicator Impactvolle storingen op de infra (ook wel bekend als de KPI Klanthinder) geeft inzicht in het aantal storingen aan de infrastructuur met grote impact op de treindienst. Hierbij wordt de verbinding gelegd tussen de storing en de hinder die de reiziger of de verlader hiervan ondervindt. Iedere infraverstoring met een bepaalde minimum hoeveelheid klanthinder – gebaseerd op vertraging en uitval van treinen – telt mee in deze prestatie-indicator.

ProRail evalueert grote verstoringen structureel. Dat doen we niet alleen voor infraverstoringen, want ook van andere soorten verstoringen kunnen we leren. In de evaluaties onderzoeken we – vaak samen met de vervoerder – de oorzaak, het verloop en de afhandeling van de storing en stellen we vast welke lessen hieruit te trekken zijn. We hebben het afgelopen jaar diverse maatregelen doorgevoerd om verstoringen te voorkomen, de afhandeling te versnellen of de impact te verzachten. Zo blijven we onszelf continu verbeteren.

Het aantal Impactvolle storingen op de infra is in 2020 verder gedaald naar 361 (2019: 436). Dat is ruim onder de bodemwaarde van 610 en ook onder onze streefwaarde van 546. Dit cijfer is wel beïnvloed tijdens de coronacrisis. Tijdens de eerste golf van de coronacrisis voerden vervoerders een basisdienstregeling, waarbij veel minder treinen reden. Daardoor bereikte een verstoring ook minder snel de hoeveelheid klanthinder die nodig is om mee te tellen voor deze prestatie-indicator. Desalniettemin zijn we trots op wat we hebben bereikt.

Uitzonderlijk grote incidenten

Zoals ieder jaar had het spoor in 2020 te maken met enkele extreme verstoringen bij de uitvoering van de dienstregeling. Zo hadden we een hittegolf in augustus, enkele grote incidenten met infra en treinen, diverse stormdagen en de gebruikelijke prestatiedruk rond aangepaste dienstregelingen en busvervoer bij werkzaamheden. Als landelijk de treinpunctualiteit op drie minuten onder de 75% daalt en/of de uitval van treinen boven de 10% uitkomt, dan ligt daar doorgaans een groot incident aan ten grondslag. Met die treinpunctualiteit zat het goed, aangezien deze nooit onder de 80% is gekomen en slechts vier dagen onder de 85%.

Desondanks waren er wel vier dagen waarop de uitval boven de 10% lag. Op 9 februari leidde storm Ciara tot 10,6% uitval van treinen. Precies een week later zorgde storm Dennis voor een uitvalcijfer van 8,2%. Op 18, 19 en 20 maart zorgde de adhoc uitdunning van de treindienst ervoor dat het uitvalcijfer drie dagen op rij boven de 10%-grens kwam. Op 19 en 20 maart lag dit zelfs boven de 30%. Eigenlijk was deze uitval dus gepland, maar doordat dit pas laat in de plannen werd vastgelegd, worden deze opheffingen formeel als uitval gerekend. Ook bij de berekening van de Reizigerspunctualiteit is uitgegaan van reisadviezen waar deze treinen nog in zaten. Gelukkig waren de meeste reizigers wel op de hoogte van de uitdunning, waardoor de impact op deze prestatie-indicatoren beperkt bleef.

In de tweede helft van november zorgde een vergelijkbare aanpak van de uitdunning er nogmaals voor dat gedurende twee weken het landelijk uitvalcijfer rond de 7 à 8% lag.

Toekomstbestendig Werken Aan het Spoor (TWAS)

Ondanks de coronacrisis verwacht ProRail een aanzienlijke groei van het spoorvervoer. ProRail heeft zich ten doel gesteld om klaar te zijn voor de groei in 2030 naar maximaal 34% reizigerskilometers en voor goederen een groei van 40-50% tot 60 miljoen ton. Naast deze groei hebben we uiteraard ook de grote instandhoudingsopgave van de huidige spoorinfrastructuur. Daarnaast leggen onaantrekkelijke arbeidsomstandigheden (denk aan bijvoorbeeld onregelmatige werktijden) bij de aannemerij grote druk op de beschikbaarheid van voldoende gekwalificeerde arbeidskrachten. Dit alles tezamen is een grote uitdaging voor de spoorsector. De sector zoekt in het programma TWAS naar innovatieve werkwijzen om het spoornetwerk

betrouwbaar, beschikbaar en betaalbaar te maken en te houden door slimmer (samen) te werken in de keten.

Met het programma TWAS wordt een belangrijke bijdrage geleverd aan het toekomstbestendig en efficiënt werken aan de hoofdspoorweginfrastructuur. De opgave betreft een omslag naar een met alle partijen in de sector afgestemde nieuwe werkwijze met zo min mogelijk hinder, die actief stuurt op een betere samenwerking en die past binnen de beschikbare financiële middelen. Hierbij is oog voor een betrouwbaar spoorproduct.

TWAS als onderdeel van Samenspel voor meer treinen.

Een nieuwe werkwijze introduceren vraagt veel van werknemer en organisatie. Daarom is in 2020 de implementatie van de TWAS-werkwijzen binnen ProRail meegenomen in 'Samenspel voor meer treinen', een nieuwe manier van organiseren en samenwerken binnen ProRail. Dat heeft tot gevolg dat de implementatie van TWAS in tijd is aangepast aan de tijdlijnen van Samenspel en daarmee ook de met TWAS samenhangende baten later zullen worden gerealiseerd. Dit is verwerkt in de subsidieaanvraag Beheer, Onderhoud en Vervangingen 2021.

Masterplan 2022 en 2023

ProRail plant alle werkzaamheden¹ aan het spoor in een, op maakbaarheid getoetst, jaarlijks op te stellen Masterplan. In maart 2020 is het Masterplan 2022 vastgesteld met daarin het productiejaar 2022 inclusief een vooruitblik voor de vier daaropvolgende jaren. In 2020 heeft ProRail halfjaarlijkse bijeenkomsten ingevoerd om de markt hierbij te betrekken en te informeren. Door de markt aan het begin van het Masterplanproces te betrekken bij de dilemma's én achteraf te informeren over het nieuwe vastgestelde Masterplan, bundelen we de inzichten en kennis die nodig zijn om de werkzaamheden te optimaliseren en conform plan uit te voeren.

Implementatie van TWAS in grote projecten

Waar mogelijk worden de TWAS-instrumenten in beeldbepalende projecten geïmplementeerd. De instrumenten zullen toegepast worden in aanlegprojecten, maar ook de groei in de vervangingsopgave vanaf 2022/2023 maakt dat de inzet van TWAS noodzakelijk is. ProRail implementeert daarom TWAS-instrumenten in het project Groot Onderhoud Schiphol:

1. Meerjarig bundelen én contracteren van werkzaamheden met als doel minder hinder voor de reizigers en kostenvoordeel in de uitvoering van het werk.
2. Anders aanbesteden waarbij er uitgegaan wordt van een aanbesteding in twee fasen. Hiermee komt de aannemer in de eerste fase, eerder dan gewoonlijk, aan boord en kunnen uitvoeringsmethoden en buitendienststellingen worden geoptimaliseerd. In de tweede fase wordt het werk conform de traditionele werkwijze uitgevoerd.
3. Anders samenwerken waarbij in een bouwteamconstructie door de aannemer en ProRail samen keuzes worden gemaakt én risico's worden afgewogen, waardoor er op een efficiënte wijze wordt toegewerkt naar een risico-arm ontwerp van werkzaamheden en buitendienststellingen. Deze afweging wordt ook afgestemd met de verschillende stakeholders.

ProRail bereidt het uitrollen van 'anders werken' in meer gebieden voor op basis van de ontwikkelingen en opgedane lessen in Groot Onderhoud Schiphol. Daarbij wordt gebruik gemaakt van de nieuwe ProRail-organisatie en de nieuwe gebiedsindeling in Noord-Holland en de Havenspoorlijn.

Hinder versus kosten

TWAS is in het vierde kwartaal gestart met de werkgroep 'Hinder versus Kosten'. De werkgroep van ProRail met de verschillende partijen uit de sector onderzoekt het proportionaliteitsvraagstuk: in hoeverre en in welke mate leiden de kostenbesparingen tot disproportionele hinder? De werkgroep levert daarover in de zomer van 2021 een advies aan de stuurgroep TWAS.

1 Het betreft alle werkzaamheden behalve kleinschalig onderhoud en storingsherstel.

Aanbodgericht verdelen

In het tweede kwartaal is gestart met het onderzoeken van de potentie van aanbodgericht verdelen, samen met alle betrokken afdelingen binnen ProRail, vervoerders, belangenorganisaties en aannemers. Dit is een andere manier van verdelen van buitendienststellingen die een bijdrage kan leveren aan:

1. Een hogere voorspelbaarheid wanneer werkzaamheden uitgevoerd kunnen gaan worden;
2. Meer flexibiliteit ten behoeve van de uitvoering van de werkzaamheden zodat makkelijker kan worden ingespeeld op veranderingen en risico's;
3. Meer spreiding van werkzaamheden over de jaren heen, door het jaar en binnen een week.

Handleiding voor EnkelSporig Werken en Rijden (ESWR)

Met ESWR is onderzocht óf en onder welke randvoorwaarden bij werkzaamheden op het spoor, treinverkeer op het nevenspoor gefaciliteerd kan worden. In december 2020 is de handleiding ESWR opgeleverd. Deze handleiding kan worden gevolgd om te bepalen óf ESWR bij de beoogde werkzaamheden mogelijk is en zo ja, onder welke voorwaarden. Hiermee wordt ESWR als instrument inzetbaar, al is duidelijk geworden dat dit niet grootschalig kan worden ingezet.

Verbeterprogramma HSL-Zuid

Het verbeterprogramma HSL-Zuid richt zich op verbetering van de treinpunctualiteit, snellere afhandeling van strandingen en voorkoming van uitval door storingen. Hiertoe zijn prestatieafspraken gemaakt met alle operationele eenheden van ProRail, zoals Asset Management en Verkeersleiding.

Het programmateam heeft deze afspraken maandelijks gevolgd en bijgestuurd waar nodig.

Andere belangrijke ontwikkelingen binnen het programma zijn de volgende:

- In de stuurgroep HSL is de verbeterkalender afgerond. Deze verbeterkalender, sinds 2016 centraal in het verbeterprogramma, bevatte diverse maatregelen om de prestaties op de HSL te verbeteren. Daaropvolgend is de richting van het verbeterprogramma voor de komende jaren vastgesteld. Het programma heeft als doel de prestaties continu te blijven verbeteren, productstappen (zoals de introductie van de ICNG) te beheersen en de prestaties te stabiliseren.
- In 2020 vond een doorontwikkeling van verschillende operationele dashboards plaats. Hierdoor wordt het nog gemakkelijker om de prestaties te volgen en gerichte verbeteracties te initiëren.
- Binnen NS is een nieuwe governance van het verbeterprogramma volledig geïmplementeerd. ProRail is hier goed op aangesloten en heeft een voorstel voor een nieuwe governance uitgewerkt om de aansluiting ook in de toekomst goed te borgen.

Ter verbetering van de prestaties op de middellange termijn voert ProRail ook diverse verbeteringen door aan de infrastructuur. Deze worden gefinancierd vanuit de 60 miljoen euro die het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat eind 2016 aan ProRail en NS ter beschikking heeft gesteld. Deze maatregelen vallen buiten het programma onder concessiesturing maar noemen we hier omdat deze bijdragen aan betere prestaties op de HSL.

In 2020 zijn de volgende maatregelen gerealiseerd:

- Een ERTMS-testlab is ingezet voor de introductie van de Intercity Nieuwe Generatie (ICNG);
- Het grootste deel van de snelschakelaars die voorkomen dat treinen kortsluiting maken als ze met een pantograaf (stroomafnemer) omhoog een spanningssluis inrijden;
- Windschermen op de brug over het Hollandsch Diep.

In 2020 hebben wij het wijzigingsproces met Infraspied gestart voor het verlengen van de Level 1 Movement Authority in ERTMS en het verplaatsen van een stopmerkbord bij Zevenbergschenhoek. Daarnaast zijn we begonnen met een studie naar het verwijderen van de waarschuwingsinstallaties van het dienstoverpad aan de westzijde van station Breda. Tot slot is geld gereserveerd voor het functioneel verwijderen van de fasescheiding bij Zevenbergschenhoek

aansluiting. Deze vier maatregelen zullen allemaal rijtijdwinst opleveren voor (een deel van) de treinen die gebruik maken van de HSL.

ERTMS

Het huidige analoge treinbeveiligingssysteem ATB is toe aan vervanging. Net als andere Europese landen vervangt Nederland dit door het digitale treinbeveiligings- en besturingsstelsel ERTMS (European Rail Traffic Management System). Zowel de infrastructuur als het materieel worden omgebouwd. Daarmee is dit de grootste transitie in de spoorsector van de afgelopen decennia.

Het kabinet heeft in 2019 besloten tot een landelijke invoering van ERTMS. De programmadirectie ERTMS coördineert sinds het programmabesluit in 2019 de invoering van ERTMS in Nederland voor vervoerders, materieeleigenaren en infrabeheerder ProRail. Nauwe samenwerking met alle betrokken partijen vervult een essentiële rol.

ProRail vervult twee rollen bij de invoering van ERTMS. De coördinerende rol voor het totale ERTMS-programma in de sector ligt bij de programmadirectie (PD) ERTMS binnen ProRail. Besluitvorming met betrekking tot het programma ERTMS ligt bij het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. De tweede rol is de eigen taak van ProRail bij de implementatie van ERTMS om aanpassingen van infrastructuur en bedrijfsvoering te realiseren.

De huidige opdracht voor het programma ERTMS betreft de periode tot en met 2030. In die periode wordt het spoorstelsel klaargemaakt voor ERTMS. Ruim 1.300 materieeleenheden worden voorzien van ERTMS, ruim 15.000 gebruikers worden opgeleid, ICT-systemen en werkprocessen worden aangepast en ERTMS wordt op zeven baanvakken geïmplementeerd. De komende periode wordt een begin gemaakt met de vormgeving van de landelijke invoering van ERTMS tot 2050.

Het jaar 2020 stond met name in het teken van de opstart van de realisatie in de gehele spoorsector. De programmadirectie heeft een aanpak gedefinieerd voor de coördinatie-opdracht en projecten zijn bij de uitvoeringsorganisaties gestart. Er zijn verschillende omvangrijke aanbestedingen van start gegaan. Voorbeelden hiervan zijn de implementatie bij de bedrijfseenheid Verkeersleiding, waar de treinverkeersleiders worden opgeleid voor het ERTMS-systeem, en de aanpassing van de ICT-voorzieningen, zoals het gereedmaken van een GSMR-netwerk voor de treinen. In april 2020 heeft ProRail de aankondiging van de aanbesteding van de systeemleverancier voor de infrastructuur gepubliceerd. Ook NS en Arriva hebben stappen gezet in de aanbesteding van hun reizigersmaterieel. Begin januari 2020 publiceerde NS de aankondiging van de aanbesteding voor de ombouw van de eerste treinserie. Arriva Nederland heeft een contract getekend om zesendertig treinen binnen de concessie OV Limburg 2016-2030 van ERTMS te voorzien. Naar verwachting zijn de eerste nieuwe treinen (SNG) conform planning in 2022-2023 uitgerust met ERTMS. Daarnaast is de blauwdruk van de STM-ATB EG opgeleverd. De STM (Specific Transmission Module) maakt het voor materieel uitgerust met ERTMS mogelijk om ook op ATB te rijden. Tevens ging het project Verbeterinitiatieven spoorgoederen van start.

Met ERTMS voorbereid op de toekomst

De komende jaren werkt ProRail samen met partijen uit de hele sector aan de invoering van ERTMS. Dit systeem, een belangrijke stap in de verdere digitalisering van het spoor, maakt het mogelijk dat treinen straks sneller, veilig en betrouwbaar dichter op elkaar kunnen rijden.

Van OPC naar PGO

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

Met de gunning van onderhoudscontract Neerlands Midden, is het Nederlandse kleinschalig spooronderhoud vanaf 1 november 2020 volledig geregeld via Prestatiegericht Onderhoud (PGO)-contracten. Hiermee komt het totale aantal PGO-gebieden op 21. Tevens komt er hierdoor een einde aan het PGO-programma dat in 2006 is gestart.

ICT-ontwikkeling en beschikbaarheid

De ambities van ProRail én de technologiesprongen, zoals bijvoorbeeld ERTMS, die ProRail de komende jaren moet maken om de verwachte capaciteitsgroei te realiseren, vereist dat ICT vooruit moet werken om deze sprongen en ontwikkelingen nu al vorm te geven. Hierdoor was er in 2020 een vol portfolio met een hoge productiviteit. Tegelijkertijd was er begin 2020 de uitdaging om klaar te zijn voor het thuiswerken. De afgelopen jaren is er flink geïnvesteerd in ons ICT-landschap. Hierdoor was onze omgeving voor een groot deel klaar voor massaal thuiswerken. In de week voor de lockdown is er nog bandbreedte bijgeplaatst om eventuele pieken op te vangen. Door al deze maatregelen is de stap naar het thuiswerken voor ProRail bijzonder goed verlopen en heeft ICT veel complimenten ontvangen dat dit zo vlekkeloos is gegaan. Bijkomend voordeel was dat er door de massale adaptatie van MS Teams geen apart implementatietraject nodig was, zoals we wel hadden gepland afgelopen jaar.

In het verkeersleidingsdomein is doorgewerkt aan het programma Renovatie Procesleiding. Dat is het systeem waar de treinverkeersleiders de treinenloop mee aansturen. Het systeem is gemigreerd naar een compleet nieuw besturingssysteem en de programmacode is vernieuwd om flexibeler te zijn bij toekomstige wijzigingen. De eerste posten zijn inmiddels in productie gegaan met het gewijzigde systeem. Een mooi succes is dat systeemupgrades nu gedurende de dag en tijdens het-in-bedrijf-zijn gedaan kunnen worden, waar dit voorheen nachtwerkzaamheden waren waarbij de treinenloop stil moest liggen. Ook zijn de eerste ontwikkelingen gestart vanuit de roadmap om de Visie Logistiek te realiseren. In de Visie werken we toe naar één plan, werkplekconsolidatie en betere ondersteuning in de bijsturing voor de verkeersleidingsposten. Voor ERTMS zijn de eerste aanpassingen neergezet in de verkeersleidingssystemen om onder ERTMS de treinenloop te besturen. Er is ook gestart met de aanleg van een nieuw netwerk, exclusief voor ERTMS, en worden onze nieuwe datacenters ingericht om alle techniek die nodig is voor ERTMS te 'housen' en 'hosten'.

Datagedreven werken

In de tweede helft van 2020 heeft ICT de regierol gepakt in alle ontwikkelingen en de implementatie van datagedreven werken. In de visie is onderscheid gemaakt tussen het inwinnen, de basis op orde brengen en het gebruik van data. Een voorbeeld hiervan is de overgang van tekeningen naar data, die vervolgens gebruikt, gecombineerd en verrijkt kunnen worden, wat met tekeningen extreem bewerkelijk is. In de dagelijkse operatie loopt het project Spoorstaat. Daarin wordt met gegevens uit verschillende databronnen de actuele staat van de spoorse infra weergegeven in een dashboard.

Belangrijke ICT-bijdragen aan ontwikkelingen in 2020

Het op orde zijn van en het leveren van actuele informatie over de railinfrastructuur

We hebben nu een aantal programma's lopen, twee projecten daarbinnen zijn Naiade en Data Driven Infra Onttrekkingen (DDIO).

- Naiade levert één spoorbeeld op basis van geïntegreerde configuratiegegevens op. Dit versnelt de interactie met ingenieursbureaus en levert zeer nauwkeurige locatie-informatie op over de objecten van het spoor. Deze nauwkeurige informatie stelt ons in staat te voldoen aan de toegenomen capaciteitsvraag van vervoerders over het spoor. In 2020 hebben we hiervoor de basis gelegd door de met helikoptervluchten vastgelegde beelden te vertalen

naar locatie- informatie. Ook hebben wij de eerste treinbeveiligingsontwerpen van de ingenieursbureaus in deze nieuwe vorm verkregen zodat we - naast het actuele beeld van het spoor - ook het toekomstig beeld hiervan nauwkeurig kunnen vastleggen. In 2021 zullen wij ons richten op het completeren van dit toekomstige beeld van onze railinfraconfiguratie. Dit stelt ons in staat om ERTMS te bedienen en beter te plannen.

- DDIO maakt het mogelijk om sneller de buitendienststelling voor te bereiden. Daarnaast minimaliseren wij de omvang van de buiten dienst te nemen railinfrastructuur. Dit vermindert de impact van het niet beschikbaar zijn van de infrastructuur op het treinverkeer. In 2020 hebben we dit voor het storingsproces gerealiseerd. In 2021 wordt de focus gelegd op het breder toegankelijk maken van deze informatie voor de branche.

Monitoring van de conditie en de ligging van kritische railinfrastructuurobjecten

Met het project ProRail Monitoring Platform (PMP) is in 2020 een platform geleverd waar de status van onder meer wissels centraal verzameld wordt. Op het platform worden gedurende het komende jaar steeds meer sensoren aangesloten voor wisselverwarming, overwegen en andere assets. Deze informatie wordt geanalyseerd en beschikbaar gesteld aan de belanghebbenden binnen ProRail en uit de spoorbranche. De doelgroep is divers: van systeemspecialisten tot inspecteurs en procesaannemers waarmee proactief beheer en het voorkomen van storingen mogelijk wordt gemaakt. Ook kan met behulp van de verzamelde historische gegevens de degeneratie van assets beter voorspeld worden waardoor systeemvervangingen nauwkeuriger gepland kunnen worden.

Binnen het bestaande BBMS Monitoringsysteem is in 2020 een aantal verbetertrajecten doorgevoerd waarmee meetdata sterker gedigitaliseerd en verrijkt wordt. Onder andere via het project Baan-Bovenleiding is een verbeterde meetdienst ingericht waarmee de karakteristieken en datakwaliteit van spoorstaaf en baanbeelden sterk verbeterd is.

Verminderen overlast verstoringen

Met het project 'Herstel storingsketen' zorgen we voor eenduidige, consistente storingsinformatie voor alle belanghebbenden. Het systeem SpoorWeb helpt de impact van een storing op de treindienst te verminderen door alle betrokkenen in de keten op de hoogte te houden van de gekozen bijsturingmaatregelen.

In 2020 zijn voornamelijk wijzigingen doorgevoerd om de performance en de functioneel correcte werking verder te verbeteren.

Toekomstbestendig Werken Aan het Spoor (TWAS)

Leveren van optimalisatie-tooling voor TWAS, waarmee algoritmes ontwikkeld kunnen worden die de balans tussen beschikbaarheid, betrouwbaarheid en betaalbaarheid van de railinfrastructuur bewaken. In 2020 hebben we het volgende afgerond: De TVP-planner (optimalisatie landelijke planning van buitendienststellingen) is live en wordt op een agile-manier verder bijgeschaafd en aangevuld. Optimalisatie zit in tijd-ruimte-hinder maar ook in de snelheid van het maken van de planning. De tooling wordt gevalideerd en gebruikt in het reguliere proces. In 2021 wordt een algoritme ontwikkeld voor werkpakketoptimalisatie gekoppeld aan de TVP-planner. De uitdaging daarin blijft de beschikbaarheid, toegankelijkheid en juistheid van brondata.

Hoogfrequent rijden

Voor de besturing van de treindienst zijn onze verkeersleidingssystemen nog steeds krachtig in functionaliteit en goed onderhouden. Omdat de bijsturing bij verstoringen kritischer en lastiger wordt bij een intensiever gebruik van de railinfrastructuur, moeten we deze systemen toch moderniseren. De impact van een verstoring wordt immers veel groter. We hebben een architectuurvisie opgesteld voor de verkeersleidingssystemen van de toekomst (applicatie en ICT-infrastructuur) en er wordt in 2021 gestart met de realisatie. Onderdeel van deze visie is een toepasbaarheidsonderzoek met het in Zwitserland gebruikte systeem. Dit onderzoek is in 2020 afgerond. Verder is er een routekaart opgesteld met de benodigde ICT-aanpassingen in de

logistieke keten om de visie op logistiek te kunnen realiseren de komende jaren. De eerste ICT-projecten uit deze routekaart zijn opgestart en/of zullen starten met de realisatie in 2021.

ERTMS

De voorbereidingen in het ICT-landschap op de brede uitrol van ERTMS, bijvoorbeeld met datacenters, netwerk, aanpassing van systemen voor treinbesturing en aanpassing van het communicatiesysteem GSM-R(airway) zijn van start gegaan.

In 2020 is het volgende afgerond:

- Om het testen van ERTMS op een aantal tracés mogelijk te maken is het GSM-R communicatiesysteem uitgebreid, is een verbeterde vorm van capaciteitsmanagement geïmplementeerd en is de interne netwerkvoorziening aangepast. Om de toekomstige ERTMS IT-infrastructuur onder te brengen in geconditioneerde ruimtes, is gestart met het uitbreiden van de bestaande landelijke datacenters NDC4 en NDC5.
- Ter ondersteuning van het testen van de ERTMS-software zijn een master testplan en acceptatietesten opgeleverd.

Verbeteren aansluiting Europees spoorvervoer

- Het project TSI ordermanagement borgt dat ProRail voldoet aan de afspraken in de Europese wetgeving met betrekking tot het afhandelen van internationale orders. Het stroomlijnt de communicatie met informatiesystemen van goederenvervoerders, verladers en infrabeheerders in andere landen.
- In 2020 hebben we het nieuwe order managementsysteem ORAS in productie genomen voor het registreren van aanvragen en wijzigingen in treinpaden door vervoerders voor zowel de jaardienstfase, de ad-hocfase en de laatste dagen voor uitvoering. T.a.v. de implementatie van het TSI-berichtenverkeer (Europese wetgeving afhandeling internationale orders) in de orderketen is ProRail nu in staat een pilot uit te voeren met derden die dit reeds gerealiseerd hebben.

Betere veiligheidsinformatie

- Correcte en nauwkeurige veiligheidsinformatie maakt niet alleen het spoor veiliger, het zorgt er ook voor dat de impact van veiligheidsmaatregelen op de logistiek wordt verminderd. Het project 'Veiligheidsinformatie actueel en transparant' biedt eenduidige informatievoorziening. Het project 'Werkzones, bediening op afstand' zorgt voor het sneller, efficiënter en veiliger buiten dienst kunnen nemen van een werkzone.
- Tijdens het eerste kwartaal van 2021 is het veiligheidsinformatiesysteem live gegaan. Dit gaat ProRail helpen flinke stappen te maken in veiligheid- en risicomangement door de inzet van barrier management. Dit is de manier waarop we risico's op ongewenste situaties in kaart brengen, ze voorzien van maatregelen (de barrières) en ze continu monitoren op effectiviteit. Tevens is het dan mogelijk om alle stakeholders actueel via een mobiele app te informeren over veiligheidsincidenten.
- Voor werkzones op afstand is in 2020 het onderzoek afgerond en is besloten WZOA (werkzone op afstand) te laten werken via de treinbeheersing (Astris) in plaats van de treinbeveiliging. De financiering voor het project is rond en gaat in 2021 van start met de realisatie, gevolgd door integratie, vrijgave, pilot en uitrol vanaf 2022 tot eind 2023.

GSM-R

We voeren meerdere projecten uit om de continuïteit van het vitale spoorse GSM-netwerk te waarborgen, onder andere door vervangingen en een herijking van de inkoopstrategie. In 2020 zijn twee aanbestedingen afgerond voor zowel het passieve als actieve deel van GSM-R. De aanbestedingsresultaten leiden tot een grote besparing op de exploitatiekosten. In 2021 vindt de transitie plaats naar de nieuwe contractpartners en wordt het hart van het systeem verhuisd van de huidige locatie naar de landelijke datacenters van ProRail.

Verbeteren informatie-uitwisseling goederenverkeer

- De verbeterde uitwisseling van informatie in het goederenverkeer, zoals de herbouw van systemen als TRON en RMS en de aansluiting op informatieketens in het buitenland en de

haven. Dit gebeurt in samenwerking met vervoerders en terminals. Bij de opzet houden we rekening met betere data-uitwisseling met bestaande systemen als OnTrack en HaROLD.

- In 2020 is de beoogde definitie van de benodigde softwarearchitectuur opgeleverd en zijn de business-specificaties opgesteld. Tevens is de ontwikkeling (realisatie) van het beoogde nieuwe ICT-systeem gestart.

Fivat

Fivat is een omvangrijk project dat voorziet in de ontmanteling van ATM. ATM-technologie wordt niet meer ondersteund door de leverancier. Doel is om het oude ATM-systeem in 2021 volledig vervangen te hebben door nieuwe techniek. In 2020 is de volledige realisatie van het benodigde glasvezel gerealiseerd. Dit is inclusief de tweede verbinding van de Betuweroute. Alle aansluitingen conform de oorspronkelijke scope zijn volledig uitgerold. Enkele extra locaties worden gerealiseerd in het eerste kwartaal van 2021. De migratie is voor ongeveer 95% gerealiseerd. Vanwege coronamaatregelen en afhankelijkheden van andere projecten is de resterende migratie doorgeschoven naar 2021. Het project heeft oude analoge telefoniecentrales en oude omroepsystemen opgeruimd, waarmee een aanzienlijke besparing gerealiseerd is op het gebied van exploitatiekosten als energieverbruik.

Capaciteit

Mobiliteitsontwikkeling

In 2020 is een langetermijnnetwerkvisie ontwikkeld, waarin reizigers-, goederen- en internationaal vervoer integraal zijn verwerkt. Deze is opgebouwd in fasen. Per fase is uitgewerkt hoe aan de aanbodkant de beleidsknoppen logistiek, infra en systeemspongen en aan de vraagkant gedragsbeïnvloeding en regelgeving moeten worden ingevuld. De bijbehorende investeringsvragen zijn inzichtelijk gemaakt. De lange termijn voor goederen- en internationaal vervoer is vertaald in productstappen.

Toekomstbeeld OV 2040 (TBOV 2040)

De landelijke netwerkuitwerking voor TBOV 2040 is afgerond en opgenomen in het totaalrapport. We denken actief mee met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat om de vervolgstappen te bepalen en om de uitwerking voor 2040 te realiseren. Hiermee vullen we de rol van adviseur richting het ministerie en de regionale overheden actief in.

Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse

De invulling voor de bijlage spoor bevindt zich in de afrondende fase. In de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) heeft ProRail ook de landelijke Bus Tram en Metro (BTM) gegevens ontvangen en de analyses uitgevoerd voor het ministerie. Tevens is een prognosemodel opgesteld voor internationaal reizigersvervoer.

Dienstregeling 2021

In de dienstregeling heeft ProRail een aantal verbeteringen mogelijk gemaakt, die het gevolg zijn van enerzijds de nieuwe concessie noordelijke lijnen die eind 2020 van start is gegaan en anderzijds het beschikbaar komen van nieuwe infrastructuur. De verbeteringen betreffen onder andere:

- Betere aansluitingen, zoals gerealiseerd bij aansluiting van de treindiensten te Leeuwarden op de intercity- treindienst van NS.
- Uitbreiding van het aantal ritten, op onder andere de treindienst Leeuwarden-Harlingen Haven, Leeuwarden-Stavoren en Sneek en Stavoren.
- De sneltrein Leeuwarden – Groningen rijdt vanaf december 2020 twee keer per uur en zal beide keren stoppen te Feanwalden en afwisselend een keer per uur te Buitenpost en een

keer per uur te Zuidhorn, met behoud van ongeveer dezelfde reistijd. De stoptrein is door de nieuwe infra versneld.

Ontwikkelingen spoorgoederenvervoer

Infra op orde en compliance / Crisislab

Het jaar 2020 stond vooral in het teken van 'infra op orde' in het Rotterdams havengebied. We hebben in de haven een situatie van achterstallig onderhoud in de assets, waardoor meerdere keren essentiële delen van de spoorinfrastructuur langdurig niet beschikbaar waren voor de aan- en afvoer naar terminals. Dit was aanleiding voor ProRail om een onafhankelijk bureau – Crisislab – onderzoek te laten doen naar de oorzaken en aanleidingen van de ontstane situatie. Volgens het onderzoek van Crisislab is de problematiek op de Havenspoorlijn ontstaan door een combinatie van factoren in de ProRail-organisatie. Zo is een integraal programmteam ingericht onder leiding van een integraal programmamanager om de onderhoudsachterstanden weg te werken en binnen het Rotterdams havengebied 100% compliant te worden. De eerste resultaten zijn geboekt, maar we zijn er nog niet. We verwachten nog drie jaar nodig te hebben om de achterstanden in te halen. De vervoerders stellen de openheid en transparantie over 'infra op orde' en de voortgang in het Rotterdams havengebied op prijs.

Blusvoorziening Waalhaven

Door problemen met de blusvoorziening mogen goederenvervoerders al ruim een jaar niet rangeren met gevaarlijke stoffen op emplacement Waalhaven Zuid. ProRail werkt sindsdien met alle belanghebbenden aan het op orde krijgen van de veiligheidsvoorzieningen van het emplacement in de Rotterdamse haven. In nauwe afstemming met bevoegd gezag worden diverse scenario's getoetst op haalbaarheid, waarbij het doel is dat het emplacement vanaf 1 april 2021 in ieder geval gedeeltelijk weer gebruikt kan worden voor treinprocessen met gevaarlijke stoffen. Als gevolg van de logistieke beperkingen op Waalhaven Zuid was een compensatieregeling voor de vervoerders van kracht tot aan het dienstregelingsjaar 2021. Voor de periode vanaf het dienstregelingsjaar 2021 wordt gewerkt aan een compensatieregeling voor de volledige Havenspoorlijn. Onderdeel van deze regeling is ook een clause die vervoerders die bovenmatig getroffen worden door de situatie op de Waalhaven compenseert.

Kijfhoek

In mei 2020 zijn afwijkingen aan wissels op Kijfhoek (met grote logistieke impact op het treinproces) en gebreken aan de hoofd railremmen en groepsremmen geconstateerd. Hierop is een speciaal crisismanagementteam goederen ingericht, waarin alle relevante partijen werden betrokken bij de maatregelen om de wissels op Kijfhoek zo snel mogelijk te herstellen. Met vereende inzet van vervoerders, aannemers en ProRail is een complexe hersteloperatie van de wissels in korte tijd gerealiseerd. De hoofd railremmen werden na tijdelijk herstel gemonitord tot aan definitief herstel. Dit is problematisch verlopen. Na vervanging van het frame van hoofd railrem 1 in een achtdaagse buitendienststelling in november bleek tijdens acceptatietesten dat de voorgeschreven meetwaarden van de rem niet gehaald werden, waardoor de rem niet in dienst gegeven kon worden. De impact op het logistieke proces was groot. Begin december is de hoofd railrem hersteld, getest en in dienst gegeven. Vervanging van hoofd railrem 2 staat gepland in 2021.

Treinen van 740 meter

Na oplevering van de TEN-T-studie aan het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat werd weinig voortgang geboekt op dit dossier. De sector heeft hierover zijn zorgen geuit én over de bestemming van maatregelen voor 740 meter lange treinen in het MIRT. Samen met andere partijen in de sector is een taskforce '740 meter' opgericht om te komen tot een plan voor Nederland en bijbehorende financiering. Daarnaast is gesproken met DB Netze om de aanpak en voortgang op dit dossier te delen en het belang te onderstrepen. In het kader van de Middellangetermijnverkenning Goederen is met vertegenwoordigers uit de goederenbranche en het ministerie gesproken. Zij zijn meegenomen in de langetermijnvisie van ProRail op het integrale netwerken in onze goederenvisie. Tijdens het bestuurlijk overleg MIRT is besloten dat verkenningen worden gestart naar welke infrastructurele aanpassingen nodig zijn voor het

faciliteren van 740 meter lange treinen naar Venlo en Bad-Bentheim en het toekomstbestendig maken van het spoor bij knooppunt Venlo.

Maatregelenpakket spoorgoederenvervoer

- In de beleving van de sector is er geen *level playing field* en stijgen de kosten van spoorgebruik 'onder de streep'. Samen met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat zijn mogelijke kostenverlagende maatregelen onderzocht, zowel rechtstreeks via het ministerie (zoals door aanpassingen van lopende financiële (subsidie-)regelingen) als via ProRail (zoals compensatie van faalkosten). Dit heeft in december geleid tot een toezegging van het ministerie over een ophoging van de huidige subsidieregeling van 6 miljoen euro voor de periode 2021-2022. Daarmee loopt Nederland weer in de pas met Duitsland. Daarnaast wordt er geld vrijgemaakt voor een modal shift-regeling van weg naar spoor. Deze regeling wordt verder uitgewerkt.
- Op basis van de praktijkproef gedifferentieerd rijden is de conclusie dat niet eenduidig vaststaat dat gedifferentieerd rijden leidt tot vermindering van trillingen en geluid. In consensus met de sector is besloten om hiermee niet verder te gaan en naar alternatieven te kijken om trillingen en geluid te verminderen.
- Inzake duurzaamheid heeft samen met twee goederenvervoerders een pilot plaatsgevonden met alternatieve brandstof op een tankplaat op de Maasvlakte. De resultaten zijn gerapporteerd. Verdere acties hangen af van de reactie van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.
- Vanuit het cluster communicatie is een 0-meting gedaan naar het imago van het spoorgoederenvervoer. Op basis van dit imago-onderzoek is een advies opgesteld voor de eerste communicatieboodschap en een concept voor een gezamenlijke (met de sector) spoorgoederencampagne ontwikkeld, met als slogan 'Spoorgoederenvervoer: de toekomst is van ons'. De Spoorgoederentafel heeft deze positief ontvangen. De campagne richt zich op vier pijlers: infrastructuur, internationale concurrentie, modal shift en maatschappelijk draagvlak. De campagne moet zijn beslag krijgen in 2021 in het Europese Year of the Rail. ProRail is intensief betrokken bij de uitwerking van deze gezamenlijke goederencommunicatie en de verdere lading van het concept. De campagne moet een gezamenlijk product van de sector worden.

Annuleringsheffing

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

Procesoptimalisatie Spoorgoederenvervoer

In het afgelopen jaar is met de toevoeging van emplacement Maasvlakte West een eerste stap gezet in de verdere uitrol van Procesoptimalisatie Spoorgoederenvervoer (POS). Naast de Waalhaven (terminal RSC) zorgen we nu ook op de Maasvlakte voor een integrale planning met de terminals ECT, RWG en APMT. De voorbereidingen voor de uitrol op de Botlek zijn nagenoeg afgerond, zodat in het eerste kwartaal van 2021 ook hier verbeteringen op basis van de integrale planning kunnen worden doorgevoerd.

Blustesten havenemplacementen

Op last van het bevoegd gezag zijn integrale systeemtesten uitgevoerd bij havenemplacementen Pernis, Botlek, Europoort, Maasvlakte West-West, Maasvlakte West en Maasvlakte Oost, om aan te tonen dat bij een maatgevend incident scenario een adequate inzet van de bedrijfsbrandweer kan worden gedaan. Op basis van de resultaten heeft het bevoegd gezag geconcludeerd dat deze gegeven de (weer)omstandigheden tijdens het testen voldoende zijn. Het bevoegd gezag heeft wel vervolgvragen ten aanzien van de uiteinden van de emplacementen, inzet met windkracht 5, inzet met schuimvormend blusmiddel (reductie worplengte 15%) en de bezettingsgraad van de

sporen. Voor wat betreft Maasvlakte Oost onderzoekt ProRail samen met de markt aan de Tafel van Vergroting welke concrete handelingen met gevaarlijke stoffen er noodzakelijk zijn. Deze input wordt meegenomen in het vervolgtraject van eventuele aanpassing van de omgevingsvergunning dan wel het opzetten van alternatieve bestrijdingsplannen.

Innovatieve oplossingen en ontwikkelingen

Innovatieve oplossingen zijn nodig voor meer spoorcapaciteit, betere prestaties en een duurzamer en kostenefficiënter spoor. Samenwerking is cruciaal en we bundelen onze krachten dan ook met vervoerders, aannemers, ingenieurbureaus, infrastructuurbeheerders, universiteiten en kennisinstellingen. Met deze partners werkten we ook in 2020 aan meerdere verbeteringen en innovaties.

DataLab stimuleert digitalisering

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

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

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

In 2020 hebben diverse experimenten en pressurecookers plaatsgevonden met algoritme-ontwikkeling op basis van reeds bestaande ProRail datasets. Dit heeft o.a. geleid tot projecten voor de ontwikkeling van data-gebaseerde modellen voor prognose van transfercapaciteit (perrons) en de tractie-energievoorziening (onderstations). Verschillende algoritmes die eerder werden beproefd, zijn in 2020 geïmplementeerd, zoals treindetectie TOBS (Ten Onrechte Bezet Spoormelding) -dashboard, beeldherkenning ES-lassen en spoorstaafslijtage lange termijn.

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

Efficiënte goederenlogistiek op emplacementen met camera's en sensoren

Treinen, goederenwagens en lading kunnen op emplacementen zonder treindetectie niet worden gevolgd door de verkeersleiding en de positieregistraties van wagens met gevaarlijke stoffen vindt handmatig plaats. Ook is het gebruik en de benutting van emplacementen lastig inzichtelijk te maken en mogelijk niet optimaal. Op verschillende locaties worden in samenwerking met de havenbedrijven proeven uitgevoerd om het logistieke proces inzichtelijk te maken en te optimaliseren.

In samenwerking met Havenbedrijf Moerdijk is een proef uitgevoerd waarbij smart camera's bij de ingang van het emplacement de wagenlijsten van goederentreinen verifiëren en slimme sensoren in het spoor aangeven waar de goederentreinen en wagens met gevaarlijke stoffen zijn opgesteld. Doel is om de informatievoorziening over gevaarlijke stoffen nog betrouwbaarder te maken en de handmatige invoer van de wagenlijsten te automatiseren. In samenwerking met Havenbedrijf Amsterdam wordt een soortgelijke proef uitgevoerd op het emplacement Houtrakpolder, waarbij het doel is om beter inzicht te krijgen in het gebruik van de spoorinfrastructuur op goederenemplacementen en efficiënter gebruik van deze infrastructuur te realiseren. De proeven worden begin 2021 afgerond.

In samenwerking met Havenbedrijf Rotterdam worden de leerervaringen van deze proeven gebruikt om de capaciteitsproblemen op emplacement Botlek op te lossen als onderdeel van het cluster havenefficiëntie van het maatregelenpakket spoorgoederenvervoer. Door een data-driven aanpak met alle stakeholders is de verwachting dat vanuit een optimale samenwerking en het delen van bestaande data, aangevuld met informatie van de camera's en slimme sensoren, de knelpunten kunnen worden opgelost. De oplossing zal in 2021 worden beproefd.

Systeemkeuze Tractie Energie Voorziening (STEV)

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

De eerste simulaties om de potentie van capaciteitsverhoging inzichtelijk te maken, laten zien dat er substantiële winst tussen treinopvolgingen ontstaat na verhoging van de tractie (bovenleidingspanning).

Proef met waterstoftrein

Begin 2020 heeft ProRail samen met de provincie Groningen, Arriva (vervoerder), Engie (leverancier groene waterstof en tankinstallatie), Alstom (leverancier waterstoftrein) en DEKRA (onafhankelijke testorganisatie), na anderhalf jaar voorbereiding een haalbaarheidsproef gedaan met een waterstof(batterij)trein. In deze proef is onderzocht of een waterstoftrein een volwaardig duurzaam alternatief kan zijn voor de huidige dieseltreinen. De testritten zijn gedurende twee weken 's nachts uitgevoerd met een persontrein die rijdt op groene waterstof, op het traject tussen Groningen en Leeuwarden.

Tijdens de testen reed de trein met een gewone snelheid een aantal keer - zonder passagiers - afwisselend als snel- en stoptrein tussen de stations Groningen en Leeuwarden. Met deze testritten is praktijkervaring opgedaan met het rijden op waterstof. Dit was de eerste keer dat er in Nederland een trein op waterstof reed. De vier hoofddoelen richtten zich op het aanvragen van een ontheffing (toestemming) voor de test, de testritten, het tankproces en de pers- en publieksdag. De resultaten zijn zo positief dat de provincie waterstoftreinen wil inzetten bij toekomstige uitbreiding of aanpassing van het spoor in Groningen. Dit kan bijvoorbeeld op trajecten naar Stadskanaal of Duitsland (Wunderline). Zo kunnen de eerste waterstoftreinen over een paar jaar in de reguliere dienstregeling rijden.

Stimuleren doorontwikkeling treinbeveiligingssysteem ERTMS Hybrid Level 3

ERTMS Hybrid Level 3 maakt het mogelijk om spoordetectie in de infrastructuur te beperken en om met minder infrastructurele aanpassingen de capaciteit te vergroten. ProRail onderzoekt onder andere samen met de vervoerders de mogelijkheden voor implementatie van Hybrid Level 3 en zoekt hierover eveneens afstemming met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

Proof-of-Concept Open Interlocking Network (EULYNX)

EULYNX is een samenwerkingsverband van dertien Europese inframanagers met als doel standaardisatie op het gebied van treinbeveiliging. Dit moet leiden tot een modulaire systeemarchitectuur met als doel kostenverlaging en flexibiliteit binnen de toegepaste systemen. Op Europees niveau heeft dit geleid tot de publicatie van baseline 3 release 6. Deze standaard zal naar verwachting ook binnen ProRail worden toegepast.

De voorbereidingen voor de toepassing van EULYNX binnen ProRail zijn gestart. Hiervoor heeft onder andere een marktconsultatie plaatsgevonden. Op basis van deze marktconsultatie wordt de contracteringsstrategie bepaald. Parallel hieraan is gestart met het opstellen van de technische documentatie waarop de systemen ontwikkeld worden. Het doel is om de treinbeveiligingswerkzaamheden (ontwikkeling, levering en instandhouding) in 2021 via TenderNed te publiceren.

Nederland proeftuin voor zelfrijdende treinen

ProRail voert samen met marktpartijen proeven uit met het gedeeltelijk automatisch rijden van treinen. Automatic Train Operation (ATO) is een systeem dat de machinist ondersteunt of taken overneemt. Het hoofddoel is om na te gaan welke positieve effecten ATO heeft op de capaciteit. Daarnaast wordt onderzocht wat ATO kan opleveren aan energiebesparing. De eerste ATO-proeven in Groningen zijn in samenwerking met Arriva, Stadler en de provincie Groningen succesvol afgerond. TNO heeft hierbij het reizigersonderzoek geleid om de ervaring van de reizigers te onderzoeken. Zowel de reguliere ritten als de ATO-ritten werden hierbij positief beoordeeld. Bij de live vervolgprouwen in Groningen wordt onderzocht welke impact het rijden met ATO volgens dienstregeling heeft en wordt gekeken naar de hoeveelheid energiebesparing die ATO mogelijk kan opleveren.

ProRail start samen met de goederenvervoerder Lineas en spoorwegmaterieel leverancier Alstom een proef met automatisch rangeren. Daarvoor heeft ProRail in juni samenwerkingsovereenkomsten gesloten met de twee organisaties.

Volop aan de slag met nieuwe allianties

Ondanks de grote operationele aandacht voor COVID-19, was 2020 een zeer druk R&D-jaar voor ProRail. Diverse nieuwe meerjarige projecten gingen van start. Wij zijn volop aan de slag gegaan om invulling te geven aan de nieuwe R&D-allianties met kennispartners TU Delft, Deltares en Network Rail en aan nieuwe Shift2Rail-projecten. In veel gevallen hebben wij met partners bij deze projecten gebruik kunnen maken van Europese en nationale subsidies, zoals TKI-gelden (Topconsortium voor Kennis en Innovatie) en fondsen van NWO (Nederlandse organisatie voor Wetenschappelijk Onderzoek).

In de alliantie met TU Delft zijn grote stappen gezet. TU Delft heeft in 2020 een eerste tranche van het Professional Doctorate in Engineering Program opgestart en besloot eind 2020 om een interfacultair Rail R&D-instituut op te richten, DelftRail geheten. Hiermee is een eigen investering van 1 miljoen euro over vijf jaar gemoeid.

Naast samenwerking met TU Delft lopen er ook meerjarige programma's met andere universiteiten. Er loopt een project rondom systeemintegratie (samen met Universiteit Twente en TU Delft voor NS en ProRail). FormaSig is een onderzoeksproject dat zich concentreert op het specificeren van interlocking op basis van wiskundige methoden (samen met TU Eindhoven en Universiteit Twente voor zowel ProRail als Deutsche Bahn).

TU Delft heeft zich ook bewezen als partner in Shift2Rail, waarvan ProRail een associate member is. Binnen dit partnership doet ProRail mee aan diverse EU-projecten. Naast In2Track2 gaat ProRail meedoen aan het nieuwe EU-project In2Track3. Het doel is om de beheersing van rolcontactvermoeiing (RCF: *rail contact fatigue*) in het spoor en de adhesiebeheersing (gladde sporen) een stap verder te brengen. ProRail koppelt beide projecten aan nationaal meerjarig onderzoek door TU Delft en Universiteit Twente en toekomstige pilots. Daarnaast loopt ook het Shift2Rail project FINE2. Hierin wordt samen met Deutsche Bahn de modellering van spoortrillingen opgepakt op Europees niveau. Binnen het EU Horizons 2020 programma is ProRail ook partner van het Safety4Rails project. Dat project concentreert zich op veiligheid tijdens piekuren.

ProRail heeft een prominentere rol gekregen binnen de agendavorming van het EU-onderzoeksprogramma Horizons 2030, met name voor Shift2Rail-2: een nieuw R&D partnership van de EU en de spoorsector: 'Transforming Europe's Rail System.' ProRail heeft zich op 30 september 2020 samen met NS en andere nationale partners kandidaat gesteld als kernlid voor deelname aan dit programma. Intussen is het samenwerkingsverband ProRail-NS geselecteerd als *candidate founding member*.

Binnen de alliantie met Deltares zijn nieuwe R&D-projecten gestart om meer inzicht te krijgen in baanstabieleit, de ontwikkeling van risicomodellen en een betere beheersing van spoortrillingen. Een nieuwe techniek is het meten via glasvezelkabels langs het spoor. Andere toepassingen van deze nieuwe, verfijnde monitoringtechniek worden in 2021 ook in een gezamenlijk project binnen de alliantie met Network Rail onderzocht. Het onderzoek met Deltares zal in 2021 waarschijnlijk verder opschalen in verband met het garanderen van baanstabieleit en de verder verwachte verkeersgroei. Waar nodig en mogelijk zullen ook andere kennispartners en marktpartijen bij dit project aansluiten. Ten slotte lopen er diverse R&D-vragen binnen de alliantie met TNO (o.a. rond 5G) en hebben de Stichting Next Generations Infrastructure (NG Infra) en NWO samen een nieuwe Call voor wetenschappelijk onderzoek op infrastructures uitgestuurd.

ERTMS: de realisatie is begonnen

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

De coördinatie-opdracht

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

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

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

Invoering ERTMS

De invoering van ERTMS heeft grote invloed op de infrastructuur én de bedrijfsvoering van ProRail. Bij NS, alle overige materieeleigenaren en bij ProRail is in 2019 een implementatieteam ingericht; bij ProRail is dat het Implementatieteam ERTMS ProRail (IEP). IEP is verantwoordelijk voor de coördinatie en regie van de ERTMS-projecten die bij ProRail zijn ondergebracht. Het gaat vooral over het aanpassen van de infrastructuur, de ICT-omgeving, de beheerorganisatie en het opleiden van gebruikers zoals monteurs, inspecteurs en treinverkeersleiders. Consistentie en integraliteit tussen de betrokken bedrijfseenheden zijn essentieel. Daarom is de verbinding met de projecten in de bedrijfseenheden geborgd in clusters die nauw samenwerken met IEP. ERTMS raakt ook tal van lopende en nieuwe programma's en projecten binnen ProRail en de spoorsector.

ProRail gaat de komende jaren een werkend én werkbaar infrasysteem met ERTMS opleveren, in nauwe samenwerking met klanten, leveranciers en onderhoudspartijen. Het is een veelomvattend project dat voor ProRail uit vier veranderopgaven bestaat: van een baanvak georiënteerde werkwijze naar een landelijke systeemaanpak, van operationele (relais)techniek naar IT-georiënteerde techniek, van een klant/leverancier-verhouding naar intensieve partnerships met onze leveranciers en, tenslotte, van een individuele naar een gezamenlijke ketenprestatie. Concreet betekent dit: nieuwe taakverdelingen tussen partijen bij bouwen en beheer, flexibilisering van contracten en intensievere samenwerking.

In 2020 is veel werk verzet en zijn meerdere ERTMS-projecten van start gegaan. Voorbeelden zijn de aanbesteding voor het Central Safety System (CSS) ERTMS, de aanbesteding voor een kennisalliantie met ingenieurbureaus en de aanbesteding ASAP (Aanbesteding Snellere AanPak), een innovatieve aanbesteding waarbij de markt gevraagd wordt om ProRail te helpen versnellen. Ook zijn we begonnen met het opzetten van ketenbeheer en de ontwikkeling van Infradata. Infradata wordt de basis voor geautomatiseerd gegevens uitwisselen tussen ontwerp- en operationele systemen. Door deel te nemen aan de internationale ontwikkelingen zoals RCA (Reference CCS Architecture), EULYNX stimuleert ProRail deze internationale standaarden.

Ook is vorig jaar meermaals afgestemd met ERA (European Union Rail Agency, het spoorwegbureau van de Europese Unie), onder meer op het gebied van vergunningverlening.

Stations- en spoorvernieuwingen

Programma Hoogfrequent Spoorvervoer

PHS is een van de grootste vernieuwingen op het spoor in de komende jaren. Het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) heeft tot doel op de drukste trajecten in het land te komen tot hoogfrequent spoorvervoer en een toekomstbestendige goederenroutering met zo intensief mogelijk gebruik van de Betuweroute. Er gaan zes intercity's en zes 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. Door slimme technische oplossingen en door het spoor optimaal te benutten door gerichte investeringen kunnen naar verwachting uiteindelijk per dag 700 extra treinen rijden, met respect voor de omgeving en oog voor de stedelijke en landelijke inpassing.

In 2028 moet er op de drukste trajecten van het hoofdnet ruimte zijn voor zes intercity's en zes sprinters per uur per richting. ProRail werkt de plannen in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat uit en is regisseur van de realisatie, in samenwerking met NS en de goederenvervoerders.

Ondanks dat niet geheel duidelijk is wat het langetermijneffect van COVID-19 betekent voor de prognoses op het spoor, hanteert het programma de vigerende uitgangspunten en wordt er conform planning doorgewerkt. 2020-2021 wordt een overgangperiode waarin diverse projecten de realisatiefase in gaan. Hiermee verschuift het zwaartepunt van de planstudie- naar de realisatiefase. Dat betekent dat de zichtbaarheid én merkbaarheid van PHS voor de buitenwereld gaat toenemen.

Enkele resultaten:

- Van 26 maart tot en met 6 mei 2020 is het ontwerp-tracébesluit en de milieueffectrapportage voor PHS Amsterdam Centraal ter inzage gelegd. Het tracébesluit is in januari 2021 door de staatssecretaris van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat vastgesteld. Hiermee is het besluit voor de aanpassingen aan het spoor, de vrije kruising bij de Dijkgracht en de aanpassingen aan station Amsterdam Centraal genomen.
- De aanpassingen en maatregelen voor het traject tussen Meteren en Boxel zijn uitgewerkt in een Tracébesluit. Deze is vastgesteld en ter inzage gelegd.
- In Amsterdam zijn extra opstelemplacementen nodig om de treinen te kunnen parkeren als ze niet in gebruik zijn. In juni 2020 is het contract voor de onderbouw voor de aanleg van extra opstelsporen in het Westelijk Havengebied van Amsterdam gegund. Er komt extra ruimte voor 110 reizigerswagons (bakeenheden).
- Met de heugelijke mijlpaal van de oplevering op 31 maart 2020 is het project Driebergen-Zeist inclusief het keerspoor definitief afgerond. Helaas is een feestelijke opening tot twee keer toe geannuleerd vanwege COVID-19.
- Het groeiende aantal treinen vraagt ook meer opstelruimte om ze met klein onderhoud en reiniging klaar te maken voor de volgende dag. In oktober 2020 is de twee jaar durende

herinrichting van de service- en opstelcapaciteit van het opstel terrein in Lelystad afgerond. Het terrein biedt nu plaats aan 148 reizigerswagons (bakeenheden).

- In september 2020 heeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat in gezamenlijkheid met betrokken partijen (MRA (waaronder gemeente Amsterdam en Weesp), NS, ProRail en goederenvervoerders) een besluit genomen over een treindienstmodel OV SAAL dat maakbaar is en aansluit bij de ambitie.

Projecten stations- en spoorvernieuwingen

Naast het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer hebben wij ons in 2020 beziggehouden met nog meer projecten. Om betrouwbaar meer treinen te blijven rijden, zijn in het kader van onderhoud op veel plaatsen de rails, de dwarsliggers en de ballast vernieuwd. Deze zogeheten bovenbouwvernieuwingen zijn op veel plaatsen in Nederland uitgevoerd, onder andere in de Willemsspoortunnel, bij Dordrecht, bij IJsselmonde en Amsterdam. In het onderhoudsgebied Wadden is het eerste project op basis van de filosofie TWAS (Toekomstgericht Werken Aan het Spoor) uitgevoerd. De aannemer kon daarbij zelf de periode bepalen waarin het werk wordt uitgevoerd. Deze keuzevrijheid is belangrijk om de inzet van aannemerspersoneel beter te spreiden waardoor er meer capaciteit in de markt beschikbaar komt. Ook bij emplacementen is veel vernieuwing van wissels en sporen uitgevoerd. Onder andere op Den Haag Binckhorst en op het emplacement Zutphen zijn vernieuwingen opgeleverd.

In 2020 was corona het belangrijkste issue. Ook het aantal reizigers in de trein verminderde sterk. De realisatie van de projecten aan de spoorinfrastructuur is echter op koers gebleven. In een aantal gevallen zijn er onderhoudsprojecten naar voren gehaald, omdat er ruimte was om zonder hinder voor reizigers aan het spoor te werken. In een van de twee buizen van de Schipholtunnel zijn over zeven kilometer rails en bevestigingsmiddelen vernieuwd.

Binnen het Programma Noord-Nederland van de noordelijke provincies zijn drie grote projecten afgerond waardoor extra treinen mogelijk zijn. Voor het project Extra Sneltrain Groningen Leeuwarden zijn in 2020 meerdere grote meerdaagse buitendienststellingen geweest. Om de sneltrain in de dienstregeling mogelijk te maken, moesten alle perrons op de lijn worden verlengd, zijn sommige overwegen vervangen door onderdoorgangen, is snelheidsverhoging mogelijk gemaakt op delen van de route en zijn stukken spoor verdubbeld. In november is de laatste grote stap in Leeuwarden uitgevoerd waardoor de trein in december is gaan rijden. Tussen Sneek en Mantgum zijn de werkzaamheden afgerond waardoor er in de spits een extra trein rijdt tussen Leeuwarden en Sneek. Tussen Groningen en Winschoten zijn de projecten opgeleverd en is de sneltrain gaan rijden waardoor de verbinding naar Groningen negen minuten sneller is.

In de gemeente Hilversum wordt de HOV-buslijn verbeterd. In het project wordt de aanleg van een hoogwaardige openbaarvervoer-verbinding tussen Huizen en Hilversum gerealiseerd. In dit tracé zijn kruisingen met het spoor onderlangs (voor auto en fiets), bovenlangs en gelijkvloers (HOV-baan) nodig die ProRail bouwt. Een belangrijk onderdeel van het project omvat het verbeteren van het leefklimaat en de verkeersveiligheid. Daarom gaat er veel aandacht uit naar een groene en natuurlijke inpassing van het spoor in de omgeving. Het project won een duurzaamheidsparels prijs van het samenwerkingsverband Duurzaam GWW. Het project heeft onder andere de eerste dubbellaags onderdoorgang voor fiets-, voetganger- en autoverkeer opgeleverd.

In november zijn op de brug van de HSL over het Hollandsch Diep windschermen geplaatst. Door deze windschermen en na de upgrade van het windwaarschuwingssysteem kan de HSL harder blijven rijden bij hogere windsnelheden. Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) heeft de Hoekse Lijn omgebouwd naar gebruik als metrolijn. ProRail heeft de aansluiting op het spoornet aangelegd. De lijn is overgedragen aan de RET en in gebruik genomen.

In meerdere projecten wordt samengewerkt met Rijkswaterstaat (RWS). Onder andere de verlenging van de A15 (ViA15) en de verbreding van de A4 vragen aanpassingen aan het

spoorstelsel. Met RWS worden de slimste samenwerkingsverbanden opgezet om de uitvoering zo efficiënt en effectief mogelijk te laten plaatsvinden.

Op grote schaal is gewerkt aan het veiliger maken en opheffen van overwegen in Nederland. Met de oplevering in Elst van de onderdoorgang Rijksweg Noord en de brug bij de 1e Weteringsewal zijn bijvoorbeeld de laatste gelijkvloerse overwegen op het zeer drukke traject Arnhem-Nijmegen verwijderd. Hierdoor kan de groei van het aantal treinen op deze drukke route veilig plaatsvinden. Wanneer nieuwe verbindingen over het spoor nodig zijn, worden deze direct ongelijkvloers aangelegd. Een voorbeeld is de nieuwe spooronderdoorgang aan de Amstelstroomlaan in Amsterdam. Op het terrein van de voormalige Bijlmerbajes zijn in 2020 de drie tunneldelen gebouwd met behulp van twee betonpompen en ruim 250 betonwagens. De tunneldelen van de onderdoorgang zijn tijdens een 16-daagse buitendienststelling op hun plek gereden onder de trein- en metrosporen.

Een belangrijke doelstelling voor ProRail is het opheffen van alle niet actief beveiligde overwegen (NABO) in Nederland. Dit doen we door bijvoorbeeld alternatieve ontsluitingswegen aan te leggen naar veilige locaties of soms door ze te beveiligen met lampen en bellen. Alhoewel er in afgelopen jaren al veel overwegen gesloten zijn, is er nog een grote opgave te gaan. Na een aanrijding tussen een trein en een landbouwvoertuig is er een overeenkomst gesloten met de rechthebbende van de overweg, is in een zeer korte tijd een alternatieve ontsluiting gebouwd en zijn weer twee NABO's gesloten.

In Zandvoort zijn alle uitbreidingen aan het station, de energievoorziening en de overwegen afgerond en was het spoor klaar voor de start van de Formule 1. Helaas kon door corona de Grand Prix zelf niet doorgaan. De infrastructuur is klaar voor het strandseizoen en de F1 2021.

In Zwolle wordt hard doorgebouwd aan de volgende stappen van de uitbreidingen van het spoorknooppunt. Na de opleveringen van het nieuwe perron, de perrontunnel en de busbrug in de afgelopen jaren is dit jaar het nieuwe opstel terrein RGS opgeleverd waarbij een speciale bodembescherming voor het drinkwaterwingebied is aangebracht. Ook zijn de metalen bruggen over de Wetering aan de spoorlijn naar het noorden vervangen door veel stillere betonnen dekken die klaar zijn voor de vier sporen die de komende jaren worden gebouwd.

Ook in Groningen wordt hard gewerkt aan de uitbreidingen van het station en de sporen. In juni werd een heel nieuw opstel terrein de Vork opgeleverd in de splitsing tussen de spoorlijn naar Zwolle en de spoorlijn naar Veendam en Winschoten. Hierdoor kan het opstel terrein bij het hoofdstation verdwijnen en kan het nieuwe station worden gebouwd. Ook een extra perron op Groningen Europapark en een extra spoor tussen Groningen Europapark en Groningen is in juni in gebruik genomen.

Bovendien zijn op diverse projecten werkzaamheden uitgevoerd om de leefbaarheid voor de omwonenden te verbeteren. Op de Betuweroute zijn trillingbeperkende maatregelen afgerond en bij onder andere Den Haag Laan van NOI zijn geluidschermen geplaatst langs de spoorbaan.

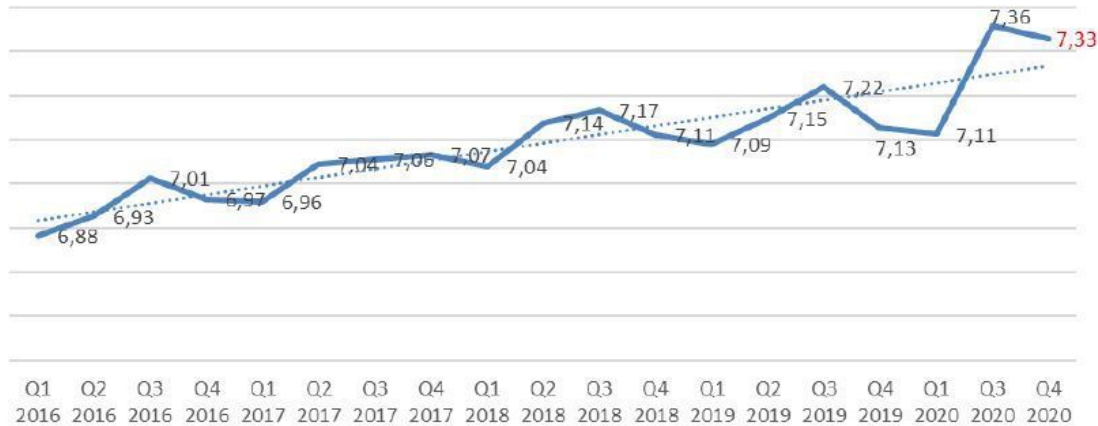
Corona

Het afgelopen jaar stond in het teken van corona. Specifiek voor stations hebben we ons gericht op passende maatregelen en de borging van de veiligheid tijdens werkzaamheden. De maatregelen varieerden van het opstellen en volgen van draaiboeken, continuïteitsplanningen en directe maatregelen op stations. Denk aan een toolbox voor corona-signing op stations, omroepberichten, onderzoek en monitoring van de drukte en hulp aan reizigers met de zogenaamde 'helpende handjes'. De omstandigheden wijzigden voortdurend, en samen met NS Stations hebben wij ons steeds aangepast, ook tijdens de tweede golf. Het effect van de maatregelen en monitoring van drukte/afstand is voldoende geweest. De samenwerking binnen de spoorsector is zeer positief geweest.

Prestaties weer beter

De prestaties op de stations zijn in 2020 verder verbeterd. Reizigers vinden stations schoner en de sfeer en de doorstroom zijn beter. Reizigers waardeerden de stations gemiddeld over 2020 met een 7,3.

Trend algemeen oordeel over stations (2016-2020, kwartaalmetingen)



Toekomstbeeld OV-knopen

Samen met de spoorsector en alle betrokken stakeholders hebben we binnen het Kernteam Knopen en Keten (TBOV: Toekomstbeeld OV 2040) onder leiding van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat ons toekomstbeeld voor alle OV-knopen in Nederland vormgegeven. Tien verdiepende casestudies leverden input op voor een ontwikkelagenda en een actie-agenda voor 2021.

Veel aandacht voor sociale veiligheid

Sociale veiligheid is onderdeel van alle beheerwerkzaamheden, stationsprojecten en -programma's. Schoonmaak, toezicht en sociale veiligheid op de stations, bijvoorbeeld met behulp van ledverlichting, zijn onderwerpen waar wij elke dag opnieuw veel energie in steken. Ook hebben we het afgelopen jaar het convenant sociale veiligheid in het openbaar vervoer getekend. Binnen die samenwerking worden bijvoorbeeld analyses van sociale veiligheidsincidenten uitgevoerd, gezamenlijk door ProRail, NS, vervoerders en politie. Sociale veiligheid is ook direct verbonden met security- en antiterrorisme-maatregelen. Het programma AT-maatregelen (antiterrorisemaatregelen op stations) is in 2020 van start gegaan en loopt conform planning. Het programma betreft onder meer aanpassingen aan stationsmeubilair en de verbetering van cameratoezicht en inrijdbeveiliging.

Verbeteringen in transferveiligheid

Naast ons onderzoek naar transferveiligheid lopen diverse verbeteracties. Ongevallen vinden vooral plaats met ouderen, onder reizigers die met grote objecten reizen en op (rol)trappen. In pilots zijn diverse varianten van extra bewegwijzering uitgetoetst om deze doelgroepen te stimuleren om de lift te gebruiken in plaats van de roltrap/trap. Met zogeheten 'eye tracking'-onderzoek konden maatregelen gericht worden ingezet. De pilot heeft niet geleid tot minder transferongevallen. Wel is het belang van bewegwijzering en de zichtbaarheid van liften nog eens onderstreept, en daar zullen we ons beleid verder op aanscherpen.

Ook hebben we onderzoeken en analyses gedaan naar loopstromen en druktemetingen, ondersteund door een dashboard. Op basis hiervan is ProRail samen met gemeentes, vervoerders en NS Stations aan de slag om de transferveiligheid continu te verbeteren. Zo is in het kader van

suïcidepreventie en transferveiligheid een innovatietraject voor een alternatieve perronrandbeveiliging gestart, samen met RVO (Rijksdienst voor Ondernemend Nederland).

Nieuw beleid voor suïcidepreventie

Ten behoeve van suïcidepreventie is nieuw beleid in ontwikkeling en zijn vorig jaar op twintig stations pilots voor fysieke maatregelen uitgevoerd. Daarbij wordt, wisselend per station, gebruik gemaakt van camera's, hekwerken, antiloopmatten, perronvoorzieningen en blauwe verlichting om de meest effectieve preventie maatregelen te identificeren en onderdeel te maken van ons beleid.

Tal van stationsverbeteringen

Ook ten tijde van corona hebben we hard gewerkt aan verbetering van de stations. Dat doen we samen met alle stakeholders, zoals NS Stations, vervoerders, gemeentes en provincies. Ook betrekken we de gemeenschap, de lokale bewoners en gebruiker steeds vaker. Ons doel is de stations nu en in de toekomst knooppunten te laten zijn van duurzame mobiliteit en leefbaarheid, waarbij comfort, transfer, veiligheid en toegankelijkheid van de reiziger centraal staan. Hieronder volgt een overzicht van concrete verbeteringen in 2020:

- Het vernieuwde Waddinxveen Noord is feestelijk geopend op 18 januari.
- Driebergen Zeist heeft een vernieuwd stationsgebied dat op 2 maart is opengesteld en op 30 maart is opgeleverd. De feestelijke opening is op een alternatieve manier vormgegeven.
- De Cuyperstrap, een directe trap tussen station Amsterdam Centraal en de metro, is op 6 juli geopend.
- De vernieuwing van Rotterdam Alexander, een project samen met NS en RET, is afgerond en op 10 juli geopend.
- Het stationsgebied Zaandam, een project samen met NS, is afgerond. Het station is op 24 september geopend.
- Een greep uit de resultaten van ons programma Perronvernieuwingen, inclusief outillage: Zoetermeer, Zoetermeer Oost, Ravenstein, Lage Zwaluwe, Eijsden, Chevremont, Eyselshoven, Oss, Mook-Molenhoek, Maarn en Middelburg.
- Op station Den Haag Hollands Spoor is de nieuwe Laakhavenentree geopend op 28 september.
- Station Arnhem Velperpoort is integraal vernieuwd en voorzien van liften.
- XL-schermen zijn geplaatst op Den Haag Centraal en Rotterdam Centraal.
- Sinds eind oktober rijdt de Eurostar naar Londen, met douanecontrole in Nederland. Op station Rotterdam Centraal en Amsterdam Centraal zijn veiligheidsvoorzieningen op de perrons ter afscheiding van de gecontroleerde reizigers gerealiseerd, waardoor de reistijd flink korter wordt.
- Diverse fietsstallingen zijn gereed: Zwolle, Den Haag Centraal, Rotterdam Provenierszijde en Tilburg noordzijde.
- Programma zonnepanelen: We hebben in 2020 een studiefase voor zonnepanelen op ruim 30 stations doorlopen en ervaring opgedaan met o.a. de plaatsing van panelen op de perronkappen op station Zwolle.
- Programma perronkappen: Een groot programma voor de renovatie van perronkappen is van start gegaan. Karakteristieke, vaak monumentale perronkappen worden zorgvuldig gerestaureerd en geschikt gemaakt voor de komende 100 jaar. In 2020 werkten we aan de kappen in Groningen, Leeuwarden, Harlingen en Alkmaar.
- Programma toegankelijkheid: Diverse stations zijn voorzien van hellingbanen of liften. Daarnaast zijn op vijftien stations de perrons op hoogte gebracht voor een gelijkvloerse instap. In 2020 hebben we hierdoor 26 stations toegankelijk gemaakt waardoor het totaal aantal toegankelijke stations op 301 komt.

Duurzamere stations

We besteden ook specifiek aandacht aan de verduurzaming van stations. Hieronder volgen voorbeelden van gerealiseerde projecten:

- De invoering van het ledverlichtingsprogramma verloopt voortvarend. Eind 2020 is op zo'n 70%, ruim 200 locaties, van de stations de tl-verlichting vervangen door ledverlichting.
- Alle (overbodige) vertrekstaatframes zijn verwijderd. Dit levert een besparing op in het energieverbruik van ProRail op stations.
- Het afgelopen jaar zijn zonnepanelen op perronkappen van station Driebergen-Zeist geplaatst.
- Tegels, ooit bedoeld voor Arnhem Centraal uit de RailPro-stock, worden nu toegepast op station Alkmaar-Noord.
- De pilot met gerecyclede perrontegels is afgerond. De circulaire bestrating op de stations Bunde, Maarn en Etten-Leur heeft bijgedragen aan een CO₂ besparing. Daarnaast zijn de oude perronplaten van station Maarn hergebruikt in de circulaire proeftuin het Hof van Cartesius. De systematiek met dalende MKI-plafonds (MKI: Milieu Kosten Indicator) heeft voor het raamcontract perronaanpassingen goede resultaten opgeleverd in de aanbesteding. Dit biedt nu al perspectief voor een bredere toepassing in programma's met een langere looptijd.
- Alle 390 rookzuilen, 120 afvalputjes en bijbehorende borden zijn in 2020 verwijderd en opgeslagen bij RailPro. Op de Dutch Design Week is een prototype gepresenteerd van een elektrische laadpaal voor fietsen, gemaakt van een oude rookzuil. Er wordt gewerkt aan een oplossing voor het hergebruik van deze materialen.
- ProRail, NS Stations en Bureau Spoorbouwmeester hebben op de online Dutch Design Week een virtuele expert- en debatsessie georganiseerd over circulair ontwerpen. We hebben het Platform Het Circulaire Station gelanceerd met de circulaire visie, ambitie en projecten overzichtelijk op één plek. Ook zijn vier innovatieve ontwerpen van Het Circulaire Station gepresenteerd.
- Op de stations Den Haag Centraal en Driebergen-Zeist zijn afvalbakken geplaatst waar reizigers hun papierafval van het restafval kunnen scheiden. In totaal zijn er nu achttien grote stations waar afval in de transfer wordt gescheiden.
- Op station Heerlen zijn infiltratiekratten toegepast om water te bufferen en gelijkmatig in de bodem te laten zakken.
- Aan de noordzijde van station Tilburg is een nieuwe, duurzame fietsenstalling geplaatst. De stalling is gasloos gebouwd. Er is gekozen voor natuurlijke ventilatie en het energieverbruik wordt gemonitord middels een gebouwbeheersysteem. Het station heeft o.a. een groen dak en de hemelwaterafvoer filtreert in de bodem.

Lopende onderzoeken en ontwikkelingen

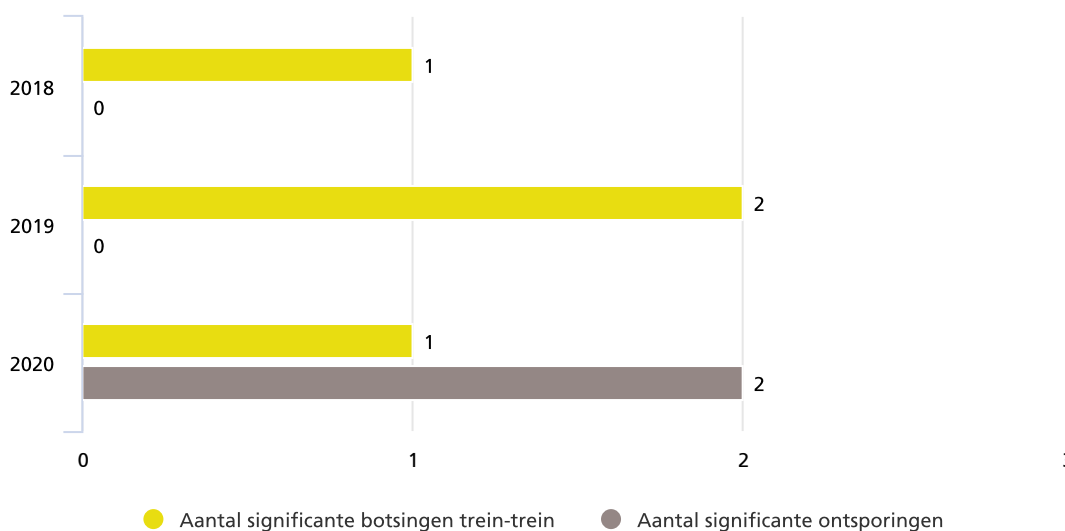
- De energiedashboards worden verbeterd waardoor we een scherper beeld krijgen van het verbruik van de stations.
- De energiemeters op station Zwolle geven ons veel inzicht in het verbruik van onze assets. Zo blijkt dat er zo'n 25% energie valt te besparen bij liften en roltrappen. Met de lift- en roltrapleveranciers zijn we in gesprek over vervolgstappen.
- In het ontwerpvoorschrift (OVS) roltrappen zijn eisen opgenomen over de energie-efficiëntie van de installatie.
- In 2020 is er een ontwerp gemaakt om de tl-verlichting in de ca 15.000 bestaande bewegwijzeringsborden te vervangen door ledverlichting. In 2021 wordt een prototype gemaakt.
- Het programma zonnepanelen laat de aanbestedingsdossiers opstellen voor de geschikte locaties van tranche 1. Voor tranche 2 zijn 36 locaties op potentie geanalyseerd. In 2021 wordt dit verder onderzocht.
- Daarnaast worden bij diverse renovatie- en nieuwbouwprojecten de mogelijkheden voor het opwekken van energie onderzocht. Zo zijn businesscases goedgekeurd om zonnepanelen toe te voegen aan de nieuw te bouwen fietsenstalling in Eindhoven en de nieuwe traverse in Uitgeest. En er worden energieopwekkende oplossingen voor de Hoge Kap in Zwolle meegenomen in het project ISOZ.
- De proef bij het Railcenter met de zonnecellen op de onbewaakte fietsenstalling (Zonnetulp) is positief verlopen. Voor 2021 wordt een uitgebreidere vervolgstap op station Schagen voorbereid.

- Straatkasten duurzamer maken zoals isolatie, koeling en verwarming. In de aanbesteding is het ingenieursbureau gevraagd om een aantal ideeën uit te werken tot concrete producten die we zouden kunnen toepassen in deze tranche.
- We hebben in 2020 onderzoek laten doen naar de klimaatadaptatie op stations. Er is een aantal stations onderzocht op mogelijke risico's rond wateroverlast, hitte en droogte, en welke maatregelen we zouden kunnen inzetten.
- In het nieuwe contract van het programma stationsoutillage zijn eisen opgenomen om de milieu-impact van perronmeubilair te verlagen.
- Bij telecom Lage Zwaluwe lijkt het kansrijk om een gebouwtje, in plaats van te slopen, aan te passen tot faunavoorziening.
- De Handreiking duurzaamheid in fietsenstallingen is gereed.

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 ernaar onze veiligheidsrisico's zoveel mogelijk te minimaliseren. In 2020 zijn opnieuw stappen gezet om de veiligheid te verbeteren en risico's in te perken. Er waren echter ook ontwikkelingen die aantoonde dat we op het gebied van veiligheidsbeheersing verdere stappen moeten zetten. Door de coronacrisis werd in 2020 de dienstregeling uitgedund en waren er veel minder reizigers. Dit heeft invloed op de meeste indicatoren voor veiligheid, waardoor een 'eerlijke vergelijking' met voorgaande jaren niet goed mogelijk is.

Veilig reizen



Botsingen

In 2020 waren in totaal 6 treinbotsingen, waarvan 1 aan de Europese definitie van significant ongeval voldoet vanwege de grote materiële schade. Alle botsingen vonden plaats op lage snelheid tijdens rangeerwerk. Er waren geen botsingen van een reizigerstrein en/of goederentrein. Er zijn ook geen botsingen geweest na een stoptonendsein (STS-)passage.

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

Ontsporingen

Er waren in 2020 in totaal 12 treinontsporingen, waarvan twee significant volgens de Europese definitie. Europese definitie: Aantal ontsporingen met een schade van > EUR 150.000 of dodelijke/zwaargewonde slachtoffers of geen treinverkeer mogelijk op gehele baanvak > 6 uur. Ontsporingen als gevolg van een ander veiligheidsincident worden niet afzonderlijk als ontsporing geregistreerd, maar bij de informatie over het betreffende incident opgenomen.

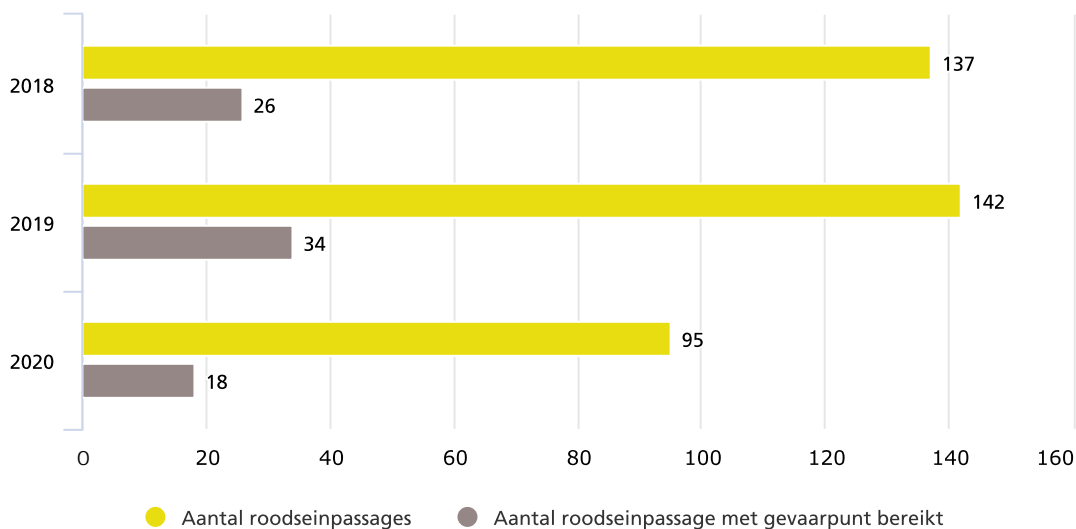
Het totaal aantal ontsporingen was lager dan voorgaande jaren. De meeste (11) van de ontsporingen vonden op lage snelheid plaats tijdens rangeerwerk. Er was één ontsporing van een reizigerstrein, op 2 januari bij Voorburg. Er waren geen ontsporingen van goederentreinen.

Uit onderzoek van NS naar de ontspoorde reizigerstrein bij Voorburg bleek dat de oorzaak een gebrek aan een wiel was. Uit de analyse bleek ook dat het gebrek zichtbaar was in de hotbox-meetgegevens die voor het ongeval waren vastgelegd, maar dat deze onopgemerkt bleven omdat er geen alarmwaarden waren overschreden. ProRail onderzoekt of aanscherping van deze alarmwaarden zinvol is.

Het aantal spoorstaafbreeken was 45, een afname van 14 ten opzichte van het gemiddelde over 2017– 2019. Ondanks de hete zomer was het aantal spoorspattingen met vier ook lager dan de afgelopen jaren. In 2020 moest daarnaast een aantal keer acuut het treinverkeer gestaakt worden omdat het spoor niet meer veilig berijdbaar was als gevolg van achterstallig onderhoud. Opvallend was dat een groot deel hiervan het emplacement Kijfhoek en haven- en industriesporen betrof. In 2020 zijn extra middelen vrijgemaakt voor vervangingen om deze onderhoudsachterstanden te verminderen.

Vorig jaar doorgevoerde verbeteringen die het ontsporingrisico verder moeten verlagen, zijn onder andere het besluit om de meest breukgevoelige ES-lassen te vervangen door robuustere typen, verbetering van de beheersing van het risico op het falen van het baanlichaam (bijvoorbeeld bij overvloedige regenval) en de professionalisering van het risicomanagement bij beheer en onderhoud.

Stoptonendsein passages



Het aantal STS-passages was 95². Daarbij werd 18 keer het gevaarpunt bereikt. Deze aantallen zijn aanmerkelijk lager dan in het voorgaand jaar (142 respectievelijk 34). Met name in het tweede kwartaal waren deze aantallen lager dan gebruikelijk, een gevolg van de uitgedunde dienstregeling vanwege corona.

Afgelopen jaar zijn diverse verbeteringen doorgevoerd. De 5^e tranche voor ATB-Vv is grotendeels uitgerold, waarbij 137 seinen van ATB-Vv zijn voorzien. Een nieuw ontwerp vertrekseinlicht is beproefd en de landelijke uitrol is aanbesteed. Er is een onderzoeksproef uitgevoerd naar het effect van korte seinafstanden op het risico van STS-passages. Ook is een tweede pilot voor het onderzoeken van het nieuwe type S-borden op NCBG (Niet-Centraal Bediende Gebieden) afgerond.

Branden

Vorig jaar waren er 28³ meldingen van branden en/of rookontwikkeling in treinen. Eén daarvan was vanwege de grote schade significant volgens de Europese definitie. Op 26 september was er een kleine brand in een elektrische loc van een goederentrein met wagens met gevaarlijke stoffen, waarbij de machinist lichtgewond is geraakt door het inademen van rook. Hij slaagde er in de brand zelf te blussen en er was geen risico voor branddoorslag naar de wagons.

In 2020 is nader onderzoek uitgevoerd naar de brandwerendheid van spoortunnels. Dit naar aanleiding van inzichten van Rijkswaterstaat waaruit bleek dat het toegepaste beton in de meest recent gebouwde wegtunnels minder brandwerend is dan verwacht. Uit de resultaten blijkt dat ook bij de recent gebouwde spoortunnels een extreme brand na verloop van tijd tot instortingsgevaar leidt maar dat er geen verhoogd risico is voor veilig vluchten.

Transferongevallen

In 2020 hebben zich in totaal 376 transferongevallen voorgedaan (2019: 771). Door de coronamaatregelen waren er in 2020 aanzienlijk minder reizigers op stations aanwezig. Daarmee is de daling van het aantal incidenten ongeveer in lijn met de daling van het aantal reizigers. Gezien de beschikbare omschrijvingen van ongevallen en het type ongevallen hebben deze ongevallen vooral te maken gehad met haast, onoplettendheid en reizigers die minder goed ter been zijn.

De tweede helft van het jaar stond vooral in het teken van coronamaatregelen op stations. Voorbeelden zijn het opstellen van draaiboeken, een continuïteitsplan en het nemen van uiteenlopende maatregelen die steeds werden aangepast vanwege continu wijzigende omstandigheden. De effecten van de maatregelen en de monitoring van de drukte en afstanden op stations waren afdoende.

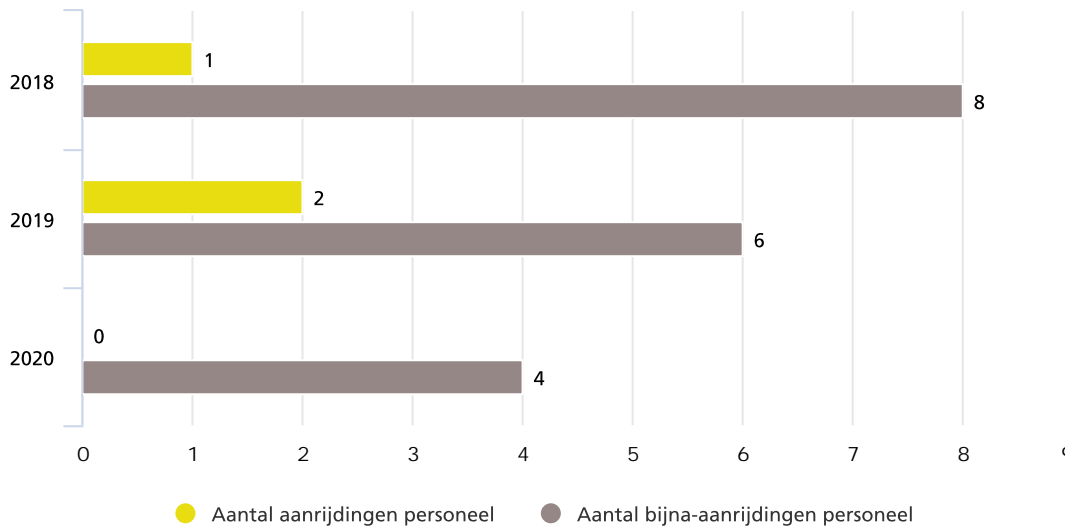
Uitgevoerde verbeteracties betreffen onder meer de ontwikkeling van analysemiddelen voor loopstroomanalyse en crowdmanagement, pilots om de sociale veiligheid te verbeteren en uitbreiding van het aantal AED's op stations. Verder is een onderzoek door het Instituut Fysieke Veiligheid (IFV) naar de brandveiligheid van gestalde elektrische fietsen c.q. het opladen in fietsenstallingen en de brandveiligheid bij zonnepanelen van start gegaan. Dit onderzoek wordt in het eerste kwartaal van 2021 afgerond.

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

3 Dit aantal is niet goed te vergelijken met de aantallen van eerdere jaren, omdat er afgelopen jaar meer aandacht is gegeven aan de verificatie van de meldingen dan eerdere jaren. Hierdoor zijn er meer onterechte meldingen uitgefilterd dan in eerdere jaren het geval was.

Veilig werken

Aanrijdingen en bijna-aanrijdingen



Er waren geen aanrijdingen van treinen met werkenden aan het spoor en 4 meldingen van bijna-aanrijdingen. Daarnaast zijn er 79 arbeidsongevallen door opdrachtnemers gemeld, waarvan er 37 hebben geleid tot letsel en verzuim. Twee keer was er sprake van zware verwondingen aan een been en één keer was sprake van een zwaar letsel door een zonnesteek. Intern ProRail zijn 13 ongevallen gemeld, waarbij 1 keer sprake was van letsel en verzuim.

Er zijn 168 fouten in de werkplekbeveiliging aangetroffen, minder dan in 2019 (197). Dit onderwerp heeft in 2020 bijzondere aandacht gehad. Samen met de aannemers zijn analysesessies gehouden en verbetermaatregelen geformuleerd. Bovendien is er veel geïnvesteerd in het leren van veiligheidsincidenten in de hele branche door het beter delen van onderzoeksresultaten.

Verbetermaatregelen

De werkzonebeveiliging op afstand (WZOA), op dit moment in ontwikkeling, zal een grote bijdrage moeten leveren aan het terugdringen van de risico's van fouten in de werkplekbeveiliging. De urgentie van WZOA neemt toe als gevolg van de vervanging van spoorstroomlopen door assentellers. Tegelijk blijven er onzekerheden in de projectfinanciering, waardoor de voortgang mogelijk in gevaar komt.

Binnen Toekomstbestendig Werken Aan het Spoor (TWAS) is onderzocht in hoeverre en onder welke randvoorwaarden er gewerkt kan worden in enkelsporige buitendienststellingen. Dit is een complexe puzzel waarbij de (veiligheids- en beschikbaarheids)belangen van alle betrokken partijen een rol spelen, evenals ook de visie van de toezichhouders. Toepasbaarheid van de door TWAS ontwikkelde werkwijze wordt op concrete werkzaamheden getoetst.

De laatste jaren is er ten gevolge van PFAS (poly- en perfluoralkylstoffen), lood, kwartsstof, fijnstof en Chroom-6 steeds meer aandacht gekomen voor de gezondheidsrisico's bij het werken aan de infrastructuur. In samenwerking met de aannemers is een beheerregime opgesteld dat hiervoor regels heeft geformuleerd. Dit regime is opgenomen in de contracten met aannemers. Er is geïnvesteerd in de verwerking van Chroom-6-houdende materialen in een Nederlandse fabriek.

En er zijn diverse onderzoeken door deskundigen uitgevoerd om de omvang van de problematiek met kwarts, PFAS en fijnstof in kaart te brengen.

Elektrocities en elektriseringen



Een elektriseringsincident ontstaat wanneer een schadelijke elektrische stroom door het lichaam van een persoon gaat met een spanning groter dan 50 volt wisselspanning of 110 volt gelijkspanning, zonder dodelijke afloop. Er waren 4 meldingen van elektriseringsincidenten, waarbij geen gewonden zijn gevallen. De meeste aandacht is uitgegaan naar het elektrisch veilig maken van de laagspanningsinstallaties. De bestaande installaties zijn en worden van afschermkapjes voorzien en voorschriften voor ontwerp en beheer zijn in overeenstemming gebracht met de NEN-normen. Er zijn belangrijke stappen gezet in de verandering van het beheer van de laagspanningsinstallaties, zodat ook dit geschiedt in overeenstemming met de NEN-normen. Hiertoe werkt ProRail samen met de aannemers in railAlert-verband.

Veiligheidsladder niveau 3

De veiligheidscultuur is gedefinieerd als het geheel van gemeenschappelijke waarden, normen, competenties en daarbij horend gedrag op het gebied van veiligheid en gezondheid.

ProRail heeft vanuit de Spoorwegwet de verplichting en de maatschappelijke verantwoordelijkheid om veiligheid binnen de organisatie goed en aantoonbaar te borgen en te blijven verbeteren. Een belangrijke voorwaarde is de aanwezigheid van een proactieve veiligheidscultuur. Ook in 2020 zijn we onderzocht door KIWA. Na twee jaar op trede 4 van de Veiligheidsladder zijn we terug op trede 3. Veiligheid staat onvoldoende op de agenda en er is onvoldoende progressie geconstateerd ten opzichte van de vorige audit. Deze uitkomst is teleurstellend, maar herkenbaar. Interne rapporten, maar ook externe van Crisislab en de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) tonen aan dat we structurele problemen hebben in onze sturing en beheersing van veiligheidszaken. Tegen deze achtergrond verwachten wij niet over 2021 weer terug te komen op trede 4.

Om een proactievere veiligheidscultuur te realiseren en te bestendigen, zijn we in 2020 gestart met een verbeterprogramma. De acties richten zich op het meewegen van veiligheid in alles wat we doen (Strategie & Besturing), vergroting van de kennis over veiligheid van medewerkers (Kennis & Processen), het motiveren en tonen van het juiste voorbeeldgedrag door leidinggevenden (Gedrag & Leiderschap) en het goed informeren (Communicatie & Change). Het einddoel is dat veiligheid integraal onderdeel is van alles wat we doen, zodat iedere ProRailer

vanzelfsprekend proactief veilig handelt en veiligheid in alle besluitvorming expliciet wordt meegewogen.

Security

Het aantal meldingen van verdachte objecten of personen met invloed op de treindienst was 16. Dat was aanmerkelijk minder dan in voorgaande jaren (32 in 2019), waarschijnlijk als gevolg van de afname van het aantal reizigers. Het aantal koperdiefstallen was 67 en ligt daarmee hoger dan voorheen. Het aantal meldingen van vernielingen was 177, iets hoger dan voorgaande jaren.

In 2018 is de afhandeling van meldingen van verdachte situaties aangepast, waardoor de hinder sterk is afgenomen. De monitoring en evaluatie van de nieuwe werkwijze is in 2020 afgerond, waarmee de nieuwe werkwijze definitief is ingevoerd. Verder hebben we vorig jaar een aanpak vastgesteld om het toegangsbeheer voor spoorterreinen en gebouwen te verbeteren.

Handhaving door inspecties

De inspectie ILT heeft na een audit over de risicobeheersing bij de onderhoudscontractovergang voor gebied Zee – Zevenaar, en mede tegen de achtergrond van het verscherpt toezicht op Kijfhoek, drie overtredingen in relatie tot de Spoorwegwet vastgesteld. Naar het oordeel van ILT heeft ProRail onvoldoende zicht op de staat van de infrastructuur op Kijfhoek, heeft ProRail het risicomanagement bij wijzigingen van corporate procedures onvoldoende op orde en zorgt ProRail onvoldoende voor aantoonbare instructie van personeel over de specifieke veiligheidsrisico's op Kijfhoek. ILT heeft daarom drie lasten onder dwangsom opgelegd. ProRail herkent de vastgestelde tekortkomingen en heeft verbetermaatregelen genomen of in gang gezet om overtredingen en herhaling te voorkomen.

De inspectie ISZW heeft ProRail een kennisgeving eis gesteld om de opdrachtgeververantwoordelijkheid voor veiligheid en gezondheid (V&G) van opdrachtnemers te verbeteren. ProRail dient zich ervan te vergewissen dat er in de uitvoering veilig gewerkt kan worden en daarnaast dient ProRail een aantal specifieke verbeteringen in het Veiligheids- en Gezondheidsplan Ontwerpfase aan te brengen.

Maatregelenpakket bereikbaarheid Kijfhoek

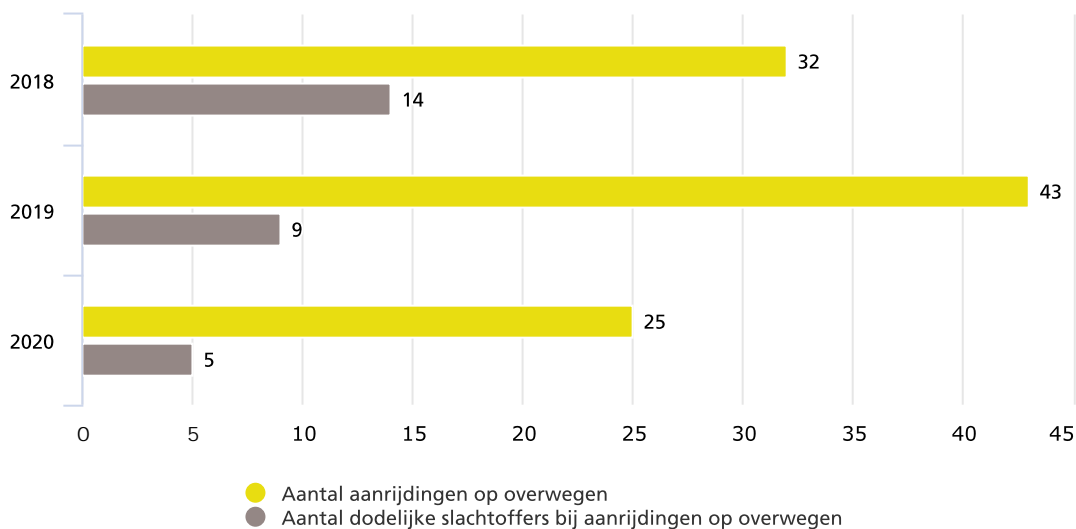
In oktober 2020 heeft ProRail samen met betrokken stakeholders een besluit genomen over de realisatie van een maatregelenpakket ten behoeve van de veiligheid op Kijfhoek. Het goederenemplacement Kijfhoek in Zwijndrecht krijgt twee extra calamiteitenwegen. Door de aanleg van deze wegen zijn de sporen op het rangeerterrein bij een incident beter bereikbaar voor de brandweer en andere hulpverleningsdiensten. Zo kan een incident sneller, veiliger en effectiever worden bestreden. Daarnaast gaan ProRail en de brandweerkorpsen van de Veiligheidsregio Zuid-Holland Zuid nauwer samenwerken en komen er drie nieuwe schuimblusvoertuigen. De bedrijfsbrandweer van ProRail en de brandweer van de Veiligheidsregio Zuid-Holland Zuid gaan nog intensiever samenwerken. Dat betekent samen mensen opleiden, kennis delen op het gebied van spoorincidenten en samen trainen. Deze nauwere samenwerking zorgt voor een flexibele en dus effectievere inzet van mensen en materieel.

Een mooi resultaat van de intensieve samenwerking tussen ProRail, het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, de gemeente Zwijndrecht en de Veiligheidsregio Zuid-Holland Zuid. Door de onderlinge samenwerking, ook met de gebruiker van het emplacement DB Cargo, en ieders vertrouwen in de gezamenlijke ambitie is het maximale resultaat behaald.

Veilig leven

Overwegongevallen

In 2020 heeft de ExCo de ambitie en visie van ProRail neergelegd met de vaststelling van het document Aanpak Overwegen. De ambitie is het tot 0 reduceren van het aantal incidenten en daarmee dodelijke slachtoffers en van het aantal storingen op overwegen. Met het ministerie wordt overleg gevoerd om structureel budget beschikbaar te stellen voor de verdere invulling van deze ambitie.



Er waren in 2020 in totaal 25 aanrijdingen op overwegen, waarbij 5 dodelijke en 3 zwaargewonde slachtoffers onder weggebruikers te betreuen waren. Deze aantallen liggen lager dan in de voorgaande jaren. De invloed van de coronacrisis op de omvang van het treinverkeer en het wegverkeer heeft hier invloed op gehad. ProRail wil zo snel mogelijk de openbare overwegen zonder actieve beveiliging (NABO) beveiligen dan wel opheffen. Tot en met 2020 zijn binnen het NABO-programma in totaal 67 overwegen opgeheven of beveiligd. Daarnaast zijn binnen het Landelijke Verbeteraanpak Overwegen verbeteringen doorgevoerd zoals het verkorten van dichtlijgtijden en het aanbrengen van gedragsbeïnvloedende objecten.

Op 22 mei 2020 vond er een botsing plaats tussen een reizigerstrein van NS en een landbouwvoertuig op een NABO in Hooghalen. Daarbij kwam de machinist om het leven en twee reizigers raakten gewond. Deze botsing had veel impact op de collega's bij NS en andere vervoerders en riep de dringende vraag op hoe op korte termijn de onveiligheid op NABO's verder verminderd kan worden zolang ze nog niet zijn opgeheven. Op twee plekken zijn tijdelijke snelheidsbeperkingen ingesteld, zijn extra snoeiwerkzaamheden uitgevoerd om het zicht te verbeteren en zijn op verzoek van NS observanten ingezet om het verkeer op enkele NABO's te attenderen op het naderen van een onbeveiligde overweg. Verder gaat ProRail onderzoeken of er meer mogelijkheden zijn om de veiligheid op openbare NABO's op korte termijn te verbeteren. Daarnaast wordt gekeken naar innovatieve maatregelen ter verhoging van de veiligheid op particuliere landbouwoverwegen.

In 2020 is de veiligheidssituatie bij overwegen in haven- en industriegebieden geïnventariseerd. Vervolgens is gestart met de verbetering van de zichtlijnen bij een aantal overwegen in het Rotterdamse havengebied. Voor Haven- en Industriegebieden is een Overwegenregister ingericht.

Campagnes

We hebben een belangrijke rol in het bewaken van de veiligheid op en rond het spoor. Dit uit zich onder meer door de inzet van bewustwordingscampagnes voor specifieke doelgroepen, zoals senioren, jongeren, spoorlopers en beroepschauffeurs. In 2020 hebben wij een bewustwordingscampagne ingezet voor spoorlopers.

PazzUp: onderwijsvoorlichting

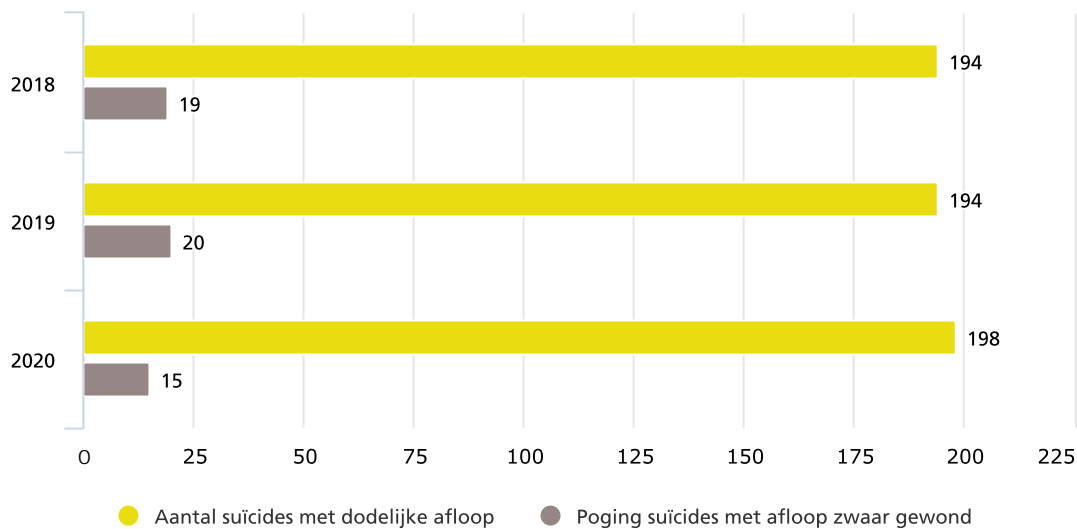
We vinden het belangrijk dat kinderen vroeg leren hoe zij zich verstandig en veilig gedragen in de omgeving van het spoor. Ouders hebben een rol en als beheerder van de spoorinfra heeft ProRail een maatschappelijke verantwoordelijkheid. Daarom biedt ProRail de onderbouw van middelbare scholen en de groepen 5 t/m 8 van basisscholen de mogelijkheid om met het digitale lespakket PazzUp te leren over veiligheid rond het spoor. Voor de middelbare scholen bieden we ook een bezoek aan door een gastdocent van ProRail. ProRail heeft vijf gastdocenten die naast hun werk 1 à 2 dagen per maand gastlessen geven. Gewoonlijk geven deze docenten aan ruim 4.000 leerlingen per jaar een gastles. Door corona waren dit in 2020 circa 450 leerlingen op zeven scholen, waarvan één basisschool. Acht scholen annuleerden hun aanvragen voor gastlessen. In het najaar is weer gestart met een aantal gastlessen en deze zijn door de tweede coronagolf weer stopgezet.

Wij bieden ook materialen aan waarmee onze medewerkers gastlessen kunnen verzorgen op de basisschool van hun eigen kind. In deze les maken kinderen kennis met ProRail en leren ze waar ze op moeten letten bij het oversteken van een overweg. Onze medewerkers nemen steeds vaker het initiatief om deze gastlessen te geven. Met de lessen staan we als organisatie middenin de samenleving: we bieden kinderen kennis over allerlei aspecten van het spoor en onze medewerkers krijgen de gelegenheid om vorm te geven aan hun maatschappelijke betrokkenheid.

Door corona is vanuit het onderwijs de belangstelling voor het online lesmateriaal toegenomen. Het bezoek van basisscholen aan www.pazzup.nl/junior met lessen die leerkrachten zelf kunnen geven, is ongeveer verdubbeld ten opzichte van de jaren ervoor. Het bezoek aan www.pazzup.nl/vo voor voortgezet onderwijs is ongeveer verdrievoudigd. Er is, mede door de toename van het aantal online bezoekers, ook onderzoek gedaan naar de kwaliteit, inhoud en gebruiksvriendelijkheid van PazzUp Junior en daaruit volgend zijn relevante verbeteringen aangebracht.

Op middelbare scholen is onderzoek gedaan naar de belangstelling voor (andere vormen van) gastlessen tijdens de coronaperiode. Uit dit onderzoek blijkt dat scholen de voorkeur hebben voor een echte fysieke gastles, onder meer vanwege de interactie. Afgebakend online materiaal is een redelijk alternatief maar dus geen vervanging. Het ontwikkelen van verbeteringen op basis van het onderzoek loopt en zal doorlopen in 2021.

Suïcidepreventie



Er waren in 2020 in totaal 198 suïcides met dodelijke afloop op het spoor, vergelijkbaar met de 194 suïcides in 2019. Ook zijn er 22 suïcidepogingen met letsel geregistreerd, waarvan 15 met zwaar en 7 met licht letsel. Er waren geen positieve of negatieve effecten merkbaar van de coronamaatregelen. Er zijn bij ProRail in 2020 52 interventies geregistreerd, waarbij een suïcide is voorkomen doordat een ter plaatse aanwezig personeelslid, een reiziger of een voorbijganger contact maakte met de desbetreffende persoon en waarna melding is gemaakt van de interventie bij ProRail en in sommige gevallen ook bij hulpverlenende instanties. De voor 2020 voorziene maatregelen uit het programma Suïcidepreventie, -afhandeling en nazorg zijn volgens plan in samenwerking met de vervoerders uitgevoerd. Dit betrof de registratie van suïcides, verdere afscherming van het spoor, personeelstraining om interventies te plegen, de uitvoering van informatiecampagnes, samenwerking met zorgverleners, hulpdiensten en 113 zelfmoordpreventie, een verdere versnelling van de afhandeling en verbetering van de nazorg.

Overige slachtoffers

In 2020 zijn er 3 spoorlopers aangereden door een trein, waarbij ze om het leven zijn gekomen. Het betrof in alle gevallen personen die zich zonder toestemming op het spoor begaven. Daarnaast is één machinist ernstig gewond geraakt toen deze op een overweg op een rangeerterrein met de fiets ten val was gekomen.

Informatie over gevaarlijke stoffen

In 2020 waren er geen ontsporingen, botsingen of branden van treinen met gevaarlijke stoffen. Er waren 25 druppellekkages met laag uitstroomrisico (25 in 2019).

De accuraatheid van de informatie over de aanwezigheid van gevaarlijke stoffen in wagens tijdens rangeerwerk was 92%, een verbetering in vergelijking met voorgaande jaren.





Maatschappelijke prestaties

Meer spoor en treinen zijn goed voor de mobiliteit en economie, maar hebben ook effect op de omgeving. Daarom nemen we maatregelen en maken we afspraken op gebied van bijvoorbeeld energie, CO2-uitstoot, circulair materiaalgebruik, geluid en trillingen, flora en fauna, en bermbeheer om de impact op de omgeving zo klein mogelijk te houden. Ook staan we open voor vragen, wensen en klachten uit de samenleving.

Duurzaam spoor

Strategie

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

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

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

Daarnaast heeft ProRail in 2020 het overkoepelende kader 'Maatschappelijk Verantwoord Inkopen' (MVI) opgesteld. Dit kader geeft in alle fasen van het aanbestedingsproces handvatten tot verduurzaming op elk van de vier onderwerpen. Zo kunnen we duurzaamheid beter borgen als essentieel onderdeel van al onze aanbestedingen.

De bedrijfseenheden sturen de uitvoering van ons duurzaamheidsbeleid aan, ondersteund door een centrale afdeling. De wijze waarop we dat doen, is vastgelegd in een vernieuwd sturingsmodel voor 'Verduurzaamt'.

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

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

Mobiliteit

Rondom de klimaatconferentie in Madrid eind 2019 deelde de Europese Unie haar voornemen om te komen tot een Green Deal. Een ambitieus pakket aan maatregelen om van Europa in 2050 het eerste klimaatneutrale continent te maken.

In 2020 heeft ProRail ervoor gepleit om het spoor, als de meest duurzame vorm van gemotoriseerd vervoer, een centrale plek te geven in die Europese Green Deal. Op basis van onafhankelijk onderzoek toonden we de potentie van Europees spoor voor het reduceren van CO₂ aan. In de zomer werd, op basis van een voorstel van het Nederlandse ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, een coalitie van landen gevormd die zich in willen zetten om de internationale trein in Europa te stimuleren. September 2020 werd een platform opgericht die een Europese agenda gaat opstellen voor internationaal reizigersvervoer als onderdeel van de Green Deal. In 2021, het Europese jaar van het spoor, wordt vanuit dit platform een rapport met agenda opgeleverd aan de betrokken ministers.

De Eurostar van Amsterdam naar Londen rijdt vanaf eind oktober 2020 rechtstreeks, dus zonder tussenstop in Brussel voor paspoortcontrole, naar de Britse hoofdstad. De reistijd Amsterdam-Londen is daarmee teruggebracht naar circa vier uur.

In 2020 hebben we op internationaal vlak ook de acties in het kader van de actie-agenda AirRail (actie-agenda trein en luchtvaart) voortgezet samen met NS, Schiphol, KLM en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. In deze actie-agenda werken we samen om het gebruik van de internationale trein te stimuleren op de bestemmingen Londen, Parijs, Brussel, Düsseldorf, Frankfurt en Berlijn. Ook voor de langere termijn is, in het kader van het OV Toekomstbeeld 2040, in 2020 onderzocht wat er mogelijk en wenselijk is op het gebied van internationale reizigerstreinen.

Op nationaal vlak is in 2020 onderzocht in hoeverre op de Nederlandse spoorinfrastructuur ruimte is voor meer reizigers en nationale reizigerstreinen. De resultaten voor de eerste drie corridors worden begin 2021 verwacht. Sinds het uitbreken van de coronacrisis worden daarin de effecten van corona op mobiliteit in het algemeen en mobiliteit over het spoor in het bijzonder meegenomen.

Wat betreft de mobiliteit van de ProRailers zelf is het internationale reisbeleid in 2020 aangescherpt zodat ProRailers nog meer gestimuleerd worden voor internationale zakelijke reizen de trein te pakken. Tot een reisafstand van 750 km en reistijd van acht uur maken we dienstreizen voortaan per trein (dit was 500 km en zes uur reizen).

Eind 2020 heeft ProRail voor het eerst doelstellingen op het gebied van mobiliteit in relatie tot duurzaamheid opgesteld. In samenhang met de visie van de Routekaart zijn doelstellingen op het gebied van nationale reizigers, internationale reizigers en goederen geformuleerd. Met deze doelstellingen kan ProRail vanaf medio 2021 explicieter monitoren en sturen op een groter aandeel van de trein in de totale mobiliteit.

Energie

De afname van ons energieverbruik heeft zich in 2020 voortgezet. In april 2021 kunnen we de definitieve balans opmaken. De prognose is dat we in 2020 ongeveer 3% minder energie hebben verbruikt dan het jaar ervoor. Dat bereiken we vooral door constante aandacht voor besparingsmaatregelen, zoals de verdere uitrol van ledverlichting en verbetering van de installaties in tunnels waardoor bijvoorbeeld ventilatoren niet meer ten onrechte aanslaan. Inmiddels zijn we bezig om de energiebesparingsmogelijkheden voor de komende jaren te inventariseren.

Daarnaast spant ProRail zich in om het energieverbruik in de hele spoorketen te verminderen en verduurzamen. Als mede-opdrachtgever participeerde ProRail actief in een test met een waterstoftrein in Groningen, waarbij tussen Groningen en Leeuwarden meerdere keren een waterstoftrein in de sprinter- en sneltreindienst reed. De proef was succesvol.

De ontwikkeling van zelf opgewekte energie is ook in 2020 voortgezet. Op station Driebergen-Zeist is in maart een nieuwe zonnestroominstallatie in gebruik genomen, goed voor een jaarlijkse opbrengst van 96 MWh. We hebben in 2020 in totaal ongeveer 1.414 MWh opgewekt, waarmee we iets achterliggen op onze ambitie. Inmiddels is er een programma gestart waarmee we onze ambitie om in 2030 het equivalent van ons verbruik op te wekken verder gaan invullen.

Naast onze daken bieden geluidschermen een enorme kans om met zonnepanelen energie op te wekken langs het spoor. Om de mogelijkheden te onderzoeken, is gestart met het innovatieproject NEWRAIL (Noise Energy Wall Rail America in Limburg). In NEWRAIL werken we samen met gemeente Horst aan de Maas, TNO, Energiecoöperatie Reindonk Energie en de Haagse Hogeschool. De uitvoering wordt gesubsidieerd door RVO, de Rijksdienst van Ondernemend Nederland.

Met ons programma energieopwekking en innovaties als NEWRAIL wil ProRail aansluiten bij de Regionale Energiestrategie (RES) die door de dertig energieregio's in Nederland wordt opgesteld. In een Regionale Energiestrategie beschrijft elke energieregio zijn eigen keuzes en plannen rond de energietransitie.

De overgang naar groen gas is in 2020 afgerond. ProRail verbruikt nu 100% groen gas. Tegelijkertijd nemen we actie om ons gasverbruik te verminderen. Waar wisselverwarmingsinstallaties worden vervangen, gaan we in de regel over op elektrische verwarming, tenzij er ter plaatse een te grote investering nodig is. In de regio Randstad Noord is door deze overgang het aantal gasaansluitingen gehalveerd ten opzichte van 2016. De grootste verbetering blijft overigens het opheffen van wissels en wisselverwarmingen; we besteden daar steeds meer aandacht aan.

We hebben een subsidieaanvraag ingediend voor een emissievrije bouwplaats in het project HOV in 't Gooi. Het streven naar een emissieloze bouwplaats levert een belangrijke bijdrage aan de ambities van het project. Emissieloos betekent voor het project een bouwplaats met zoveel mogelijk elektrisch materieel, waardoor de emissies nihil zijn en de depositie op de natuur niet verstorend is.

Materialen

Bij onze CO₂-doelen hoort ook een minimaal beslag op grondstoffen. Bijvoorbeeld bij de aanleg van spoor of bouw van stations. Het gaat om slim (her)gebruik van materiaal, stoppen met bepaalde grondstoffen of het gebruik van andere juist stimuleren, en vervanging door duurzamere alternatieven.

Op Prinsjesdag heeft het kabinet financiële middelen beschikbaar gesteld voor de 'Strategie naar Klimaatneutrale en circulaire Infraprojecten (KCI)'. Het doel is om gezamenlijk (ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Rijkswaterstaat en ProRail) invulling te geven aan de afspraak uit het Klimaatakkoord door het benutten van de inkoopkracht richting de Grond-, Weg en Waterbouwsector (GWW). Er is voor 2021 7,5 miljoen euro beschikbaar voor het verduurzamen van het spoor. We richten ons op de spoorssystemen met de grootste klimaatimpact. In 2020 heeft ProRail hiervoor een 'Bestedingsplan 2021' uitgewerkt met concrete projecten gericht op circulair materiaalgebruik en verlaging van de uitstoot van CO₂.

Enkele voorbeelden van succesvolle toepassingen van duurzame materialen in 2020:

- De circulaire perrontegels in Bunde (bestaan voor 76% uit secundair materiaal, onder meer afkomstig uit oude perrontegels) liggen nu ook in Maarn en Etten-Leur.
- Het project 'Bovenbouwvernieuwing Zeeland' is het voorbeeldproject voor maximaal hergebruik. Naast de ambitie om zo veel mogelijk gebruikte spoormaterialen in te zetten, dient het project ook voor het ontwikkelen van nieuwe circulaire standaarden.
- Om hergebruik van spoormaterialen te stimuleren, werkt ProRail aan een 'marktplaats voor materialen'. In 2020 is een pilot uitgewerkt om te komen tot een 'datingsite voor materialen'. Ook de rol van 'materialenmakelaar' is uitgewerkt. We geven hier in 2021 een vervolg aan door de marktplaats operationeel te maken om de vraag naar en het aanbod van gebruikte spoorstaven, dwarsliggers en spoorwegballast te kunnen matchen.
- ProRail werkt ook aan de verduurzaming van de kantoorinrichting. Het gaat daarbij om alles wat de inrichting raakt, van vloerafwerking tot meubelmanagement, bewegwijzering, verlichting, groen en kunst. Uit de reacties op de aanbesteding is gebleken dat dit als een zeer vernieuwende vraag wordt gezien. De inschrijvingen zijn eind 2020 binnengekomen, de nieuwe samenwerkingspartner wordt in januari 2021 geselecteerd.
- In 2019 zijn nieuwe voorschriften voor signalerende (veiligheids)kleding van kracht geworden. Daardoor konden veel oude (gele) hesjes en jassen niet meer gebruikt worden bij werkzaamheden in de omgeving van het spoor. ProRail heeft de afgedankte kleding ingezameld om er bruikbare producten van te laten maken, zoals lunchwraps en mondkapjes voor alle ProRailers.

Behalve concrete toepassingen van duurzame materialen heeft ProRail zich in 2020 ook gericht op innovatie en onderzoek naar nieuwe mogelijkheden:

- In samenwerking met Saxion Hogeschool hebben we een ontwerp voor een duurzame gevelbekleding voor onze circa 1.300 railgebonden gebouwen ontwikkeld.
- Tussen Zwolle en Heino hebben we een proeftuin ingericht met vier soorten alternatieve dwarsliggers die duurzamer zijn dan de veelgebruikte betonnen ligger. Door de andere materiaalstelling verwachten we een lagere milieubelasting en mogelijk ook minder geluids- en trillingsoverlast. De eerste resultaten zijn wat betreft duurzaamheid en (spoor)technische kwaliteit veelbelovend.
- Bij de ontwikkeling van fietsparkeersystemen is een Levenscyclus Analyse (LCA) opgesteld. Drie partijen hebben in het kader van de aanbesteding een proefplaatsing gedaan.
- Bij Heiloo hebben we in een nieuwe onderdoorgang voor het eerst geopolymerbeton toegepast. Dat is een belangrijke stap in het toepassen van beton met een lagere CO₂-uitstoot. Iets waar ProRail zich in het betonakkoord mede voor inspant.

De effecten van bovenstaande ontwikkelingen zijn niet eenduidig te vertalen naar vermeden CO₂-emissies. Voor de spoorvernieuwingprojecten lukt het echter steeds beter omdat we bij de aanbesteding gebruik maken van gunningscriteria om duurzame inschrijvingen te belonen. Op

basis van berekeningen van de milieu-impact van de in 2020 afgesloten projecten hebben we bepaald dat de vermeden CO₂-emissie door duurzaam materiaalgebruik ca.18 kiloton bedraagt.

Natuur

De biodiversiteit in Nederland staat onder druk. ProRail heeft met zijn uitgestrekte bermareaal de mogelijkheid om met duurzaam bermbeheer een bijdrage te leveren aan het herstel en de toename van de biodiversiteit.

De afgelopen twee jaar zijn voor twee onderhoudsgebieden (Limburg en Zee-Zevenaar) duurzame bermbeheerspecificaties opgenomen in de contracten om de (her-)ontwikkeling van de biodiversiteit in onze bermen te stimuleren. Dit is een eerste stap naar duurzaam bermbeheer voor alle spoorbermen. In 2020 zijn voorbereidingen getroffen om het bermbeheer in de contracten die komend jaar de markt op gaan verder te verduurzamen. Doel is om het beheer beter af te stemmen op de lokale natuurwaarden en waar mogelijk de biodiversiteit te laten toenemen. In Limburg is gestart met een monitoringprogramma om de ontwikkeling van de natuurwaarden in de spoorberm de komende jaren te volgen. Er zijn locaties geselecteerd die de komende jaren worden gevolgd om te kijken of het aangepaste beheer leidt tot een toename van de biodiversiteit. Op een van de locaties is overigens de Spaanse Vlag gesignaleerd, een op Europees niveau beschermde vlindersoort.

Langs de HSL-Zuid is op vijf kansrijke percelen het bermbeheer aangepast waarbij de berm wordt gemaaid en het maaisel wordt afgevoerd om de biodiversiteit te vergroten. De eerste monitoringresultaten geven een positief beeld op onder meer de vlinderstand en andere insecten.

Op landelijke schaal zijn de afgelopen 5 jaar de natuurwaarden in de spoorbermen geïnventariseerd. In totaal zijn daarbij circa 900 soorten waargenomen, waarvan circa 30 beschermde en ruim 100 bedreigde soorten. Om de gegevens te actualiseren is gestart met de voorbereidingen voor de nieuwe inventarisatieronde voor de periode 2021-2025.

Met behulp van onder meer de webapplicatie 'Bomen in Beeld' is voor vier onderhoudscontracten een separaat contract in voorbereiding, waarbij het boomonderhoud zal worden ondergebracht bij specialistische boomverzorgers. Doel is een zorgvuldiger boombeheer waarbij zoveel mogelijk bomen behouden blijven door de conditie van de bomen te monitoren en goed onderhoud te plegen.

ProRail wil het gebruik van chemische bestrijdingsmiddelen terugdringen om in 2025 chemievrije onkruidbeheersing toe te passen. Om te kijken welke alternatieve methoden toepasbaar zijn langs het spoor en welke kosten daarmee gemoeid zijn, is vorig jaar een proeftuin ingericht waarin een aantal methodes wordt getest. De proef loopt twee jaar. Door de uitbraak van het coronavirus zijn de meeste behandelingen dit jaar vertraagd op gang gekomen. De eerste resultaten zijn hoopgevend. Verder hebben we op dit vlak dit jaar de volgende stappen gezet:

- Deelname aan het onderzoek naar de mogelijkheden van biologische bestrijding van de Aziatische Duizendknoop met behulp van de bladvlo en schimmel;
- Meer proeven met het praktische gebruik van antivegetatiematten op emplacementen;
- Deelname aan een internationaal onderzoek naar niet-chemische onkruidbestrijdingsmethoden voor de spooromgeving;
- Aansluiting bij het Kennisnetwerk Invasieve Exoten (o.l.v. Wageningen University & Research), gericht op landelijke kennisuitwisseling en -deling ten aanzien van Invasieve Exoten en mogelijkheden van bestrijding.

In 2020 is het Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO) succesvol afgerond. Dit programma is 15 jaar geleden gestart om natuurgebieden weer aan elkaar te koppelen die door de aanleg van snel- en spoorwegen van elkaar gescheiden waren geraakt. ProRail heeft onder en over het spoor diverse grote natuurbruggen en een groot aantal kleinere faunapassages aangelegd. Natuurgebieden zijn daardoor groter geworden. Bovendien is het aantal aanrijdingen met dieren afgenomen. De resultaten van het programma zijn verwoord en verbeeld in het eindboek 'Natuur

verbonden'. Samen met de provincie Noord-Holland en terreinbeheerders is een meerjarige monitoring gestart van de natuurbruggen in Zuid-Kennemerland (Duinpoort, Zeepoort en Zandpoort) en van de faunapassages onder het spoor in het Naardermeer. De eerste dieren maken inmiddels gebruik van de passages.

Omgevingswet

We bereiden ons zorgvuldig voor op de Omgevingswet die naar verwachting in 2022 in werking treedt. Deze raakt ProRail op tal van punten, onder meer bij het opstellen van projectbesluiten, meewerken aan omgevingsplannen en bij het verlenen en aanvragen van omgevingsvergunningen.

Een eigen, breed samengesteld programmateam werkt aan een reeks gebundelde acties. Voorbeelden daarvan zijn:

- In beeld krijgen van de nieuwe manier van werken en het maken van voorstellen voor aanpassing.
- Aanpassingen aan de ICT-structuur voor het afhandelen van vergunningaanvragen, inclusief het aanleveren van bronbestanden (over het beperkingengebied spoor) vanwege het Digitale Stelsel Omgevingswet. Hiervoor is een nieuw zaakstelsel aangekocht en ingericht. Dat is een digitaal systeem waarmee onder meer de afhandeling van vergunningaanvragen ('zaken') van begin tot eind uitgevoerd en gevolgd kan worden, en zaken ook kunnen worden voorzien van de benodigde documenten/opmerkingen. En er gaat een leertraject van start voor betrokken medewerkers. Tevens wordt gewerkt aan afspraken met (rijks)overheden voor de situaties waar voortaan gezamenlijk vergunning moet worden verleend.
- Voorbereidingen zijn getroffen om de gebieden vanwege Basisnet digitaal aan te leveren aan het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat voor het Register Externe Veiligheid, als onderdeel van het stelsel van de Omgevingswet.
- De opzet van een leertraject voor medewerkers van ProRail, afgestemd op de rol en functie van de medewerkers, dat in 2020 van start is gegaan. Vanwege de coronamaatregelen is dat traject deels omgezet naar een variant waarbij de informatie online wordt overgedragen naar de collega's, onder meer via een reeks webinars.

Een belangrijk thema is hoe ProRail nu en straks kan omgaan met de diverse omgevingsvisies die vanuit de drie bestuurslagen in Nederland worden opgesteld op basis van de Omgevingswet. ProRail heeft via het programmateam een heldere brochure gepubliceerd die duidelijk maakt welke punten ProRail wil terugzien in die visies. We doen ook een handreiking naar deze partijen op welke punten we graag willen samenwerken. Voorbeelden zijn het verbeteren van de stationsomgeving voor een optimaal OV-systeem en het aanbieden van ruimte op de ProRail-assets voor de opwekking van duurzame energie.

ProRail voert diverse acties uit met andere stakeholders om zich goed voor te bereiden op de komst van de Omgevingswet. Met name met Rijkswaterstaat werken we intensief samen omdat de Omgevingswet tal van vergelijkbare processen en activiteiten van beide organisaties raakt. Het gaat dan bijvoorbeeld over de vraag hoe beide partijen straks het instrument projectbesluit (nu heet dat nog tracébesluit) kunnen toepassen, hoe dit besluit dan verwerkt kan worden in het Digitale Stelsel Omgevingswet (DSO) en hoe beide partijen de vergunningverlening van zogenaamde beperkingengebieden rond spoor en wegen kunnen uitvoeren onder de Omgevingswet. Maar ook hoe RWS en ProRail de opleiding over de Omgevingswet binnen de eigen organisatie vormgeven, en waar mogelijk onderdelen met elkaar uitwisselen. Tevens zijn er diverse overleggen opgezet met onder andere vertegenwoordigers van gemeenten en ingenieursbureaus. Net als eerdere jaren zijn er met deze partijen speciale verdiepingssessies opgezet om in klein gezelschap kennis te delen en aandachtspunten te benoemen, zoals rond het thema 'Gezondheid'. Binnen de Omgevingswet wordt dit een belangrijker thema, maar er wordt nog op veel verschillende wijzen tegenaan gekeken. Zo kunnen we met elkaar deze wet en zijn uitdagingen beter doorgronden.

ProRail stemt op structurele basis af met de andere Rijkspartijen over alles rond implementatie van de Omgevingswet. Met NS is afstemming geweest met het doel een breder beeld te krijgen van de

impact van de Omgevingswet op vervoerders, waarover we met de brede sector nog willen afstemmen.

De relatie wordt gelegd met andere programma's binnen ProRail als Samenspel voor meer treinen en BONS (Bouwen Op en Naast het Spoor) en het zbo-schap, omdat alle ontwikkelingen rond de Omgevingswet – waarmee ook de inrichting van de fysieke leefomgeving wordt vormgegeven – en de noodzakelijke aanpassingen van de manier van werken hier direct mee te maken hebben.

Stikstofproblematiek

De stikstofproblematiek heeft in het afgelopen jaar een beperkte impact gehad op de voortgang van spoorprojecten. De meeste treinen rijden elektrisch en stoten geen stikstof uit. De spoorprojecten konden grotendeels volgens planning worden uitgevoerd, omdat er vaak sprake is van een zeer geringe en slechts tijdelijke stikstofuitstoot in de aanlegfase. In samenwerking met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat onderzoekt ProRail hoe de stikstofdepositie bij de inzet van mobiele werktuigen verder kan worden verminderd.

Campagnes

Onze Pro/Anti-campagnes laten zien wat ProRail doet en hoe ver onze maatschappelijke betrokkenheid en verantwoordelijkheid gaat als werkgever, als verbinder van mensen, steden en bedrijven om duurzame mobiliteit mogelijk te maken. Met innovatieve oplossingen en aandacht voor natuur en omgeving.

In contact met het publiek

Via de afdeling Publieksvoorlichting staat ProRail in directe verbinding met de samenleving. Maandelijks komen er zo'n twaalf- tot veertienhonderd vragen, klachten en tips binnen die onze publieksvoorlichters allemaal zorgvuldig afhandelen. Op werkdagen tussen 08.00 en 18.30 uur staat ons gratis telefoonnummer open voor vragen, wensen en klachten. Daarnaast is Publieksvoorlichting ook bereikbaar via sociale media, ons contactformulier op de website en per post. Voor noodgevallen, zoals onveilige situaties of ernstige hinder, is Publieksvoorlichting 24/7 telefonisch bereikbaar. Bij meldingen waarbij de veiligheid direct in het geding is, zoals mensen of voorwerpen op het spoor, komt ProRail onmiddellijk in actie.

Daarnaast brengt ProRail de belangen van de burens en ProRail proactief bij elkaar. De afdeling Publiekscommunicatie zorgt ervoor dat bij bewoners en bewonersgroepen rond het spoor de juiste verwachtingen leven bij werkzaamheden en projecten en dat binnen de organisatie de belangen van de omwonenden bekend zijn en aandacht krijgen. Ze weten hoe ze moeten omgaan met verontruste bewoners en bewonersgroepen en zoeken naar kansen om de prestaties van ProRail zichtbaar te maken bij het publiek.

Geluid en trillingen

Omwonenden rond het spoor kunnen last hebben van het geluid of de trillingen van passerende treinen. Ook werkzaamheden aan het spoor kunnen geluid en trillingen veroorzaken. Ons doel is om het spoor zodanig te beheren dat er voor de omgeving zo min mogelijk geluids- en trillingshinder ontstaat.

Steeds meer stillere goederentreinen

In 2020 is 2 miljoen euro aan subsidie verstrekt aan goederenvervoerders om met stillere goederenwagens te rijden. Met de Stimuleringsregeling Toename Stille Treinkilometers In Nederland stimuleren we sinds 2008 het ombouwen van bestaande goederenwagens en sinds 2013 ook het rijden met stillere goederentreinen. Sinds 2005 moeten alle nieuwe goederenwagens al aan strenge Europese geluidsemissie-eisen voldoen en vanaf december 2024 moeten op zogeheten stillere routes alle goederenwagens aan deze eisen voldoen. De prognose is dat door al deze acties in 2025 95% van de goederenwagens die in Nederland rijden van het stillere type zijn.

Een nieuwe rekencategorie voor stille sprinters

In 2020 heeft ProRail een grootschalig meetonderzoek afgerond waarmee is aangetoond dat de nieuwe generatie elektrische sprinter (zoals de GTW, SNG, SLT en de FLIRT) drie decibel stiller is dan de stilste rekencategorie uit het wettelijke reken- en meetvoorschrift. Op initiatief van ProRail wordt het rekenvoorschrift uitgebreid met deze nieuwe stille rekencategorie.

Naleving geluidproductieplafonds

ProRail heeft in 2020 het nalevingsverslag geluidproductieplafonds (gpp's) over 2019 gepubliceerd. Het aantal overschrijdingen is licht gestegen van 530 naar 600 referentiepunten, 1,1% van het totale aantal referentiepunten langs het spoor in Nederland.

Meerjarenprogramma Geluidsanering

In het Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPG) werken het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Rijkswaterstaat en ProRail samen aan het terugdringen van geluidsoverlast langs rijkswegen en hoofdspoorwegen. Na een landelijke inventarisatie en prioritering op weg- en spoorprojecten heeft het MJPG akkoord gekregen om het gehele programma volgens de huidige wettelijke regels uit te voeren. MJPG onderzoekt van 53.981 woningen of de gevelbelasting boven de saneringsnorm is. Voor de sanering is de verwachting dat binnen het MJPG in totaal 69 km geluidschermen en 224 km raildempers worden aangelegd en dat voor ruim 3.000 woningen aanvullende gevelisolatie zal worden toegepast. Het budget is hiertoe uitgebreid. Ook is er meer tijd gegeven voor de uitwerking van de saneringsplannen, namelijk tot en met 2023. Allereerst werkt MJPG nu aan 20 kleinere saneringsplannen met daarin de hoogst belaste woningen. Vanaf medio 2021 komen de saneringsplannen met de lager belaste woningen aan bod. De aanbesteding van de uitvoering van de maatregelen is voorzien in de vorm van raamcontracten met aannemers. Afsluiten van de raamcontracten is voorzien begin 2021. Omdat bij de werkzaamheden rekening gehouden moet worden met zowel veiligheidsmaatregelen als omwonenden zal de uitvoering in de komende jaren plaatsvinden.

Uitvoeringsprogramma Geluid Emplacementen

Binnen het Uitvoeringsprogramma Geluid op Emplacementen worden bij circa honderd emplacementen maatregelen getroffen. In 2020 is aan de uitwerking van geluidschermen in Dordrecht gewerkt.

Aanpak booggeluid

ProRail heeft in 2020 in Deventer het optredende booggeluid, het piepende geluid van treinwielen in bochten, aangepakt met de plaatsing van 36 stationaire conditioneringssystemen. De staatssecretaris had in het najaar van 2019 hiertoe in Deventer een toezegging gedaan. ProRail en NS zijn in 2020 in het zuidoosten van Nederland gestart met een grootschalige praktijkproef met de inzet van wiel-railconditionering (WRC) op FLIRT-treinen (NS-sprinters). Toepassing van WRC wordt gezien als dé structurele aanpak van booggeluid. Ook andere potentiële voordelen voor de spoorsector worden in deze pilot onderzocht, zoals de aanpak van de blaadjesproblematiek in de herfst.

Innovatieagenda bronaanpak spoortrillingen

Op verzoek van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft ProRail in 2020 enkele concrete projecten opgepakt in het kader van de Innovatieagenda Bronaanpak Spoortrillingen. Zo zijn in Oisterwijk en Zevenaar 'under sleeper pads' aangelegd en zijn effectmetingen uitgevoerd. De meetresultaten tonen aan dat de verwachte trillingsreducerende werking inderdaad in de praktijk bereikt kan worden. Met Deltares is een praktijkproef met monitoring van trillingsniveaus via het bestaande glasvezelnetwerk langs de baan gestart. Doel is te onderzoeken of ProRail op basis van dit type informatie meer zicht kan krijgen op de actuele staat van de infrastructuur en de treinen, die gerelateerd is aan de opwekking van trillingen.

Daarnaast zijn enkele projectplannen voor onderzoek en ontwikkeling opgesteld en bij het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat ingediend. In nauwe samenwerking met de beoogde uitvoerders TU Delft, Deltares en TNO is een plan van aanpak uitgewerkt voor de ontwikkeling van STEM, het Spoortrillingen Emissiemodel. Doel is om bestaande en nieuwe kennis over de ontstaansmechanismen van trillingen in te kunnen zetten bij het ontwerp van spoor en materieel. Samen met de goederensector is een plan van aanpak opgezet om op basis van een grootschalig meetprogramma de trillingseffecten van de 'onrondheid' van wielen te monitoren. Doel is te onderzoeken of materieleigenaren op basis van dit type informatie bijvoorbeeld gerichter onderhoud kunnen uitvoeren.

Afhandeling claims van schade aan gebouwen langs het spoor

ProRail hanteert een protocol voor de afhandeling van claims van schade aan gebouwen die in verband worden gebracht met spoortrillingen. ProRail heeft dit schadeprotocol in 2020 door TNO en Cauberg-Huygen laten actualiseren. Op basis van dit protocol kan ProRail besluiten om een claim af te wijzen of om nader onderzoek in woningen uit te laten voeren naar het causale verband tussen spoortrillingen en de geconstateerde schade.

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

ProRail
Incidentenbestrijding



Onze medewerkers

De prestaties van onze organisatie staan of vallen met het vakmanschap en het werkplezier van onze medewerkers. Daarom steken wij veel tijd en energie in persoonlijke ontwikkeling, doorstroming naar andere functies en het realiseren van een prestatie- en ontwikkelcultuur.

Onze medewerkers

ProRail heeft een uitgesproken visie op de cultuur die nodig is om onze maatschappelijke opdracht te realiseren: Presteren, Ontwikkelen en Samenwerken. Onze ontwikkelaanpak beschrijft hoe we die cultuur gaan realiseren en onze medewerkersvisie beschrijft hoe medewerkers die ambitie helpen verwezenlijken. Het jaarverslag van 2019 ging op die ambities uitgebreid in.

Ons HR-beleid en de inzet van onze HR-capaciteit is er ieder jaar weer op gericht om van visies en dromen naar daden en dagelijkse praktijk te gaan. Soms gaat dat met een sprong, soms met kleine stapjes. Zolang elke stap in de goede richting gaat, maken we voortgang. Ook in 2020 werden naar ons idee veel stappen in de goede richting gezet. Dit jaarverslag gaat in op een aantal voorbeelden.

De coronacrisis markeert 2020

Twee golven en lockdowns; onze medewerkers tonen veerkracht

In februari 2020 begon ook in Nederland de ernst van COVID-19 door te dringen. Binnen ProRail is een crisisteam geïnstalleerd onder leiding van twee ExCo-leden, de directeur HR en de directeur Communicatie. Het team bestaat uit ervaren medewerkers uit de operatie, Facilitaire Zaken, Communicatie en HR. De eerste aandacht ging uit naar het veilig stellen van de operationele dienstverlening en de veiligheid van onze mensen.

Voor onze medewerkers die op locatie werken, was 2020 een bewogen jaar. Zij konden niet thuiswerken maar moesten de posten blijven bemensen of op pad om incidenten op het spoor in goede banen te leiden. En dat terwijl de bezetting – ondanks verhoogde inspanningen voor nieuwe instroom – helaas ook in 2020 krap is gebleven.

In maart na de afkondiging van een lockdown werkte een groot deel van de medewerkers van de ene op de andere dag verplicht thuis. Thuiswerken was voor die tijd al mogelijk, maar het was eerder uitzondering dan regel. Omdat in de periode van de lockdown de kinderopvang en scholen dicht waren, werd de woonkamer voor een grote groep collega's plotseling ook de crèche of het leslokaal. Net als voor veel anderen in ons land een lastige periode, waarin nieuwe routines moesten worden gezocht.

Technisch is het thuiswerken goed gegaan, de ICT toonde zich robuust. Om gezond thuiswerken te ondersteunen, werden facilitaire middelen ter beschikking gesteld zoals bureaustoelen, toetsenborden en laptopverhogers. De communicatie vanuit de werkgever benadrukte het belang om ook bij het virtuele samenwerken elkaar te blijven steunen onder het motto 'Ook op afstand samen'. In bijeenkomsten voor de Top 80 en leidinggevendenden was ruime aandacht voor goed leidinggeven op afstand.

In de zomer leek het normale leven en werken weer enigszins terug te keren. Thuiswerken bleef niettemin de norm. Velen kregen genoeg van al dat 'Teamsen' en de hele dag achter het scherm. ProRail heeft extra inspanningen verricht om de collega's te ondersteunen om fysiek en mentaal fit te blijven. Een aparte projectgroep zorgt voor een ruim en steeds nieuw aanbod aan onder meer 'challenges' en trainingen. De boodschap is 'Zorg goed voor jezelf'. De tweede golf in het late najaar en de tweede lockdown van december benadrukten het belang daarvan.

Ook voor onze medewerkers die op locatie werken, was 2020 een bewogen jaar. Zij konden niet thuisblijven maar moesten de posten blijven bemensen of op pad om incidenten op het spoor in

goede banen te leiden. En dat terwijl de bezetting - ondanks verhoogde inspanningen voor nieuwe instroom – helaas ook in 2020 krap is gebleven.

Wij zijn er trots op dat onze medewerkers er samen voor hebben gezorgd dat de treinen ook in deze ongebruikelijke situatie zijn blijven rijden.

Het crisisteam is sinds februari actief gebleven. In de zomer op een waakzaamheids-stand en sinds de opleving van de besmettingen na de zomer weer op volle sterkte. Er is frequent een groot beroep gedaan op hun inzet en flexibiliteit.

Coronacrisis als versneller

Het verplicht thuiswerken heeft ons geleerd dat thuiswerken ook voordelen heeft. Uit een vragenlijstonderzoek begin juni bleek dat de medewerkers van ProRail het thuiswerken in meerderheid als positief ervaren. Zij gaven aan in de toekomst – na de coronacrisis – een of meerdere dagen thuis te willen werken. Die wens heeft versnelling aangebracht in de realisatie van bestaande plannen om onze kantoorruimtes anders te benutten. Dit programma – Werken als een Pro – bereidt de situatie voor waarin niet-roostergebonden personeel deels op kantoor werkt en deels thuis. De ervaringen van 2020 leiden tot een structureel andere kijk op hoe we elkaar in het werk ontmoeten. Bij het deels vanuit huis werken komen aspecten kijken die uiteenlopen van huisvesting tot leiderschap. We zullen onze medewerkers daarbij blijven betrekken. Na het vragenlijstonderzoek van juni zijn in november vijf rondetafelgesprekken gehouden met een grote diversiteit aan collega's. Onderwerpen waren bijvoorbeeld welke stijl van leidinggeven gewenst is en hoe de samenwerking tussen collega's in zo'n hybride wereld optimaal kan verlopen. Uiteraard werd over al deze aspecten intensief contact gehouden met de ondernemingsraad.

ProRail als werkgever in de interne en externe arbeidsmarkt

Intern: veel ProRailers positief over hun werkgever

'Zou je je werkgever aanbevelen aan je familie en vrienden?' Die vraag staat centraal in de 'employee Net Promotor Score', de eNPS. Ook die meten we periodiek met 2DaysMood. Voor veel organisaties in Nederland steeg die score in het eerste kwartaal van 2020, maar daalde in de rest van het jaar. Ook bij ons steeg de eNPS in het eerste kwartaal, maar anders dan de landelijke trend bleef de eNPS bij ProRail over heel 2020 relatief hoog. De redenen zijn de sterke betrokkenheid van onze medewerkers, de baan zekerheid en goede arbeidsvoorwaarden en vele ontwikkel- en doorgroeimogelijkheden. De boodschap die medewerkers met deze uitslagen geven is: we doen het goed met elkaar.

Extern: aantrekkelijkheid stijgt, maar blijft investering vragen

Door de coronacrisis ziet de arbeidsmarkt er anders uit. De werkloosheid groeide, mensen met een vast contract werden honkvaster en het aantal openstaande vacatures daalde. Echter, niet bij ProRail. Onze uitdaging blijft groot en zal zelfs toenemen in de komende jaren. Binnen onze kritieke doelgroepen, (technici, ICT, financials en verkeersleiding) staat de arbeidsmarkt nog steeds flink onder druk. Voor deze doelgroepen geldt dat ProRail geen vanzelfsprekende werkgever is waaraan ze zich spontaan willen binden. Daarom blijft het van groot belang dat we continu laten zien dat ProRail een aantrekkelijke werkgever is. Met onze arbeidsmarkt- en branding-campagnes, campus events, ons referral (via eigen medewerkers) programma Baanbrekers en de recruitmentwebsite zorgen wij ervoor dat onze organisatie steeds meer op het netvlies van onze doelgroepen komt. En dat werpt zijn vruchten af. Op de lijst Meest Favoriete Werkgevers van Intermediair stegen we in 2020 van de 32^e naar de 28^e plaats. Ook worden we steeds meer gezien als aantrekkelijk werkgever bij ICT'ers. De lezers van het blad Computable hebben ProRail met een vierde plek gewaardeerd in de lijst van meest aantrekkelijke ICT-werkgevers. Het belang van een optimale medewerkerservaring speelt een steeds grotere rol, daar geven we de komende periode dan ook extra aandacht aan.

Ook in 2020 weer veel stages en jong talent

In 2020 heeft ProRail 131 stageplaatsen vervuld, een stijging van maar liefst 18% ten opzichte van 2019. Hiermee is opnieuw het aantal stagiairs ten opzichte van het jaar daarvoor gestegen. Wij zijn blij met deze stijging, zeker ten tijde van de coronacrisis. ProRail wordt door jong talent meer en meer gezien en dat zien we ook terug in de hoeveelheid open sollicitaties die we in 2020 hebben ontvangen (meer dan 230). Dit is onder meer het resultaat van onze campusrecruitmentstrategie die zich in 2020 verder heeft ontwikkeld. Deze strategie onderstreept het belang van jong talent voor ProRail en focust op de te werven doelgroepen. Initiatieven zoals de online stagedag die twee keer per jaar plaatsvindt dragen hieraan bij. Daarnaast hebben we in 2020 een nieuw talentenprogramma ontwikkeld speciaal voor starters: het IT Young Talent Program. Hierdoor hebben we binnen het werkveld IT vijf nieuwe talenten mogen verwelkomen. Vanwege het behaalde resultaat willen we in 2021 opnieuw talenten werven voor dit programma.

Diversiteit en Inclusiviteit

ProRail wil een organisatie zijn waar medewerkers zich veilig en welkom voelen. ProRail streeft naar een werkomgeving waar medewerkers zichzelf kunnen zijn en de nodige ruimte en waardering voor hun talenten krijgen, zodat we samen de best mogelijke prestaties kunnen leveren.

ProRail verder aan de slag met versterken inclusief vermogen

2020 is het jaar geworden waarin het Programma Diversiteit & Inclusiviteit, twee jaar onderweg, het belang van inclusiviteit nog meer bestendigd heeft. In de loop van het jaar zijn er vanuit dit programma wederom meerdere thema's op de agenda gezet. Dit heeft ervoor gezorgd dat nog meer medewerkers en managers zich aansloten bij de veranderbeweging. Samen proberen we de impact van onbewuste vooroordelen te verkleinen en de uitsluitingsmechanismen weg te nemen uit onze processen en ons gedrag.

Inclusie: de motor voor verandering

Niet alleen zeggen dat je verandering wilt, maar het doen en het verschil maken. Daar gaat het om, nu en straks. Zeggen dat iedereen zichzelf moet kunnen zijn op de werkvloer, zeggen dat je de beste talenten aan ons bedrijf wilt verbinden en zeggen dat je daarbij alle talenten in het vizier hebt, dat veronderstelt kennis van wat 'unconscious bias' is. Erkennen dat iedereen onbewust vooroordelen heeft, om vervolgens in je dagelijks werk bewust te werken met de impact van je vooroordelen.

De ambitie van ProRail is een oordeelvrij werving- en selectieproces, zodat we een aantrekkelijke werkgever zijn voor alle talenten die ons bedrijf kunnen komen versterken. Ook blijven we wendbaar in de steeds krappere wordende arbeidsmarkt. Onze ambitie is nog steeds om onze managers en werknemers te bekwalen in onbevooroordeeld samenwerken. Daarmee willen we ons innovatief en probleemoplossend vermogen toe laten nemen, zodat we als geheel betere prestaties neer kunnen zetten.

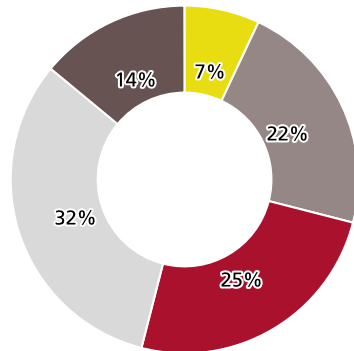
Vrouwen in de top van ProRail

Eind 2020 was 35% van het strategisch management van ProRail vrouw, een toename van 4% ten opzichte van 2019 (31%). Het strategisch management bestaat uit de directie, de leden van de executive committee en het hoger management van ProRail.

Het percentage vrouwelijke leden in de raad van commissarissen was eind 2020 33% en bleef daarmee ongewijzigd ten opzichte van 2019. In 2020 bleef de raad van bestuur van ProRail, bestaande uit drie personen, ongewijzigd. Met de samenstelling John Voppen (CEO), Ans Rietstra (COO) en Hans van Leeuwen (CFO) is de man/vrouw-verhouding gelijk gebleven als in 2019.

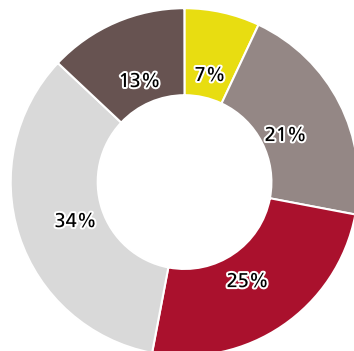
Leeftijdsopbouw

2020



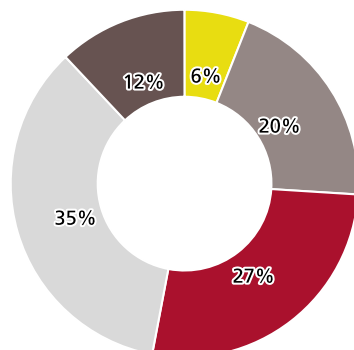
● 20-29 jaar ● 30-39 jaar ● 40-49 jaar ● 50-59 jaar ● > 59 jaar

2019



● 20-29 jaar ● 30-39 jaar ● 40-49 jaar ● 50-59 jaar ● > 59 jaar

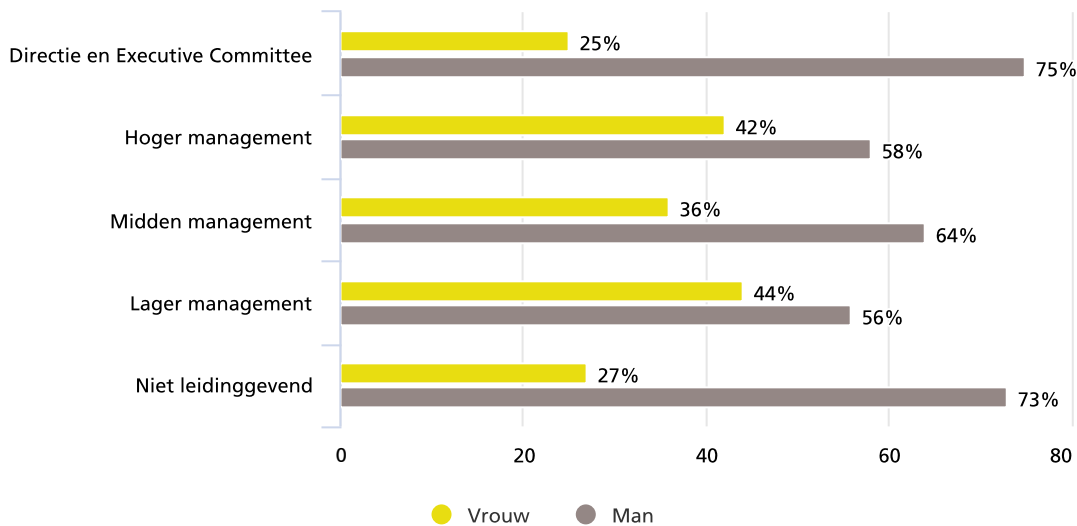
2018



● 20-29 jaar ● 30-39 jaar ● 40-49 jaar ● 50-59 jaar ● > 59 jaar

Er heeft in 2020 een hergroepering van leeftijdscategorieën plaatsgevonden. Hiertoe zijn de vergelijkende cijfers eveneens aangepast. Voor 2018 en 2019 betreft dit een verschuiving van 3% van de categorie 50-59 naar >59 ten opzichte van de eerder gerapporteerde percentages.

Verdeling man-vrouw



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

Het is de kracht die telt, niet de beperking

Wij hebben wederom aandacht besteed aan talenten met een afstand tot de arbeidsmarkt. Binnen het Inclusie-programma zijn in 2020 vier nieuwe talenten aan de slag gegaan. Daarnaast is een medewerker vanuit het programma doorgestroomd naar een duurzame arbeidsplaats op de afdeling waar deze persoon werkzaam was gedurende de periode in het Inclusie-programma. Rond deze talenten vormt zich een groep managers, interne coaches en werkplekbegeleiders die de samenwerkingen tot een succes maken.

Toegankelijkheid werkplekken

In 2020 is de toegankelijkheid van onze werkplekken verbeterd. Ook is onderzocht welke behoefte er onder het personeel bestaat ten aanzien van een multifunctionele ruimte die gebruikt kan worden om te rusten, te bidden of voor spirituele bezinning. Verder is de digitale toegankelijkheid van onze informatie zowel extern als intern vergroot.

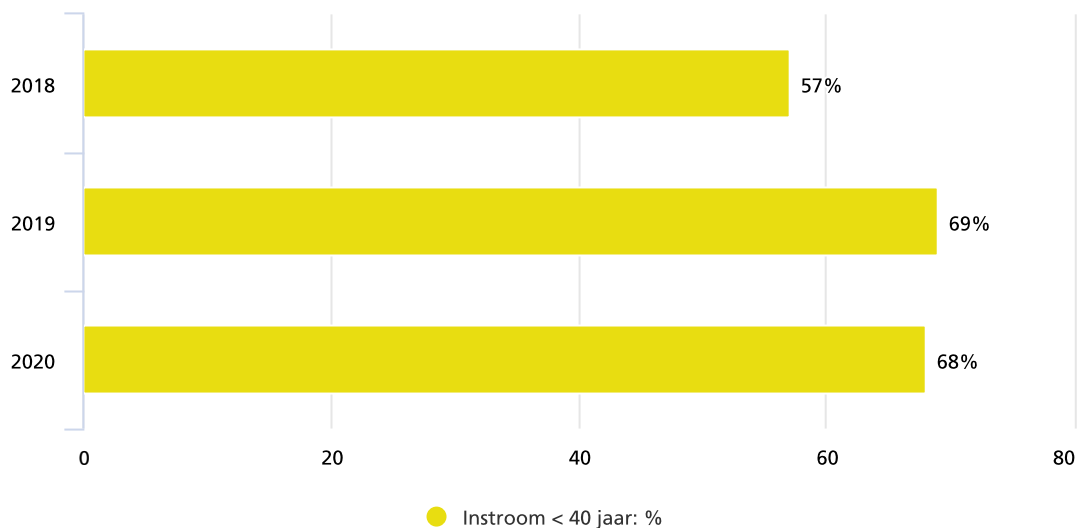
Culturele Diversiteit zichtbaar

In 2020 hebben we opnieuw veel gesprekken gevoerd over sociale (on)veiligheid op de werkvloer en de effecten van culturele verschillen. Zeer waardevolle gesprekken die het bewustzijn nog verder hebben versterkt en van culturele diversiteit een speerpunt hebben gemaakt. In 2020 is een team gevormd dat zich inspant voor emancipatie en sociale acceptatie. In 2021 gaan we diverse thema's rondom culturele diversiteit op de agenda zetten, nieuwe wervingskanalen aanboren en netwerken verder vergroten.

De samenwerking met BAM, Strukton, diverse ministeries, RailCenter, UAF en brokers (bemiddelaars) hebben geleid tot nog meer focus in de keten om statushouders aan het werk te krijgen in de spoorbranche. In 2020 startten zeven statushouders in diverse functies binnen ProRail en organiseerden we in samenwerking met Utrechtse partijen ons eerste Eigen Kracht-traject; een

zesdaags online programma waarin anderstaligen meer leerden over werken bij ProRail en over de Nederlandse arbeidsmarkt.

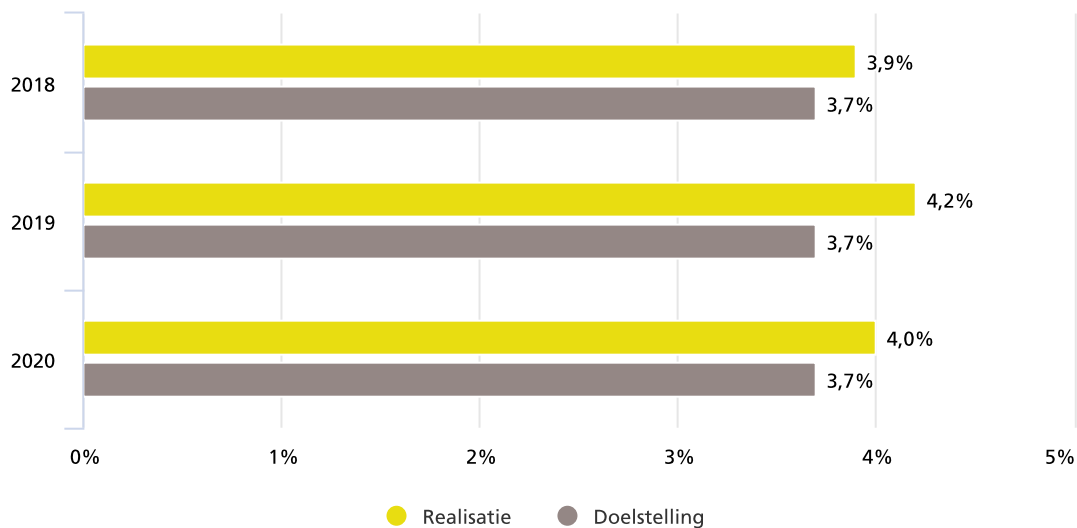
Vergrijzing en verjonging



ProRail heeft zoals veel organisaties te maken met toenemende vergrijzing en ontgroening. Daarom zetten we in op verjonging van de nieuwe instroom. In 2020 was ruim twee op de drie (68%) van de nieuwe medewerkers jonger dan 40 jaar. Het percentage medewerkers jonger dan 40 jaar steeg daardoor licht (van 27% naar 28%). Ook de komende jaren zal de focus bij de instroom liggen op deze doelgroep.

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

Verzuim



In de eerste twee kwartalen steeg – als gevolg van COVID-19 gecombineerd met het reguliere griepvirus – het verzuim ten opzichte van de eerste twee kwartalen in 2019. Nog voordat de eerste Covid-19-besmetting in Nederland werd gemeld, richtte ProRail een crisisteam in om tijdig in te kunnen spelen op de mogelijke situatie die ook ProRail zou raken. Voor medewerkers in bedrijfskritische functies werden werkplekrichtlijnen opgesteld voor veilig en gezond werken. Daarnaast kregen zij in de beginfase van de coronacrisis de mogelijkheid om zich bij klachten via de arbodienst te laten testen. Medewerkers in niet-bedrijfskritische functies moesten vanuit huis werken. Veel aandacht ging uit naar ondersteuning tijdens het thuiswerken met voorlichtende webinars over een gezonde houding en een arbo-conforme thuiswerkplekinrichting. Daarnaast was er via verschillende interventies voor medewerkers aandacht voor de impact van COVID-19 op fysiek en mentaal welzijn. Voor leidinggevende waren er bijeenkomsten om hier explicieter oog voor te hebben.

Een opvallende trend is dat het verzuim gedurende het jaar is gaan dalen. Dit kan er op duiden dat het grote aandeel medewerkers dat thuiswerkt meer flexibiliteit en regelruimte ervaart, waardoor disbalans niet persé leidt tot een ziekmelding. ProRail heeft echter ook oog voor het feit dat met digitaal werken het herkennen van problematiek een stuk lastiger is. Medewerkers die minder makkelijk kenbaar maken problemen te ervaren, blijven dan onder de radar. Dat kan leiden tot verborgen verzuim met risico op langdurige uitval. Het heeft de voortdurende aandacht om hierbij stil te staan.

Anders organiseren

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

Samenspel voor meer treinen

Voor de verdere ontwikkeling van het spoornet is verdergaand en integraal gebruik van de aanwezige spookennis nodig. Daarom kantelt de ProRail-organisatie in 2020 de besturing van beheer, onderhoud, vervanging en bouw van spoor onder de noemer Samenspel voor meer Treinen. In 2020 richtte ProRail hiervoor multidisciplinaire gebiedsteams in en moderniseren wij de aansturing voor de ontwikkeling van het spoornet.

Vanaf de tweede helft van 2020 zijn we met de implementatie begonnen. De nadruk lag op teamvorming, verantwoordelijkheden lager neerleggen en de inrichting van een landelijke aanpak om de integraliteit te waarborgen. COVID-19 liet zich gelden, maar met de creativiteit en inzet van betrokkenen is de beoogde voortgang geboekt.

Onderdeel van Samenspel voor meer treinen is een aantal verbeteringen op het gebied van toekomstgericht werken aan het spoor. Zo realiseerde ProRail in 2020 een kleine organisatiewijziging van het Buitendienststellingproces waardoor meer werk naar voren gaat in de keten. Dit leidt tot meer duidelijkheid over de beschikbaarheid van spoor en tot minder werk dat opnieuw moet worden gedaan.

De inrichting van Samenspel voor meer treinen vereiste op meerdere plekken aanpassingen in de organisatie. 2021 staat in het teken van het verder aansluiten en integreren van de teams binnen de gebieden en de verdere inrichting van de landelijke sturing.

Personeelsplanning

Om in de toekomst te beschikken over de juiste aantallen en mix van medewerkers met de juiste skills en competenties, hebben we in 2020 een uniform proces voor personeelsplanning ontwikkeld. Aan de hand van de praktijkervaring die we met twee bedrijfseenheden hebben opgedaan, is een gestructureerde en datagedreven methodiek opgezet die voor kritieke functies de personele knelpunten in de komende jaren inzichtelijk maakt. Inmiddels is het personeelsplanningstraject door vier bedrijfseenheden doorlopen en starten we met de vijfde bedrijfseenheid. In 2021 gaan we verder met de verdere ontwikkeling van de methodiek tot op strategisch niveau. Hierbij kijken we, ondersteund door tools, verder vooruit (5-7 jaar) en over bedrijfseenheden heen. Op deze manier kunnen we met scenario's de impact van grote interne en externe ontwikkelingen op het medewerkersbestand van de toekomst bepalen. Vanaf 2022 vindt personeelsplanning organisatiebreed in een vast ritme plaats, zodat we voortdurend de inzichten kunnen herijken en de juiste acties kunnen nemen.

Cultuur

Medio 2020 stelde de top van ProRail de richting vast voor het realiseren van de cultuur die ProRail nodig heeft om zijn ambities waar te maken. De korte samenvatting van die beoogde cultuur is Presteren, Ontwikkelen en Samenwerken. Daarbij stelde de ExCo de ontwikkelaanpak vast, een set principes waarmee wij de ontwikkeling van ProRail verder invullen. In 2020 werden de eerste vorderingen geboekt en stond deze thematiek ook centraal bij diverse leiderschapsbijeenkomsten.

Cao-onderhandelingen gaan verder in 2021

ProRail en de vakorganisaties FNV Spoor, CNV Vakmensen en VHS Railprofessionals zijn in september 2020 gestart met de onderhandelingen voor een nieuwe cao. De oude cao gold tot 1 januari 2021. Partijen hebben elkaar in vier rondes gesproken. De onderhandelingen verliepen in goede verstandhouding, maar hebben in 2020 niet geleid tot resultaat. Dat betekent dat de oude cao blijft doorlopen. In januari 2021 zijn de onderhandelingen hervat.

De ProRail cao is van toepassing op alle medewerkers, met uitzondering van directie- en enkele managementleden (circa 1%).

Medezeggenschap

Het jaar 2020 stond met name in het teken van de implementatie van Samenspel voor meer treinen. Alle negen werkgebieden zijn aan de slag gegaan. In aansluiting op Samenspel zijn in oktober de nieuwe organisatie van Asset Management (AM) en de kennisclusters bij Projecten en de staven van start gegaan. ProRail had vergaande plannen voor het verbeteren van de samenwerking tussen ProRail Stations en NS Stations, waarbij ook sprake was van het overdragen van taken. De ondernemingsraad adviseerde negatief over deze taakoverdracht. De raad van bestuur (RvB) heeft dit advies overgenomen.

Bij deze en andere adviestrajecten is gezocht naar een nieuwe manier van samenwerken tussen ondernemingsraad, bestuurder en management, namelijk een vorm van participatieve medezeggenschap. Met wisselend succes. In 2021 werken we door aan de ontwikkeling van een samenwerkingsvorm die voor de zeggenschap én de medezeggenschap het beste resultaat oplevert.

Het jaar 2020 was ook het jaar van nauwe afstemming tussen de OR van ProRail en de OR van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat over het voornemen om ProRail om te vormen tot een zelfstandig bestuursorgaan (zbo). De OR van ProRail is zijn standpunt blijven verdedigen geen voorstander te zijn van een verandering van de rechtsvorm van ProRail. Volgens de OR heeft het ministerie voldoende middelen om ProRail in de huidige rechtsvorm op een goede manier aan te sturen en de samenwerking te verbeteren. Bovendien ziet de OR bij de omvorming naar een zbo meer afbreukrisico's dan voordelen ten opzichte van de huidige (aan)sturing door de staatssecretaris.

Ook voor de OR stond het jaar 2020 in teken van COVID-19. De OR is intensief betrokken bij de maatregelen die ProRail heeft genomen tegen het coronavirus en heeft waar nodig (kritische) vragen gesteld of aanbevelingen gedaan. De OR heeft de RvB een compliment gegeven voor de wijze waarop geanticipeerd is op de impact van COVID-19.

Ook in 2020 heeft de OR gevraagd naar een ProRail-brede operationele en strategische personeelsplanning. Bij enkele bedrijfsonderdelen zijn de eerste stappen gezet. Over het onafhankelijk onderzoeksrapport van Stichting Crisislab naar de veiligheid op het spoorgoederenemplacement Kijfhoek heeft ProRail de oorzaken en conclusies onderschreven. Crisislab signaleert met zijn onderzoek structurele veiligheidsproblemen op Kijfhoek. De OR volgt de aanpak om de problemen op te lossen nauwgezet en voorziet de raad van bestuur van feedback.

Advies- en instemmingstrajecten

In 2020 zijn diverse advies- en instemmingstrajecten met de medezeggenschap doorlopen. Voorbeelden zijn de herinrichting van Asset Management, Capaciteitsmanagement en van Veiligheid. Ook waren er adviesaanvragen en instemmingsverzoeken rond de inrichting van de kennisclusters van Projectmanagement en Bouwmanagement, het Dienstverleningsmodel Kijfhoek, de herinrichting Meldkamer Spoor, het internationaal reisbeleid en de Risico Inventarisatie en Evaluatie. Daarnaast heeft de OR een initiatiefvoorstel ingediend voor het instellen van een ombudsfunctionaris.

Trots

2020 was een zeer uitdagend jaar. De coronamaatregelen hadden forse impact op alles en iedereen. Maar ProRail heeft zich laten zien als een sterke, uiterst weerbare organisatie. Samen hebben we ons succesvol ingezet tegen het virus met de gezondheid van onze medewerkers als absolute prioriteit. De OR is trots op alle collega's die tijdens de coronacrisis met toewijding hun werk online, thuis of in de 24/7-organisatie zijn blijven uitvoeren.

Samenstelling OR

In 2020 was de OR als volgt samengesteld:

- Marielle Frumau (Voorzitter)
- Paul Diks (Vice-voorzitter)
- Theo Ewalds (Lid dagelijks bestuur)
- Frank Barel
- Bastiaan Logtmeijer
- Wim Geenen
- Rob van Grol
- Erwin Huiskamp
- Jan de Jong
- Gert Joosten
- Goof Lindijer
- Maarten Pijnacker Hordijk (tot en met 17 april 2020)
- Maarten Wehkamp (vanaf 20 april 2020)
- Bert Schipper

Integriteit en compliance

Integriteit en compliance

Naast het streven naar een veilig en duurzaam spoor, is er bij ProRail aandacht voor een open en transparante organisatiecultuur, integriteit en compliance. We kunnen als organisatie alleen goed presteren als er goed wordt samengewerkt. Goed samenwerken is mogelijk als medewerkers open zijn, leren van fouten en vertrouwen hebben in elkaar. Adviseren De afdeling Integriteit, Risicomanagement en Compliance (IRC) en de Corporate Compliance Officer (CCO) de organisatie daarin. Vragen, signalen en meldingen – zowel van binnen als van buiten de organisatie – geven ProRail de kans om te leren en te verbeteren en zijn daarom een positief signaal. Ze duiden op openheid, aandacht voor integriteit en compliance en op aandacht voor elkaar.

Gedragscode en goed voorbeeld

De gedragscode geeft de goede samenwerking handvatten en wordt regelmatig onder de aandacht van de medewerkers gebracht. In 2020 is daarvoor een nieuw programma gemaakt dat begin 2021 van start gaat met onder meer een nieuwe e-learning. Daarin worden aan de hand van herkenbare dilemma's belangrijke thema's uit de gedragscode op een luchtige manier toegelicht. Ook gevallen uit de praktijk komen aan bod.

Er zijn voorbereidingen getroffen voor aanpassing van de gedragscode. Doel is om de gedragscode – met input van de medewerkers – waar nodig aan te vullen of te wijzigen om nog beter aan te sluiten bij de publieke taak die ProRail heeft. Een ander doel is om de toegankelijkheid en leesbaarheid van de gedragscode te vergroten.

Goed voorbeeld doet goed volgen. Daarom is het naleven van de gedragscode door het topmanagement belangrijk. Zo werkt de raad van bestuur mee aan een film over sociale veiligheid, een belangrijke voorwaarde voor integer handelen, en roept daarin het management op om het goede voorbeeld te tonen. Verder worden sinds 2020 per kwartaal dilemmasessies in de ExCo gehouden waarbij ExCo-leden uit eigen ervaring dilemma's bespreekbaar maken.

Preventieve aandacht

De gedragscode en ook wet- en regelgeving leveren soms vragen op. In 2020 heeft de afdeling IRC 46 (advies)vragen daarover ontvangen. Door het inwinnen van advies over integriteit, risicomanagement en compliance zijn medewerkers beter in staat een afgewogen en integrale beslissing te nemen.

Om bewustwording op het gebied van integriteit, risicomanagement en compliance te vergroten, publiceert de afdeling IRC regelmatig berichten op intranet, zoals een terugkoppeling over de ontvangen meldingen en over wat te doen bij informatie- en datalekken.

Activiteiten, waaronder dilemmaworkshops, zijn op digitale wijze gehouden, omdat het vanwege COVID-19 vanaf maart niet meer mogelijk was om fysieke bijeenkomsten te organiseren.

Daarnaast is, om de bereikbaarheid en herkenbaarheid te vergroten, de informatie over IRC op het intranet en de website www.prorail.nl vernieuwd en verduidelijkt.

Maandelijks wordt een integriteitsdilemma op het intranet gepost om gesprekken tussen collega's te bevorderen. Tot slot draagt IRC samen met collega's uit de organisatie bij aan beleidsvorming, bijvoorbeeld op het gebied van re-integratie en mindervalide medewerkers, eerlijke verdeling van het schenken van vrijgekomen spooormaterialen, en integriteit van buitengewoon opsporingsambtenaren (boa's).

Integriteitscultuur

In 2019 is een samenwerking tussen ProRail en Autoriteit Consument & Markt (ACM) gestart, waarbij vormt 'sturen op compliance en integriteit aan de voorkant', oftewel preventie, het uitgangspunt. ACM heeft in dit verband een cultuuronderzoek bij ProRail gehouden. Hierin komt ProRail naar voren als een professionele en relatief vriendelijke organisatie, waar uiteraard ook het een en ander te verbeteren valt. Het beeld uit dat onderzoek komt enigszins overeen met dat uit de interne enquête Sociale Veiligheid die IRC, in samenwerking met onder meer de ondernemingsraad en vertrouwenspersonen in oktober 2019 heeft gehouden.

De uitslag van zowel het cultuuronderzoek als de enquête bieden aanknopingspunten voor het vergroten van het bewustzijn en de voortdurende ontwikkeling van de compliance- en integriteitscultuur. In 2021 geeft ACM in samenwerking met IRC een toelichting op de resultaten van het cultuuronderzoek voor alle belangstellenden binnen ProRail.

In januari 2020 heeft IRC de uitslag van genoemde enquête met de medewerkers gedeeld. Vervolgens zijn in afstemming met onder meer ondernemingsraad, vertrouwenspersonen, HR en Communicatie verschillende acties geformuleerd. Deze acties zijn gericht op het bespreekbaar maken van thema's op het gebied van sociale veiligheid om bewustwording te vergroten en van elkaar te leren. Zo is IRC direct gestart met het rapporteren in de ExCo-vergaderingen over meldingen en het voeren van gesprekken over dit thema in de managementteams en op de werkvloer.

Er zijn dilemmaworkshops over sociale veiligheid gehouden en er is extra aandacht aan besteed met een film van collega's die over sociale veiligheid in hun eigen werksituatie vertellen. IRC werkt op dit gebied samen met de ondernemingsraad, de vertrouwenspersonen en andere afdelingen waarbij sociale veiligheid, privacy en vertrouwelijkheid altijd het uitgangspunt vormen.

Meldingen in coronatijd

IRC heeft – zie het voorgaande – sinds medio 2019 gewerkt aan een grotere zichtbaarheid en herkenbaarheid van de afdeling. Bijvoorbeeld door aan de organisatie via intranet een terugkoppeling te geven over meldingen. De sterke groei van het totale aantal meldingen wordt mede daardoor verklaard. De afdeling heeft als gevolg daarvan een stevig veranderingsproces doorgemaakt.

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

ProRail kent een meldingsprocedure voor meldingen met een maatschappelijke impact (vermoede misstanden). Daarnaast werken we aan een protocol voor meldingen over schendingen van de gedragscode en andere onregelmatigheden. Voorbeelden zijn integriteitsissues en ongewenste omgangsvormen. Met het protocol kunnen medewerkers en organisatie zich stelselmatig verbeteren, is er duidelijkheid over het proces, en biedt het een veilige en ordelijke meldcultuur.

Het aantal ontvangen meldingen in 2020 is vergelijkbaar met het aantal in 2019. In 2020 zijn 94 meldingen gedaan waarvan 5 meldingen 'vermoede misstand'. Het aantal reguliere meldingen is sinds 2019 enorm toegenomen, omdat de procedure rondom meldingen is versoepeld. Hierdoor is voor veel ProRailers de drempel om een melding te doen verlaagd. De eerdergenoemde grotere zichtbaarheid en herkenbaarheid van de afdeling heeft ook een positieve impact gehad op de groei van de aantal meldingen. Inhoudelijk zijn de meldingen zeer divers. Ze hebben betrekking op sociale veiligheid, schending van wet- en regelgeving, belangenverstremgeling en informatie- en datalekken.

Privacy & AVG

Afgelopen jaar is ProRail verder gegaan met het bevorderen van de bewustwording en implementatie van de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG). De organisatiestructuur die in 2018 is opgezet, werd in 2020 versterkt en verbeterd. Het AVG-team is in juni samengevoegd met de afdeling IRC, omdat integriteit vanuit beide velden een gedeeld onderwerp is en ProRail op deze manier maximaal profiteert van deze kruisbestuiving. Naast de Functionaris voor de Gegevensbescherming (FG) en de twee Privacy Officers, heeft ProRail één of meerdere AVG-ambassadeurs per afdeling, zodat kennis over de AVG beschikbaar is op de werkvloer. De regels die gelden voor het verwerken van persoonsgegevens zijn met presentaties, workshops en communicatieuitingen onder de aandacht gebracht.



2842

E186 234

2842

83

83



Financiën

ProRail besteedt zijn middelen zo effectief en efficiënt mogelijk en legt hierover op een transparante manier verantwoording af.

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

Financiële prestaties

Effecten COVID-19

Begin 2020 is de hele wereld geconfronteerd met de uitbraak van COVID-19. De overheid heeft sindsdien diverse maatregelen getroffen om het virus zo goed mogelijk onder controle te krijgen. De effecten van COVID-19 en de ingestelde maatregelen zijn significant en voelbaar in de verschillende sectoren en in de samenleving. Dit geldt ook voor de OV-sector in het algemeen en voor ProRail en haar medewerkers specifiek.

Financieel gezien is het grootste effect van COVID-19 zichtbaar in de daling van de ontvangsten gebruiksvergoeding. ProRail ontvangt van de vervoerders gebruiksvergoeding voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur. De gebruiksvergoeding is onder andere gebaseerd op het gewicht van de treinen die vervoerders inzetten, het aantal kilometers dat gereden wordt en het aantal stations dat een trein aandoet. Uitgangspunt bij de gebruiksvergoeding is dat enkel kosten in rekening worden gebracht die volgen uit het gebruik van het spoor. Gezien het feit dat op verschillende momenten in het jaar de dienstregeling naar beneden is bijgesteld heeft dit ook effect gehad op het gebruik van de spoorweginfrastructuur en daarmee eveneens op de ontvangsten gebruiksvergoeding. Over 2020 is de omzet gebruiksvergoeding ten opzichte 2019 gedaald met EUR 24 miljoen.

Ondanks de COVID-19 maatregelen hebben de activiteiten van ProRail doorgang kunnen vinden en is het spoor onderhouden, vervangen en vernieuwd. De financiering van de activiteiten voor 2020 zijn in 2019 middels een subsidiebeschikking verstrekt, de ontwikkelingen van COVID-19 hebben hier geen effect op gehad. ProRail heeft gedurende 2020 geen gebruik gemaakt van steunmaatregelen zoals Tijdelijke Noodmaatregel Overbrugging voor Werkgelegenheid (NOW). COVID-19 heeft voor ProRail niet geleid tot het identificeren van waarderingsvraagstukken.

Resultaten 2020

De realisatie voor functiewijzigingsprojecten is nagenoeg op planning uit gekomen. Voor wat betreft de functiehandhavingsprojecten zien we een aantal verschuivingen in de tijd, te verklaren door prioriteitstelling, uitstel of juist versnelling van projecten zoals Waalhaven Zuid en de Schipholtunnel. Op het gebied van kosten uitbesteed werk zien we een lichte stijging ten opzichte van 2019.

Het resultaat uit gewone bedrijfsuitoefening kwam in 2020 uit op € 10 miljoen negatief (2019: € 38 miljoen negatief). In 2020 werd via onder andere onze functiewijzigingsprojecten voor € 1,0 miljard (2019: € 1,0 miljard) geïnvesteerd in materiële vaste activa, waarvan € 796 miljoen (2019: € 723 miljoen) is gefinancierd vanuit de Rijksoverheid en € 208 miljoen (2019: € 265 miljoen) gefinancierd door derden, zoals provincies en gemeenten. ProRail maakt gebruik van financiële instrumenten; voor een nadere toelichting verwijzen wij naar de toelichting op de jaarrekening. De solvabiliteit van ProRail bedraagt ultimo 2020 8,1% (2019: 8,2%); de liquiditeit bedraagt ultimo 2020 0,76 (2019: 0,88).

Wat betreft het exploitatiegedeelte realiseerde ProRail in 2020 bedrijfsopbrengsten van € 1,4 miljard (2019: € 1,3 miljard) onderverdeeld naar:

- exploitatiebijdragen van de Rijksoverheid (€ 868 miljoen; 2019: € 765 miljoen);
- gebruiksvergoeding (€ 334 miljoen; 2019: € 358 miljoen);
- overige netto-omzet (€ 34 miljoen; 2019: € 45 miljoen);
- geactiveerde productie (€ 125 miljoen; 2019: € 127 miljoen);
- overige bedrijfsopbrengsten (€ 6 miljoen; 2019: € 5 miljoen).

Voor wat betreft de kosten voor uitbesteed werk en overige externe kosten realiseerde ProRail in 2020 € 829 miljoen (2019: € 776 miljoen). Deze kosten houden onder andere verband met infrastructurele kosten, kosten van inspecties en onderzoek, ICT-diensten en overige kosten die uitbesteed zijn.

De hierboven vermelde cijfers dienen in samenhang met de jaarrekening en toelichting daarop gezien te worden, voor nadere toelichting verwijzen wij derhalve naar de jaarrekening.

Efficiënter werken

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

De implementatie van de TWAS-werkwijzen worden binnen ProRail meegenomen in 'Samenspel voor meer treinen', een nieuwe manier van organiseren en samenwerken binnen ProRail. Dat heeft tot gevolg dat de implementatie van TWAS in tijd is aangepast aan de tijdlijnen van Samenspel en daarmee ook de met TWAS samenhangende baten later zullen worden gerealiseerd. Dit is verwerkt in de subsidieaanvraag Beheer, Onderhoud en Vervangingen 2021.

Vooruitzicht 2021

COVID-19 houdt de wereld nog steeds in zijn greep. In 2020 heeft ProRail laten zien dat ondanks alle maatregelen die getroffen zijn en de effecten die deze maatregelen teweeg hebben gebracht, het werk aan het spoor doorgang kan vinden.

Het spoor is een vitale sector in de maatschappij. Dat betekent dat we het spoor ook in deze tijd veilig en berijdbaar houden zodat het treinverkeer, zowel voor reizigers als goederen, doorgang kan blijven vinden. Het spoor is complex. Grootschalige werkzaamheden vormen niet alleen technisch, maar ook maatschappelijk een ingewikkelde opgave. Dat betekent dat werkzaamheden die gepland staan en niet door kunnen gaan, alleen met grote inspanningen opnieuw kunnen worden ingepland. ProRail is van mening dat ook in de huidige situatie 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 ook in 2021 samen met de marktpartijen de juiste afwegingen maken.

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

ProRail wordt voor het uitvoeren van haar wettelijke taken gefinancierd door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat vanuit het Infrastructuurfonds. Hiermee zijn de financiële middelen gewaarborgd voor het uitvoeren van activiteiten, ook voor 2021. ProRail ontvangt van de

vervoerders gebruiksvergoeding voor het gebruik van het spoorweginfrastructuur. In 2020 heeft dit geleid tot minder ontvangsten van gebruiksvergoeding. Of dit ook voor 2021 het geval zal zijn, moet de toekomst uitwijzen en is afhankelijk van het verdere verloop van COVID-19 en de hierbij behorende maatregelen die mogelijk genomen worden.

Effectieve bestedingen

ProRail is voor de financiering van haar activiteiten afhankelijk van de subsidies en vergoedingen van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en andere overheden. Daarnaast ontvangt ProRail gebruiksvergoedingen van vervoerders. De totale kasstroom van de activiteiten van ProRail bedroeg in 2020 € 48 miljoen negatief (2019: € 1 miljoen negatief). De belangrijkste bedrijfsactiviteiten waaraan de middelen besteed worden, zijn hieronder nader toegelicht.

Investeringsprojecten

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

Onderhoud en beheer

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

Grootschalig onderhoud

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

Kleinschalig onderhoud

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

Onderhoud transfer en beheer

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

Bericht van de raad van commissarissen



Met dit bericht doet de raad van commissarissen (RvC) verslag over zijn werkzaamheden, de bijeenkomsten van de RvC en de bijeenkomsten van de commissies van de RvC in het boekjaar 2020.

Het afgelopen jaar

De RvC complimenteert de raad van bestuur (RvB) met de wijze waarop 2020 is verlopen. De RvC is ProRail erkentelijk dat hij er goed in geslaagd is de dienstverlening, rekening houdend met COVID-19 maatregelen, doorgang te laten vinden. Zo is ProRail in staat gebleken de prestaties die met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat zijn overeengekomen te halen. Hoewel deze een vertekend beeld geven, omdat op een aantal momenten de dienstregeling is aangepast, blijft dit een bijzondere prestatie. Hiermee heeft ProRail een essentiële bijdrage geleverd aan de maatschappij door mogelijk te maken dat personen met een vitale functie en goederen op hun bestemming konden komen.

De RvC dankt alle medewerkers van ProRail voor hun inzet gedurende het afgelopen jaar. Medewerkers van de verkeersleidingsposten en andere medewerkers die hun werk op locatie bleven verrichten, deden dat soms in moeilijke omstandigheden.

Raad van bestuur en executive committee

Het jaar 2020 was het eerste volledige jaar waarin de huidige RvB in deze samenstelling heeft gefunctioneerd. De samenwerking in de RvB is ondanks het werken op afstand naar de mening van de RvC goed verlopen.

De CFO, Hans van Leeuwen, heeft de keuze gemaakt om na de algemene vergadering van aandeelhouders van 23 april 2021 zijn bestuurstaken te beëindigen. Hans van Leeuwen heeft de financiële functie geprofessionaliseerd en deze binnen de organisatie van ProRail verder verankerd. ProRail is daarom in staat beter en integraler te sturen. De RvC begrijpt zijn wens om te kiezen voor meer tijd voor zijn familie, maar betreurt zijn vertrek omdat hij zich de afgelopen vijf jaren voortvarend heeft ingezet voor ProRail en er met elkaar goede resultaten zijn behaald. Daar wil de RvC hem hartelijk voor bedanken.

In 2020 waren er verschillende wijzigingen in de executive committee (ExCo). Riet Schroven is per 1 september 2020 aangetreden als directeur Projecten, Roel Salden is langdurig afwezig geweest wegens ziekte en Dimitri Kruik had een sabbatical van enkele maanden. In 2021 keert hij niet meer terug als ExCo-lid. Beiden werden kundig vervangen door Hans Smits respectievelijk Bas Bakker. Arjen Boersma is na een interim-periode aangesteld als directeur ICT naar aanleiding van het vertrek van Henk Bothof per 1 september 2020. Bas Bakker is inmiddels benoemd als directeur Capaciteitsmanagement.

Terugblik en bijeenkomsten raad van commissarissen

COVID-19

Zoals gezegd, stond 2020 ook voor ProRail en de spoorsector in het teken van de COVID-19 pandemie. De impact op de sector is aanzienlijk. De spoorsector had door COVID-19 te maken met een grote afname van het aantal reizigers. Dit werd grotendeels veroorzaakt door de oproep om zo veel mogelijk thuis te werken, de lockdown-maatregelen en het overstappen naar andere vervoersmodaliteiten zoals de auto en fiets.

Ook de eigen medewerkers van ProRail werden ineens geconfronteerd met een situatie die nieuw was voor hen, omdat zij ineens thuis moesten werken. Na een korte periode van gewenning werkte dit goed en zorgde het ervoor dat het werk dat thuis kon worden gedaan zo goed mogelijk kon doorgaan. Medewerkers liepen daarbij in sommige gevallen wel aan tegen zaken als het ontbreken van een rustige thuiswerkplek en eenzaamheid. Daar was en is veel aandacht voor. Het is de verwachting dat in de toekomst medewerkers zullen werken in een mengvorm tussen op kantoor en thuiswerken, met gevolg voor hun reisgedrag zoals minder reizen en reizen op andere tijdstippen.

De medewerkers die op locatie werken, zoals treindienstleiders die cruciaal zijn om de dienstregeling te kunnen uitvoeren kregen naast onderbezetting ook te maken met besmettingen en (de angst voor) het risico op besmetting op de werkplek. Het ziekteverzuim werd daarom goed bewaakt.

De RvC constateert dat het in februari van 2020 al starten met het organiseren van een crisisorganisatie ProRail heeft geholpen om de gevolgen van COVID-19 zo goed mogelijk het hoofd te bieden. Daarnaast vindt de RvC het goed om te constateren dat ProRail erin is geslaagd het thuiswerken op korte termijn vanaf begin 2020 goed mogelijk te maken voor de medewerkers.

Er bleef ook aandacht voor het intensief afstemmen met bijvoorbeeld vervoerders en aannemers, wat behulpzaam was om werkzaamheden zo goed mogelijk door te laten gaan. De partijen in de sector hebben het met elkaar mogelijk gemaakt dat treinen konden blijven rijden en dat reizigers en goederen op hun bestemming konden komen. Voor een aantal projecten zijn werkzaamheden eerder uitgevoerd dan gepland, zoals voor de Schipholtunnel.

De RvB heeft de RvC steeds geïnformeerd over de ontwikkelingen. Zo lag gedurende de eerste golf van COVID-19 het accent op het managen van de crisis waarbij de aandacht met name uitging naar de situatie op de verkeersleidingsposten en het uitvoeren van projecten. Naarmate de crisis langer duurde, werd de vitaliteit van medewerkers steeds meer een aandachtspunt. De RvC waardeert de extra aandacht van ProRail voor deze vitaliteit.

De RvC heeft kennis genomen van de financiële impact van COVID-19 op ProRail m.b.t. 2020: een verlaging van de inkomsten met betrekking tot de gebruiksvergoeding, omdat er minder treinen reden, van ongeveer EUR 24 miljoen.

Aandachtspunten

De RvC heeft in 2020 naast COVID-19 andere belangrijke onderwerpen besproken die prioriteit hebben, zoals veiligheid, het tekort aan treindienstleiders en goederen.

Veiligheid

Veiligheid van reizigers, treinverkeer en mensen die aan het spoor werken is cruciaal. De veiligheidsladder is een instrument dat ProRail hanteert om te zien hoe het met de veiligheidscultuur is gesteld. Op de veiligheidsladder is ProRail na twee jaar gedaald van trede 4 naar trede 3. De RvC betreurt dit. Het onderwerp veiligheid, de veiligheidscultuur en ook het zakken van trede 4 naar 3 is daarom uitgebreid aan de orde geweest in de RvC. Met de RvB is besproken wat aan de daling ten grondslag ligt en hoe actief gewerkt kan worden aan een verbetering van de veiligheidscultuur. Het vraagt om een integrale aanpak en groot commitment van ProRail. Dat voert ProRail uit aan de hand van het verbeterprogramma dat is ingericht.

Treindienstleiders

Daarnaast kampt ProRail met een tekort aan treindienstleiders en werft daarom zo goed en snel mogelijk nieuwe treindienstleiders. Aangezien niet alle kandidaten slagen voor de opleiding is dit tekort niet op korte termijn opgelost. De combinatie met COVID-19 levert de nodige capaciteitsproblemen op.

Goederen

ProRail zette de afgelopen jaren in op verdere verbetering van de dienstverlening voor het goederenvervoer per spoor. Het spoorgoederenvervoer in het Rotterdamse havengebied ondervindt de laatste jaren hinder van onverwachte buitendienststellingen en verstoringen van het spoor. Dat was aanleiding voor ProRail en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat om onafhankelijk onderzoeksbureau Crisislab onderzoek te laten doen naar de oorzaken van de storingen op de Rotterdamse Havenspoorlijn. De hoofdconclusie was dat "ProRail is ingericht op gestructureerd opereren (beheer) maar niet op het omgaan met afwijkingen (beheersen) die in de weerbarstige praktijk altijd op zullen treden. Een serie van majeure afwijkingen heeft daarom in de regio Randstad-Zuid tot een vicieuze cirkel van steeds grotere onderhoudsachterstand geleid."

De RvC heeft het rapport van Crisislab uitgebreid besproken met de RvB. De RvB informeert de RvC regulier over de acties die ProRail in gang heeft gezet en de opvolging van deze acties. Deze zien onder meer op het wegwerken van onderhoudsachterstanden op de Havenspoorlijn door een Integraal Programmteam, het organiseren van meer integraal management waaronder betere kennisborging en acties op het gebied van vergunningen en externe veiligheid.

Naast de situatie in de Rotterdamse haven is het onderwerp Kijfhoek regelmatig in de RvC besproken. Het ging daarbij om de benodigde verbeteringen op de korte en lange termijn, de vervanging van het heuvelsysteem, de mogelijke wijziging van het bedieningsconcept van het heuvelproces en de lasten onder dwangsom van de ILT die ProRail heeft ontvangen.

In de vergaderingen van de RvC is besproken dat ProRail de verbeteringen in de haven afstemt met de betrokken stakeholders in de stuurgroep Infra op orde. De RvC onderkent het belang om

goed met deze stakeholders af te stemmen, omdat het oplossen van de problemen in de haven de nodige tijd vergt.

Zbo

Het kabinet (dat thans demissionair is) heeft besloten ProRail om te vormen tot een zelfstandig bestuursorgaan (zbo). Het afgelopen jaar zijn de conceptwet- en lagere regelgeving opgesteld. Hoe en of dit proces verder gaat is onzeker aangezien het wetsvoorstel controversieel is verklaard.

De RvC complimenteert de betrokken medewerkers met de wijze waarop zij met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat dit traject constructief, maar kritisch hebben vormgegeven.

Gelet op het feit dat het besluit over de omvorming een besluit is van het kabinet, is de rol van de RvC in dit traject het bewaken van de zorgvuldigheid van het proces en de belangen van alle betrokkenen.

De RvC en de RvB zijn in het traject van de omvorming goed en gezamenlijk opgetrokken. Een aantal vergaderingen was specifiek gewijd aan de omvorming om onder meer de voorbereidingen van de implementatie, de positie van de stakeholders en de eigen positie van de RvC te bespreken. De RvC waardeert de betrokkenheid van de ondernemingsraad bij de omvorming en heeft oog voor zijn positie. Daarnaast zijn het wetgevingstraject, de financiële en fiscale gevolgen, de samenwerkingsvisie en de ontwikkeling van de adviesrol van ProRail aan het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat besproken. De RvC vindt de samenwerkingsvisie een goede stap om de samenwerking met het ministerie verder vorm te geven.

De RvC onderstreept het belang van een goede en zorgvuldige voorbereiding. Inwerkingtreding van de zbo-vorm dient naar het oordeel van de RvC vanuit bedrijfsmatig oogpunt bij voorkeur per begin van een kalenderjaar te gebeuren. Het komende jaar zal de RvC erop toe blijven zien dat het proces zorgvuldig wordt doorlopen met daarbij bijzondere aandacht voor de impact op de stakeholders van ProRail.

Samenspel

Samenspel is de nieuwe manier van samenwerken en organiseren binnen ProRail. De belangrijkste verandering is multidisciplinair samenwerken: met alle relevante disciplines aan tafel en in een team samenwerken en besluiten nemen. Belangrijke wijzigingen bij de implementatie van Samenspel zijn onder andere het werken met gebiedsteams en landelijke tafels (de ontwikkel- en planningstafel) die kaders en beleid bepalen en het proces verbeteren. Het onderwerp is regelmatig besproken in de RvC. De implementatie is inmiddels gestart en wordt verder uitgerold.

ERTMS (European Rail Traffic Management System)

ERTMS staat regelmatig op de agenda van de RvC. Thema's hierbij zijn onder andere de voortgang, de verdere uitrol, de aanbestedingen, mijlpalen en planning. Het huidige systeem voor beveiliging van het spoor Automatische Trein Beïnvloeding (ATB) functioneert goed, maar is verouderd en behoeft vervanging. Het kabinet heeft ervoor gekozen om ERTMS in te voeren op internationale lijnen en op grote delen van het spoor op de drukste trajecten.

ProRail heeft twee opdrachten gekregen. Ten eerste is de afdeling Programmadirectie ERTMS (PD) ondergebracht bij ProRail om de coördinerende rol voor de invoering van ERTMS binnen de sector te vervullen met als opdrachtgever de directeur-generaal Mobiliteit van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Daarnaast is ProRail (de afdeling Implementatie ERTMS ProRail (IEP)) belast met de uitrol van ERTMS in de bestaande railinfrastructuur. In 2020 is ProRail gestart met de voorbereiding van de aanbesteding van de systeemleverancier voor de railinfrastructuur. Na beoordeling op basis van vooraf vastgestelde criteria gaat ProRail met Thales en Siemens verder de dialoogfase van de aanbesteding in. Bij de vervoerders zijn ook processen in werking gezet ten

behoefte van de ombouw van het materieel, zoals de aanbesteding van nieuwe treinsystemen of upgrades van locomotieven in het geval van de goederenvervoerders.

Het ERTMS-traject is intensief. Voor een belangrijk deel heeft het te maken met de omvang en tijdsduur van het programma en de vele stakeholders die hierbij betrokken zijn. De implementatie van ERTMS kost tijd en zal met de nodige hobbels gepaard gaan. Aandachtspunten hierbij zijn onder andere het op tempo houden van de uitrol, het managen van verwachtingen bij de introductie van het systeem, vendor lock in issues, interoperabiliteit tussen systemen en de financiële draagkracht bij goederenvervoerders voor ombouw van locomotieven.

Prestatiegericht onderhoud aannemersmarkt en PGO-doorontwikkeling

Met de gunning van onderhoudscontract Neerlands Midden, is het Nederlandse kleinschalig spooronderhoud vanaf 1 november 2020 volledig geregeld via Prestatiegericht Onderhoud (PGO)-contracten. Hiermee komt het totale aantal PGO-gebieden op 21. Tevens komt er hierdoor een einde aan het PGO-programma dat in 2006 startte. De RvC complimenteert de RvB, het PGO-programma en de aannemers met de wijze waarop met voortvarendheid het traject is voortgezet en volbracht. Zowel voor ProRail als de aannemers betekende dit een nieuwe manier van werken en leidde dit regelmatig tot verschil van inzicht tussen aannemers en ProRail. Het PGO-programma heeft ProRail en de sector veel gebracht: minder storingen, betere kostenbeheersing en steeds beter zicht op de infrastructuur en een toonaangevende rol op het gebied van prestatiebesturing in assetmanagement.

De verdere doorontwikkeling van de samenwerking met aannemers zal in 2021 met de RvC worden besproken.

2021 en verder

Op korte termijn zijn verschillende thema's die de aandacht van ProRail vragen. In 2021 zal de RvC de onderwerpen veiligheid, goederen, strategie en de organisatieontwikkelingen weer met de RvB bespreken.

Daarnaast zal er aandacht zijn voor het vasthouden van de goede prestaties en de manier van werken zoals hybride werken in verband met COVID-19. Verder spelen het onderhoud en verbeteren van de infrastructuur, ERTMS, Verkeersleiding en de transitie naar zbo.

ProRail verwacht dat na COVID-19 de mobiliteitsgroei zich zal voortzetten door een groeiende bevolking en verdere verstedelijking en duurzaamheid. Wel zal deze groei naar huidig inzicht minder snel stijgen dan eerder voorzien. Het effect van meer thuis werken (minder naar kantoor en reizen op andere tijden dan tijdens de spits) is nog onzeker. Gelet op deze onzekerheden werkt ProRail diverse scenario's (met de nodige flexibiliteit) uit met betrekking tot de groei. Deze scenario's en de adviesrol van ProRail met betrekking tot de groei en de scenario's worden besproken in de RvC. Dit onderwerp wordt ook in 2021 besproken in de RvC.

Een belangrijke taak voor ProRail in 2021 en daarna is een goede voorbereiding op de voorziene mobiliteitsgroei. Zo zal ProRail de benodigde kennis, kunde en capaciteit moeten borgen om deze groei te verwezenlijken. De RvC heeft aandacht gevraagd voor de maakbaarheid en voorbereiding hiervan. Het hebben van bijvoorbeeld voldoende gekwalificeerd personeel is een voorwaarde voor de maakbaarheid.

Bijeenkomsten

In 2020 kwam de RvC bijeen in dertien vergaderingen. In het eerste deel van de vergaderingen vergaderde de RvC zonder de RvB. Alleen de bijeenkomst in februari 2020 heeft fysiek plaats kunnen vinden. Tijdens deze bijeenkomst is over onder meer strategie gesproken en heeft de RvC Kijfhoek bezocht. Helaas waren andere bedrijfsbezoeken niet aan de orde door COVID-19. De RvC vindt het belangrijk bezoeken weer te plannen zodra dit mogelijk is. De overige bijeenkomsten hebben digitaal plaatsgevonden. De RvC is tevreden over de wijze waarop digitaal is vergaderd. Twee bijeenkomsten stonden volledig in het teken van de zbo-omvorming. De RvC-leden waren vrijwel altijd allemaal aanwezig. De besprekingen in de commissies van de RvC werden steeds teruggekoppeld tijdens de RvC-vergadering. Er is regelmatig contact tussen de voorzitter van de RvC en de voorzitter van de RvB en tussen de (overige) leden van de RvC en de RvB geweest.

De RvC sprak in 2020, naast de eerdergenoemde onderwerpen, onder meer over:

- De jaarstukken 2019
- Controleplan Deloitte
- Reglementen ExCo, RvB en RvC
- HR, Personeelsbeleid, FTE ontwikkeling
- Mobiliteitsgroei
- Verkeersleiding
- Bedieningsmodel heuvelen op Kijfhoek en vervanging heuvel
- NABO's (niet actief beveiligde overwegen)
- PRIME Benchmarking report
- Mobiliteit in 2030/2040 en investeringsagenda
- Risk management en compliance
- Terugkijken 2020, vooruitkijken 2021

In de statuten van ProRail is opgenomen dat de RvC voor bepaalde onderwerpen goedkeuring moet verlenen. Hieronder vallen onder meer onderwerpen die betrekking hebben op de strategie van de onderneming, aandelen, deelnemingen en investeringen boven een bedrag van ten minste € 35 miljoen. Hieronder de investeringsvoorstellen die in 2020 zijn besproken.

- Groningen Spoorzone (afwijking > 10%)
- PHS Amsterdam Centraal
- Calandbrug
- Maasvlakte Zuid (aanpassen C2-bocht)
- PHS Amsterdam Sloterdijk
- PHS TEV-programma
- Spoorzone Gilze Rijen
- FIVAT
- Aanvullend budget Zwolle-Herfte
- Het VLTC gebouw in Amsterdam (Verkeersleiding Transportbesturingscentrum)
- PHS Tilburg 4e perronspoor

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

Een aantal RvC-leden heeft in 2020 bijeenkomsten met de OR bijgewoond.

Bespreken eigen functioneren

In 2020 heeft de RvC een zelfevaluatie over het jaar 2020 gedaan.

Functioneren RvB(-leden)

Het functioneren van de RvB-leden is in de eerste helft van 2020 besproken.

Onafhankelijkheid

De RvC is van mening dat hij in 2020 onafhankelijk heeft kunnen functioneren.

Bijeenkomsten commissies

Auditcommissie

In 2020 kwam de auditcommissie negen keer bijeen. De auditcommissie heeft onder andere de volgende zaken besproken: de jaarstukken 2019, actualiteiten, halfjaarrapport ProRail, concept subsidieaanvraag 2021, subsidieverklaringen, kwartaalrapporten Corporate Audit, nieuwe methodiek gebruiksvergoeding, investeringsvoorstellen, fiscale zalen (waaronder belastingbeleid) en de fte-ontwikkeling. De commissie heeft voorts het auditjaarplan en het jaarbudget 2021 met een positief advies aan de RvC voorgelegd. De externe accountant was aanwezig bij de bespreking van de jaarrekening, het accountantsverslag en de managementletter. Voor het boekjaar 2020 is accountantskantoor Deloitte de accountant van ProRail B.V. en Railinfratrust B.V.

Selectie- en benoemingscommissie

In 2020 kwam de selectie- en benoemingscommissie twee keer regulier bijeen. De commissie houdt een rooster van aftreden van commissarissen bij en doet voorstellen voor (her)benoeming van commissarissen en RvB-leden.

Remuneratiecommissie

In 2020 kwam de remuneratiecommissie twee keer bijeen. Dit werd gecombineerd met de selectie en benoemingscommissie. In deze vergadering is onder meer gesproken over de beoordeling van de RvB-leden, opvolgingsmanagement, personeelsplanning, fte's en ontwikkelingen op het gebied van de cao.

Corporate Governance

Structuur van de onderneming

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

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

Raad van commissarissen

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

Samenstelling

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

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

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

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

De samenstelling van de RvC sluit aan bij de in 2010 vastgestelde profielschets en de RvC is van mening dat hij voldoende evenwichtig is samengesteld, zowel qua man/vrouw-verdeling als qua deskundigheid en competenties. De samenstelling is in het jaar 2020 niet gewijzigd.

Nevenfuncties

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

Naam	(Neven)functies ultimo 2020
De heer J.G.M. Alders Geboortejaar: 1952	<p><i>Functie:</i> Directeur, Hans Alders Procesregie & Advies BV</p> <p><i>Nevenfuncties:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Voorzitter raad van commissarissen, AOG Holding B.V. • Voorzitter raad van toezicht, Stichting Zeehondencentrum Pieterburen • Voorzitter raad van toezicht Stichting Werelderfgoedcentrum Waddenzee (per 18 december 2019) • Voorzitter, bestuurlijk overleg mosseltransitie • Informatie heroriëntatie, Vereniging VvAA (per 18 september 2020)
Mevrouw J.G.H. Helthuis Geboortejaar: 1962	<p><i>Functie:</i> Managing Director, Van Doorne N.V. (per 1 juni 2020)</p> <p><i>Nevenfuncties:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Lid raad van commissarissen, Van Lanschot Kempen N.V. en een aantal van haar groepsmaatschappijen • Lid raad van commissarissen, Stichting Administratiekantoor Kempen Management Investeringsplan (tot 25 november 2020) • Bestuurder PC Uitvaart B.V. (tot 1 april 2020) • Bestuurder Stichting PC Uitvaart Deposito (tot 1 april 2020) • Bestuurder PC Uitvaartverzekeringen N.V. (tot 1 april 2020) • Bestuurder, Stichting Dienstverlening Oosterheem (tot 1 april 2020)
Mevrouw A.C.W. Sneller Geboortejaar: 1965	<p><i>Functie:</i> Hoogleraar Interne Beheersing, in het bijzonder Waarde van IT, Nyenrode Business Universiteit</p> <p><i>Nevenfuncties:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Lid raad van commissarissen, Achmea B.V. en een aantal van haar groepsmaatschappijen • Lid raad van commissarissen, Infomedics Holding B.V. • Lid raad van commissarissen, Van Wijnen Holding B.V. (per 4 november 2020) • Lid raad van commissarissen, CCV Group B.V. (tot 1 oktober 2020) • Niet-uitvoerend bestuurder, ORTEC International B.V. (tot 1 juli 2020) • Bestuurder en partner, Bureau voor Management en ICT Coöperatie U.A. • Lid Audit Advies Commissie, UWV (per 1 maart 2020) • Voorzitter Externe Auditcommissie, Vereniging Wigo4it in coöperatief verband met uitsluiting van aansprakelijkheid (U.A.) • Eigenaar eenmanszaak Lineke Sneller
De heer L.M. Sondag Geboortejaar: 1962	<p><i>Functie:</i> CEO Eneco Groep N.V. (tot 25 maart 2020)</p> <p><i>Nevenfuncties:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Bestuurder en aandeelhouder van diverse ondernemingen, waaronder Xunday Participaties B.V. • Lid raad van commissarissen, Faber Halbertsma Beheer B.V. • Lid raad van commissarissen, Havenbedrijf Rotterdam N.V. (per 1 mei 2020) • Senior Advisor Board of Management, Eneco Groep N.V. (per 1 april 2020) • Adviseur, Vos Logistics B.V. • Adviseur, Scelta Mushrooms B.V.
De heer T.R. Bercx Geboortejaar: 1963	<p><i>Functie:</i> CP&PO & Country Cluster Executive, LeasePlan Corporation N.V.</p> <p><i>Nevenfunctie:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Lid raad van toezicht, Stichting Help Ze Thuiskomen (per 6 februari 2020)
De heer C.J.A.M. Romme Geboortejaar: 1960	<p><i>Functie:</i> -</p> <p><i>Nevenfuncties:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Lid raad van toezicht, Stichting TivoliVredenburg • Lid raad van toezicht, Stichting International Dispensary Association • Lid raad van toezicht, Nederlandse Vereniging Voor Cardiologie • Bestuurder, Trees for All Stichting • Lid van de lokale cliëntenraad van de woonzorgcentra Alphen en Chaam, Stichting Zorggroep West- en Midden Brabant (vanaf 30 november 2020)

Commissies

De RvC kende in 2020 drie commissies die de besluitvorming van de RvC voorbereiden:

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

Samenstelling commissies

De volgende leden van de RvC nemen deel in de verschillende commissies:

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

Aanwezigheid commissarissen

De aanwezigheidspercentages van de afzonderlijke commissarissen zijn als volgt:

Naam	RvC	Audit-commissie	Selectie- en benoemings-commissie	Remuneratie-commissie
De heer J.G.M. Alders	100%	-	100%	100%
Mevrouw J.G.H. Helthuis	100%	100%	100%	100%
Mevrouw A.C.W. Sneller	100%	100%	-	-
De heer L.M. Sondag	85%	-	50%	50%
De heer T.R. Bercx	100%	-	100%	100%
De heer C.J.A.M. Romme	100%	100%	-	-

* De selectie- en benoemingscommissie en de remuneratiecommissie hebben in 2020 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	€ 36.316,-	€ 8.912,-	€ 1.425,-
Lid	€ 23.091,-	€ 8.912,-	€ 1.425,-

* Bedrag per commissie, waarbij de selectie- en benoemingscommissie en de remuneratiecommissie uitsluitend voor de vergoeding als één commissie worden aangemerkt, aangezien zij in 2020 gezamenlijk hebben vergaderd.

De hierboven genoemde bedragen zijn ten opzichte van 2019 geïndexeerd conform de ProRail cao per 1 maart 2019. Het overzicht van de bezoldiging van de RvC is opgenomen in de jaarrekening.

Raad van bestuur

De topstructuur van ProRail bestaat uit een drieledige RvB (CEO, CFO en COO), waarvan de leden ook onderdeel uitmaken van de executive committee (ExCo). De kerntaak van de RvB is het besturen van de vennootschap, hetgeen onder meer betekent dat de RvB verantwoordelijk is voor het opstellen en realiseren van de doelstellingen van ProRail, de strategie met het bijbehorende risicoprofiel, de resultatenontwikkeling en de voor de onderneming relevante maatschappelijke aspecten van ondernemen. De RvB zorgt voor een goede verbinding met de relevante stakeholders en stuurt op samenhang en cultuurbeïnvloeding van de organisatie. De RvB-leden van ProRail zijn tevens de RvB-leden van Railinfratrust B.V..

Samenstelling

De samenstelling van de RvB sluit aan bij de vastgestelde profielschets en is voldoende evenwichtig samengesteld, zowel qua man/vrouw-verdeling als qua deskundigheid en competenties. De samenstelling is in het jaar 2020 niet gewijzigd. De RvB bestaat uit de volgende drie leden:

Naam	Portefeuille	In dienst	Datum eerste benoeming als bestuurder	Meest recente herbenoeming	Eerste datum van aftreden*
De heer J. Voppen, <i>Chief Executive Officer,</i> geboortjaar 1972	Communicatie en stakeholdermanagement, HRM, Audit, Strategie, Capaciteitsmanagement	1 oktober 2005	15 maart 2016	1 december 2019	Afhankelijk van omvorming ProRail tot zbo**
De heer J.J.A. van Leeuwen, <i>Chief Financial Officer,</i> geboortjaar 1966	Financiën, Procurement, Leefomgeving, juridische zaken en vastgoed, Compliance en risicomangement	1 januari 2016	7 januari 2016	30 december 2019	Afhankelijk van omvorming ProRail tot zbo**
Mevrouw Rietstra, <i>Chief Operating Officer,</i> geboortjaar 1965	Assetmanagement, ICT, Projecten, Verkeersleiding	1 augustus 2016	1 december 2019	N.v.t.	Afhankelijk van omvorming ProRail tot zbo**

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

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

In januari 2021 heeft de heer Van Leeuwen besloten om na de algemene vergadering van aandeelhouders van 23 april 2021 zijn bestuurstaken te beëindigen.

Nevenfuncties

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

Naam	(Neven)functies ultimo 2020
De heer J. Voppen	<ul style="list-style-type: none"> Lid raad van toezicht, Stichting Deventer Ziekenhuis Uit hoofde van zijn functie als CEO van ProRail: <ul style="list-style-type: none"> Vice-President, European Rail Infrastructure Manager (per 10 juni 2020) Lid raad van bestuur, Railcenter Lid raad van bestuur, Stichting Next Generation Infrastructures 2
De heer J.J.A. van Leeuwen	<ul style="list-style-type: none"> Lid raad van toezicht, Stichting Koninklijke Nederlandse Normalisatie Instituut Lid raad van toezicht, Stichting Reservefonds voor de Normalisatie Anno 1949 Uit hoofde van zijn functie als CFO van ProRail: <ul style="list-style-type: none"> Vicevoorzitter raad van bestuur, Stichting Fondsenbeheer Spoorwegmuseum
Mevrouw A. Rietstra	<ul style="list-style-type: none"> Voorzitter, opdrachtgeversforum in de bouw

Bezoldiging

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

- ProRail valt in de categorie 'Publiek' conform het staatsdeelnemingenbeleid. Daarom wordt voor de RvB-leden aangesloten bij de Wet normering topinkomens (WNT). Voor het gehele jaar 2020 is de norm vastgesteld op € 201.000,-.
- De vergoeding bij vertrek van een bestuurder; in 2020 zijn dergelijke vergoedingen niet toegekend.
- Van de norm, als bedoeld in het eerste punt, kan in exceptionele gevallen worden afgeweken indien sprake is van bijzondere omstandigheden.
- De beloningsontwikkeling en de verdere arbeidsvoorwaarden van individuele leden van het bestuur van ProRail worden vastgesteld door de raad van commissarissen van ProRail op voorstel van de remuneratiecommissie.
- Het bezoldigingsbeleid is van toepassing op iedere bestuurder van ProRail.

Executive committee

De ExCo is verantwoordelijk voor het inrichten en uitvoeren van de dagelijkse operatie. De ExCo bestaat uit twaalf leden, bestaande uit – naast de drie leden van de RvB – ook de volgende leden, ieder verantwoordelijk voor een bedrijfseenheid:

Naam	Functie	Bedrijfseenheid
Wouter van Dijk	Directeur Assetmanagement	Assetmanagement
Inés Plasmans-Levert	Directeur Communicatie	Communicatie
Raymond van Hattem	Directeur HRM	HRM
Arjen Boersma	Directeur ICT	ICT
Paul Carstens	Directeur Procurement	Procurement
Riet Schroven	Directeur Projecten	Projecten
Roel Salden	Directeur Verkeersleiding	Verkeersleiding
Bas Bakker a.i.	Directeur Capaciteitsmanagement	Capaciteitsmanagement
Karel van Gils	Directeur Innovatie	Innovatie

In 2020 zijn er verschillende wisselingen geweest in de ExCo:

- De heer Bothof is per 1 september 2020 teruggetreden als directeur ICT. De heer Boersma heeft hem na een a.i. periode als directeur ICT opgevolgd per 15 december 2020.
- In 2020 is de in 2019 ontstane vacature voor directeur Projecten ingevuld door mevrouw Schroven per 1 september 2020.

- De heer Salden is de laatste maanden van 2020 omwille van gezondheidsredenen tijdelijk afwezig geweest, de heer Smits heeft zijn functie als directeur Verkeersleiding tijdelijk waargenomen.
- In augustus 2020 is de heer Kruik op sabbatical gegaan. De heer Bakker heeft zijn functie als directeur Capaciteitsmanagement tijdelijk waargenomen. De heer Kruik is per 1 januari 2021 teruggetreden als directeur Capaciteitsmanagement, waarna een vacature is ontstaan. Deze vacature is per 1 februari 2021 definitief ingevuld door de heer Bakker.

Corporate Governance Code

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

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

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

Best practices niet van toepassing	Toelichting
1.3.6 Ontbreken interne audit dienst	ProRail heeft wel een interne audit dienst.
1.6.5 Vertrek van de externe accountant	ProRail is niet beursgenoteerd en publiceert geen persbericht met redenen bij tussentijdse beëindiging van de relatie met de externe accountant.
2.1.7 Onafhankelijkheid raad van commissarissen, sub iii	ProRail heeft één aandeelhouder, die was in 2020 geen lid van de RvC.
2.2.3 Tussentijds aftreden, voor zover toezien op het persbericht. ProRail informeert via haar website over dergelijke gebeurtenissen.	ProRail is niet beursgenoteerd en brengt geen persbericht uit over het vertrek van een bestuurder of commissaris waarin de reden van vertrek wordt genoemd. ProRail informeert via haar website over dergelijke gebeurtenissen.
Toezien op fusies en overnames: 2.3.6 Voorzitter raad van commissarissen, sub xiii Principe 2.8, waaronder valt best practice: 2.8.1 Betrekken raad van commissarissen 2.8.2 Informeren raad van commissarissen over verzoek tot inzage door concurrerende bieder 2.8.3 Standpunt bestuur ten aanzien van onderhands bod 4.1.7 Inroepen responstijd 4.2.6 Overzicht beschermingsmaatregelen	ProRail is niet beursgenoteerd en bevindt zich in een publieke setting waardoor deze bepalingen niet van toepassing zijn. Er is in de geschiedenis van ProRail nog geen overnamebod op ProRail gedaan. Mocht dit voorkomen dan zal ProRail dit principe van de Code als uitgangspunt nemen. Daarnaast heeft ProRail geen beschermingsmaatregelen die haar beschermen tegen een overname.
2.3.8 Gedelegeerd commissaris	ProRail had in 2020 geen gedelegeerd commissaris.
Toezien op beloningen van bestuurders en commissarissen: 3.1.2 Beloningsbeleid sub ii, iv, v, vi, vii 3.2.2 Visie bestuurders eigen beloning 3.3.3 Aandelenbezit 3.4.1 Remuneratierapport, sub v	Het beloningsbeleid is vastgesteld door de aandeelhouder. De kern van dit beleid staat vermeld in het hoofdstuk Corporate Governance van het jaarverslag. Omdat ProRail niet beursgenoteerd is, wordt in dat beleid geen rekening gehouden met scenario-analyses of de beurskoers. Tevens worden ter

	beloning geen aandelen of opties toegekend en kent de beloning geen variabel deel.
3.4.2 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. Rapportering vindt hierover plaats in het jaarverslag.
4.2.2 Beleid bilaterale contacten met aandeelhouders	ProRail heeft één aandeelhouder en heeft geen beleid inzake bilaterale contacten met de aandeelhouder.
4.2.3 Bijeenkomsten en presentaties Analistenbijeenkomsten	ProRail is niet beursgenoteerd en heeft geen relatie met financieel analisten, beleggers en pers die onderhevig is aan deze regulering.
4.2.4 Plaatsing informatie op afzonderlijk gedeelte website	ProRail heeft één aandeelhouder die zij separaat alle relevante informatie verschaft. Op de activiteiten van ProRail is het effectenrecht niet van toepassing.
4.2.5 Contacten bestuur met pers en analisten	ProRail is niet beursgenoteerd en heeft geen relatie met de pers en financieel analisten die is onderworpen aan wet- en regelgeving.
4.3.3 Ontnemen bindende karakter voordracht of ontslag	ProRail is een structuurvennootschap, waarop het verzwakte regime van toepassing is.
4.3.4 Stemrecht financieringspreferente aandelen	ProRail heeft geen preferente aandelen uitgegeven.
4.3.5 Publiceren stembeleid institutionele beleggers	ProRail is geen institutionele belegger.
4.3.6 Verslag uitvoering stembeleid institutionele beleggers	ProRail is geen institutionele belegger.
<p> Toezien op de certificering van aandelen: Principe 4.4 Certificering van aandelen, best practices 4.4.1 Bestuur administratiekantoor 4.4.2 Benoeming bestuurders 4.4.3 Benoemingstermijn bestuur 4.4.4 Aanwezigheid op de algemene vergadering 4.4.5 Uitoefening stemrecht 4.4.6 Periodiek verslag 4.4.7 Inhoud verslag 4.4.8 Stemvolmachten </p>	ProRail heeft geen certificaten van aandelen uitgegeven en ook geen stichting administratiekantoor.
Hoofdstuk 5 One-tier	ProRail heeft een two-tier bestuursstructuur.

Best practice artikelen die niet worden toegepast	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 RvB van ProRail geeft de opdracht aan de externe accountant, in afstemming met de auditcommissie. Bij het formuleren van de opdracht is aandacht voor de reikwijdte van het onderzoek, de te hanteren materialiteit en het honorarium.
2.1.5 Diversiteitsbeleid	De RvB heeft een diversiteitsbeleid vastgesteld dat met de Remuneratiecommissie is gedeeld en die dit beleid ondersteunt.
2.1.6 Verantwoording over diversiteit	De toepassing van het diversiteitsbeleid is toegelicht in het hoofdstuk medewerkers.
2.2.2 Benoemings- en herbenoemingstermijnen commissarissen	In de statuten van ProRail staat dat een commissaris drie keer voor een periode van vier jaar kan worden (her)benoemd.
2.7.3 Melding, voor zover toeziet op aan wie de melding wordt gedaan.	In het RvB-reglement en RvC-reglement is geregeld dat een potentieel tegenstrijdig belang wordt gemeld aan de voorzitter RvC.
Principe 3.4 Verantwoording uitvoering beloningsbeleid	ProRail is niet beursgenoteerd en publiceert het remuneratierapport niet op haar website. De verantwoording vindt plaats in het jaarverslag in het hoofdstuk Corporate Governance en het RvC-bericht.

Risicomanagement

Besturing en Beheersing

Risicomanagement draait om het overzicht van en het sturen op risico's. Hierbij hoort het in kaart brengen van risico's met kans en effect en maatregelen om de kans te beheersen of het effect te verkleinen. Iedereen is in zijn of haar dagelijks werk -bewust of onbewust- bezig met risicomanagement, want onze werkzaamheden zijn gericht op het bereiken van bepaalde doelen, groot of klein. Vrijwel altijd zijn er onzekere factoren die ertoe kunnen leiden dat ProRails doelen niet of niet volledig bereikt worden. Hoe eerder eventuele risico's worden geïdentificeerd, hoe meer mogelijkheden er zijn om belangen, strategieën en risico's tegen elkaar af te wegen. Risicomanagement draagt bij aan het behalen van de doelstellingen van ProRail en vormt een onmisbaar onderdeel van het bestuur van de organisatie.

De raad van bestuur is eindverantwoordelijk voor het risicomanagement van de organisatie. Voor de inrichting van de beheersing hanteert ProRail het 'three lines'-model. De uitvoering van het risicomanagementproces is gedelegeerd aan het management van de bedrijfsonderdelen vanuit de eerste lijn. De eerste lijn wordt voor diverse risicogebieden inhoudelijk ondersteund door collega's van specialistische vakafdelingen. De afdeling Integriteit, Risicomanagement en Compliance (IRC) ondersteunt risicomanagement bij ProRail vanuit de tweede lijn en draagt zorg voor beleid, monitoring en procesondersteuning. Corporate Audit fungeert als de derde lijn en toetst periodiek het risicomanagementsysteem.

Risicomanagementsysteem

Het systeem van risicomanagement is mede gebaseerd op internationale normen voor risicomanagement: ISO31000 en COSO ERM. Het risicomanagement is onderdeel van de bedrijfsvoering en daarmee een continu proces. Elk kwartaal vindt er een rapportage plaats van de dan voorziene risico's, hun impact en mogelijke beheersmaatregelen. De raad van bestuur stelt de voor ProRail belangrijkste top risico's vast. Het management identificeert tenminste jaarlijks in teamverband de risico's die de beheersing van het top risico beïnvloeden. Ook bepaalt de raad van bestuur de risicohouding van de organisatie met de risicomatrix van ProRail. In deze matrix worden risico's op de volgende impactcategorieën beoordeeld: veiligheid, beschikbaarheid, duurzaamheid, financiën, compliance, reputatie en klanttevredenheid. Voor de impactcategorieën zijn toleranties gedefinieerd. In de risicomatrix wordt met een kleurverdeling de grootte (kans x impact) van een risico aangegeven. Hoe hoger het risico, des te belangrijker dat er risico-reducerende maatregelen worden getroffen. We onderkennen groen (laag), geel (middel), oranje (hoog) en rood (zeer hoog). De status en ontwikkeling van een (top)risico's wordt door middel van plotten op de risicomatrix inzichtelijk gemaakt. Om de vier jaar wordt de risicomatrix herijkt. In 2021/2022 zal een nieuwe matrix in gebruik worden genomen, die beter aansluit op de strategische doelstellingen en KPI's van ProRail en ook rekening houdt met risicomanagement op afdelings- en projectniveau.

Toekomstperspectief

In 2020 is de afdeling IRC begonnen met een herijking van het risicomanagementsysteem: 'Reschaping Risicomanagement'. Allereerst heeft IRC een meer kritische en integrale werkwijze bij de boordeling van top risico's, mede door de rapportage van de top risico's bij de risico-eigenaren te toetsen, in context te plaatsen en te kritisch te bevragen. Bovendien geeft IRC in de uiteindelijke rapportage ook aandachtspunten aan. De risico-eigenaren zijn verantwoordelijk voor de sturing op het gerapporteerde risico, de beheersing ervan, en geven aan in hoeverre daar sprake van is. De raad van bestuur is verantwoordelijk voor het oordeel van deze beheersing en voor de uiteindelijke beslissingen daaromtrent. Mede daardoor is volledige openheid over risico's en risicobepalende factoren essentieel, omdat de organisatie anders niet goed stuurbaar is. De afdeling IRC is verantwoordelijk voor de uiteindelijke inhoud van de rapportage, het proces




































rondom dit risicomanagement en maakt mede op basis van meldingen en andere (externe) informatie de definitieve analyse. ProRail is op weg naar een nieuw risicomanagementsysteem, wat waarschijnlijk in 2021/2022 het huidige systeem van de toprisiko's zal vervangen. In dit nieuwe risicomanagement-systeem wordt het gehanteerde COSO/ERM-model verder uitgedacht, risico's meer KPI-gericht en integraal benaderd en meer op risico's gestuurd. Uitgaande van de basisrisico's van het COSO/ERM-model, worden deze uitgesplitst in sub-risico's, die integraal alle processen en activiteiten van ProRail dekken en zoveel mogelijk worden verbonden aan de strategieën en KPI's van ProRail. Er wordt een rapportage format ontwikkeld op strategisch (ProRail als totaal), tactisch (niveau businessafdelingen en stafafdelingen) en operationeel niveau (werkvloer).

Verklaring van raad van bestuur

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

Toprisico's ProRail

Binnen ProRail worden elf toprisiko's onderscheiden die een bedreiging kunnen vormen voor de realisatie van de doelen en prestaties. De toprisiko's, de mate van beheersing en de belangrijkste risico's worden in onderstaand dashboard toegelicht.

Risico categorie	Toprisico	Aandachtspunten	Laag	Midden	Hoog	Zeer hoog	
Strategisch	Afhankelijkheid en samenwerking met stakeholders (TR 2)	Wanneer sprake is van impact op stakeholders informeert ProRail hen actueel en transparant.					
	Beschikbare infracapaciteit in relatie tot groeiende vraag (TR 9)	Het vervoer van gevaarlijke stoffen staat onder druk, omdat nog niet alle sporen zijn voorzien van blusvoorzieningen.					
	Leveranciersrisico (TR 11)	Prioriteit ligt bij (kritische) capaciteit, onder andere wat betreft niet-beschikbare materialen.					
Operationeel	Veiligheid & security (TR 1)	De veiligheidsladder is verlaagd van trede 4 naar trede 3. Vanwege deze verlaging zijn diverse verbeteracties ingezet.					
	Strategische programma's en projecten (TR 4)	Het aantal projecten wordt significant uitgebreid om de doelstellingen voor 2030-2040 te kunnen verwezenlijken.					
	Gekwalificeerd personeel (TR 6)	Om de arbeidsmarkt van de spoorsector aantrekkelijk te houden, is samenwerking in de sector nodig.					
	Verstoring van de treindienst (TR 8)	In de haven is sprake van logistieke problemen, die komende jaren programmatisch zullen worden opgelost.					
	Beschikbaarheid en continuïteit van ICT-systemen (TR 10)	ICT is bezig met een noodzakelijke modernisering van netwerk en hardware.					
Financieel/Rapportage	Management informatie & rapportage (TR 5)	Aandacht wordt gegeven aan het datagedreven inrichten en verder automatiseren van de processen.					
	Gebrek aan financiering (TR 7)	Aandachtspunt is het maakbaar krijgen van de beoogde productie in samenhang met lopende grote programma's.					
Compliance	Integriteit & compliance (TR 3)	De nadruk ligt op het uitvoeren van het plan 'IRC next step' en het creëren van laagdrempeligheid in de organisatie.					
Legenda	 Risicoprofiel 2020  Risicoprofiel 2019  gewenst risicoprofiel						

Veiligheid & Security (TR1)

Risicobeschrijving

Veiligheid is een randvoorwaarde voor de operatie. Het doel is om reizigers- en goederenvervoerders te faciliteren en een betrouwbaar product te leveren. Veiligheid wordt zodanig georganiseerd dat dit de operationele prestatie helpt te verbeteren. In dat kader stellen we veiligheidsdoelen vast en sturen daarop. We werken aan een proactieve veiligheidscultuur binnen de hele sector, waarin we onveilige situaties melden en elkaar aanspreken op (on)veilig gedrag. De veiligheidsrisico's op en rond het spoor zijn verdeeld in thema's, de zogeheten Basis Veiligheidsrisico's (BVR's): Treinbotsing, Ontsporing, Suïcide, Overwegongeval, Arbeidsongeval,

Elektrocucie, Gevaarlijke stoffen, Transferongeval, Managen van ongevallen en brand, en Security.

Toelichting beheersing

Veiligheidsrisico's worden geïdentificeerd, beheerst en gemonitord met de processen van het Veiligheidsmanagementsysteem (VMS). Deze werkwijze wordt regelmatig door onafhankelijke externe en interne partijen getoetst en voortdurend aan de omstandigheden aangepast en verbeterd. Naast de werkwijze is houding en gedrag van medewerkers van ProRail en ketenpartners (veiligheidscultuur) van invloed op de risicobeheersing. Signalen in 2020 dat de veiligheidscultuur op onderdelen achterblijft bij de ProRail ambities zijn onderkend en omgezet in gerichte verbeteracties. De resultaten van de beheersing veiligheidsrisico's zijn volgens verwachting (zie KPI's per BVR) met de aantekening dat lagere volumes in verkeer van trein/reizigers/goederen vanwege beperkingen door COVID-19 hebben geleid tot lagere aantallen ongevallen en incidenten voor de volume-afhankelijke veiligheidsrisico's.

Samenwerking met stakeholders (TR2)

Risicobeschrijving

Voor ProRail is een goede en open relatie met al zijn stakeholders onmisbaar: van regionale concessieverleners, concessiehouders, overheden, vervoerders, aannemers, omwonenden, reisinformatie-dienstverleners en reizigers tot verladers.

Toelichting beheersing

Het risico is voldoende beheerst. ProRail staat met de meeste stakeholders in goed contact en heeft het bewustzijn van een open en transparante houding intern op alle niveaus versterkt. ProRail heeft zich meer opgesteld als onafhankelijk adviseur op het gebied van duurzame mobiliteit en als zodanig meer verbinding gelegd met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en opnieuw vormgegeven aan bestaande verhoudingen.

Integriteit & Compliance (TR3)

Risicobeschrijving

ProRail streeft naar een open en verantwoordelijke bedrijfscultuur, door het naleven van de kernwaarden van ProRail, zoals respectvol samenwerken en integer zaken doen. Het compliance risico betreft het voldoen aan wet, (interne) regelgeving en afspraken, of een gemotiveerde en transparante afwijking daarvan.

Door de komst van de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG) zijn er extra regels waar organisaties aan moeten voldoen. ProRail vindt privacy belangrijk en wil zorgvuldig omgaan met de persoonsgegevens van de eigen medewerkers en die van derden. Het handelen in strijd met de waarden en doelen van ProRail kan mogelijke gevolgen hebben voor de bedrijfscultuur, de reputatie, financiële schade in de vorm van claims en boetes, en sancties van toezichthouders.

Toelichting beheersing

De verantwoordelijkheid voor de beheersing van dit risico ligt in de eerste plaats bij het lijnmanagement, dat hierin wordt ondersteund door IRC. Om een open en verantwoordelijke bedrijfscultuur en bewustzijn over compliant en integer gedrag te bevorderen, worden dilemmaworkshops, e-learnings, presentaties en ProRail-brede programma's op het gebied van integriteit, sociale veiligheid, compliance en het zorgvuldig omgaan met informatie georganiseerd. Hiermee bereiken we op efficiënte wijze relatief veel medewerkers. In de tweede helft van 2020 werden dilemmaworkshops digitaal aangeboden. Daarnaast kunnen medewerkers

van ProRail melding maken van schendingen op het gebied van integriteit en compliance en zo nodig een beroep doen op de Klokkenluidersregeling via de procedure melden vermoede misstand. Het aantal meldingen is in 2020 vergelijkbaar met het aantal in 2019. Ondanks de lange periode van thuiswerken als gevolg van de coronamaatregelen blijven meldingen en signalen binnen komen. Het aantal meldingen is een compliment aan de cultuur en het leiderschap van ProRail: het duidt op openheid, aandacht voor integriteit en compliance, en aandacht voor elkaar. Meldingen zijn een mogelijkheid om medewerkers te helpen ontwikkelen en ProRail als organisatie te verbeteren. Het aantal meldingen vermoede misstand neemt duidelijk af t.o.v. voorgaande jaren, omdat IRC ook een meldingsprocedure heeft ontwikkeld voor meldingen die niet onder de klokkenluidersregeling vallen. Het risico is toenemend beheerst. Dit komt omdat steeds meer zicht is op wat er binnen ProRail leeft. Daarnaast is de capaciteit van de afdeling uitgebreid, waardoor dit risico in toenemende mate wordt beheerst.

Strategische programma's en projecten (TR4)

Risicobeschrijving

ProRail ontwikkelt en realiseert het spoorstelsel van de toekomst. Jaarlijks worden een groot aantal programma's en projecten uitgevoerd, waarbij we nu voor ruim € 1,2 miljard vernieuwing en verbetering aan het spoor en aan de stations realiseren en waarbij we groeien naar een productie van circa € 1,7 miljard in 2023. Het risico betreft het niet-realiseren van de doelstellingen van deze projecten en programma's qua scope, tijd, geld en omgevingsbewustzijn. Dit heeft gevolgen voor de capaciteit, beschikbaarheid en betrouwbaarheid van het spoor voor reizigers en verladers. Projecten en programma's zijn afhankelijk van de beschikbaarheid van interne en externe resources, treinrije periodes (TVP's) en materieel. Het werken op en om het spoor en de keten die daarvoor nodig is, levert een complex samenspel op, waarbij actief gestuurd moet worden op beheersing. Zo is er bij gewenste groei van de productie regeltijd nodig om de organisatie en de keten op te schalen.

Toelichting beheersing

Met Samenspel, portfoliosturing via het Masterplanningsproces en de interventies van Toekomstbestendig Werken Aan Het Spoor (TWAS) zetten we als organisatie stevig in op ketensamenwerking, inzicht en overzicht, sturing op basis van data en slimmer werken. De aannemers worden tweemaal per jaar actief geïnformeerd over het portfolio. De vervoerders worden goed betrokken bij de opgave en dit wordt verder geprofessionaliseerd. De efficiency-opgave en de groei van productie waarmaken in de veranderende omgeving van Samenspel is de uitdaging en moet zijn vruchten nog gaan afwerpen.

ProRail zet alles op alles om de benodigde verhoging in productie maakbaar te maken. We zien een aantal onzekerheden zoals het tijdig kunnen werven van specifieke kennis die schaars is op de markt, de markt is mogelijk niet in staat om het opgehoogde volume met een sprong te realiseren (door tekorten in kennis, kunde en resources), tegenvallende aanbestedingen met kostenverhogend effect en onvoldoende ruimte op het spoor om te werken. Dit vraagt van ons om onzekerheden zo goed mogelijk te managen. Een 100% garantie dat we exact deze productie gaan realiseren in de periode 2022-2025 is er uiteraard niet, maar wel doen we alles wat in onze mogelijkheden ligt om deze productie maakbaar te maken met mogelijke uitloop naar 2026 en 2027, zeker vanuit de ambities die wij als Nederland en als sector hebben om de wereld duurzamer te maken. Het maakbaar krijgen van de productieopgave doen we in samenspel met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat als beleidsmaker, de vervoerders en de aannemers.

COVID-19 heeft in 2020 niet tot vertraging van projecten geleid. De volgende projecten hebben specifieke aandacht: Airportsprinter, Alliantie Geldermalsen, Maaslijn, ZuidasDok, en de spanningssluis. Bij deze projecten is er druk op tijdige realisatie en financiering, en afhankelijkheid van derden. Schipholtunnel is in 2020 versneld uitgevoerd vanwege minder de intensieve dienstregeling ten gevolge van COVID-19.

Managementinformatie & rapportage (TR5)

Risicobeschrijving

Dit risico heeft betrekking op de betrouwbaarheid van de interne rapportages en tevens op de externe verslaggeving van ProRail, zijnde de jaarrekening, het jaarverslag, de halfjaarrapportages en de subsidieverantwoordingen. Tijdig, volledig en juist rapporteren is een noodzakelijke voorwaarde voor een adequate besturing van de organisatie en een vereiste ten behoeve van verantwoording naar opdrachtgevers, financiers en de overheid.

Toelichting beheersing

De beheersing van dit risico is op orde. De basisinrichting van onze AO/IB speelt een belangrijke rol hierin, maar ook het uitvoeren van aanvullende controlemaatregelen zoals data analyse en het zorg dragen van het juiste kennisniveau van onze medewerkers is van belang voor deze beheersing. Hiermee zorgen we dat we beschikken over tijdige, volledige en juiste informatie ten behoeve van onze interne rapportages en zorgen we met betrekking tot onze externe verantwoordingen voor het voldoen aan de van toepassing zijnde regelgeving en de bijbehorende getrouwheids- en rechtmatigheidsprincipes. In 2020 is er aandacht geweest voor het meer data-gedreven inrichten van de processen en verdere automatisering van onze transactionele processen. Deze initiatieven dragen bij aan de betrouwbaarheid van onze rapportage-informatie en zullen ook in 2021 verder toegepast worden.

Gekwalificeerde medewerkers (TR6)

Risicobeschrijving

De ruim 4.800 medewerkers (stand per ultimo 2020) bij ProRail werken aan de mobiliteit voor Nederland. Zij zijn de belangrijkste 'asset' in het realiseren van onze prestaties. ProRail is in hoge mate afhankelijk van de kwaliteit van zijn medewerkers. Het toprisico betreft het risico dat ProRail niet beschikt over voldoende gekwalificeerde medewerkers. De oorzaken kunnen zijn dat gekwalificeerde medewerkers onvoldoende worden behouden of aangetrokken in de key-functies, dat onvoldoende nieuw talent wordt ontwikkeld of aangetrokken, en dat demografische factoren en krapte of verstoring op de arbeidsmarkt, door bijvoorbeeld COVID-19, een rol spelen.

Toelichting beheersing

Om het risico beheerst te houden zijn verschillende programma's, activiteiten en campagnes gestart, zoals een wervingscampagne voor treindienstleiders. We werken op verschillende manieren aan het versterken van de positie van ProRails werkgeversmerk (o.a. stijging in de lijst beste werkgevers Intermediair, Computable). Daarnaast is er een programma om de prestatie- en ontwikkelcultuur te versterken door te sturen op resultaatgerichtheid en eigenaarschap, werken we concreet aan ons diversiteits- & inclusiebeleid en hebben we een actief stage- en afstudeerbeleid. Door COVID-19 waren aanvankelijk verschillende activiteiten op 'pauze' gezet, maar deze zijn in de tweede helft van 2020 weer opgestart. Job-events zoals beurzen op hogescholen en universiteiten vinden inmiddels weer volop plaats, maar dan in een online setting. Aanvullende beheersmaatregelen zijn het verder vergroten van de opleidingscapaciteit voor treinverkeersleiders. Verder zijn we samen met onze partners in de spoorsector in gesprek over hoe we positieve impulsen kunnen organiseren die bijdragen aan de risicobeheersing, niet alleen binnen ProRail.

Gebrek aan Financiering (TR7)

Risicobeschrijving

ProRail wil goede prestaties leveren voor de vervoerders en daarmee aan de reizigers en verladers. De uitdaging daarbij is om de toekomstige mobiliteitsgroei en productontwikkelingen te faciliteren, het huidige prestatieniveau op peil te houden, en om in te kunnen spelen op de behoeften/wensen van de stakeholders. Dit bij een hoger prijsniveau van materialen en arbeid, en bij een door intensiever gebruik sneller verouderende infrastructuur. Het risico betreft onvoldoende financiële middelen, met als gevolg uitstel van beheer, onderhoud, tijdige vervanging en vernieuwing van de infrastructuur en ICT-systemen.

Toelichting beheersing

ProRail heeft maatregelen getroffen om dit risico te beheersen. Enerzijds hebben we samen met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat het proces van onderbouwen en aanvragen van financiële middelen voor Beheer, Onderhoud en Vervangingen (BOV) voor de komende 15 jaar verder geprofessionaliseerd (inclusief een externe audit en het opstellen van scenario's). Met als resultaat dat het ministerie extra geld voor BOV heeft toegezegd voor de periode 2022 tot en met 2025 (zie berichten Prinsjesdag 2020 over reservering 1,4 miljard euro voor het spoor). Dit is besproken met de aannemers en stakeholders, zodat zij zich ook kunnen voorbereiden. Verder hebben we vanuit het opstellen van het middellange termijn logistiek plan met vervoerders en het ministerie beter inzicht gekregen in de productstappen voor de komende jaren en wat de impact daarvan is op onze integrale assets. Dit stelt ons in staat om tijdig te bepalen welke infaamregelen we moeten nemen, tijdig financiering te regelen en op tijd te starten met de uitvoering. Ten slotte zijn we de processen verder aan het inrichten en aan het verbeteren om op tijd op subsidiekansen in te spelen, zowel nationaal (e.g. klimaatvelop en nationaal groeifonds) als op Europees niveau (Recovery and Resilience Facility, Connecting Europe Facility).

Verstoring van de treindienst (TR8)

Risicobeschrijving

Dit risico betreft het risico op ernstige verstoring van de treindienstregeling. Het verzorgen van een betrouwbare en punctuele dienstregeling is een van de belangrijkste kernactiviteiten van ProRail. Ons spoorwegnet wordt intensief gebruikt, gebaseerd op een ingenieuze dienstregeling. Hierdoor kunnen verstoringen een complex karakter hebben (of krijgen bij samenloop). Daarom kennen we tal van preventieve maatregelen en werken we met vooraf bedachte maatregelen bij verstoringen om hinder zo beperkt mogelijk te houden en dus dienstverlening zo optimaal mogelijk te laten zijn. Verstoringen kunnen o.a. voortkomen uit falen van infrastructuur, ICT, energievoorziening, externe oorzaken (zoals weersinvloeden, derden, spoorlopers, aanrijdingen, suicides), defecten in materieel van vervoerders en evenementen.

Toelichting beheersing

De beheersing van dit risico is op orde. Ondanks dat we maatschappelijk te maken hebben met een grote crisis (COVID-19) zijn we in staat gebleken de volledige (en in het voorjaar aangepaste) dienstregeling waar te maken (een enkel incident daargelaten). Op basis van het crisismanagementplan (preventie) is een operationele crisisorganisatie neergezet die maatregelen heeft genomen om de veiligheid van kritische functies en taken te waarborgen, waardoor de operatie intact is gebleven. Maatregelen kennen een groot spectrum, van fysieke beveiliging van werkplekken tot de inzet van persoonlijke hygiënemiddelen, het actualiseren en aanscherpen van business continuity plannen, tot een dagelijks landelijk overleg waarin telkens 48 uur vooruitgekeken wordt of de kritische taken waargemaakt kunnen worden. De gebrekkige infrastructuur in het Rotterdamse havengebied geeft logistieke uitdagingen. Hier zit een potentieel uitstralings-effect naar het landelijk hoofdnet. Reden voor ProRail om de komende jaren programmatisch grootschalige verbeteringen door te voeren.

Beschikbare infracapaciteit (TR9)

Risicobeschrijving

De mobiliteitsbehoefte neemt de komende jaren aanzienlijk toe. Het risico bestaat dat ProRail niet kan voldoen aan de groei van het aantal reizigers- en tonkilometers per spoor. De uitbreiding van de infracapaciteit is afhankelijk van de beschikbare ruimte in Nederland, de technische staat van de infra en van externe partijen. ProRail voert diverse activiteiten uit om gereed te zijn voor de toenemende capaciteitsvraag.

Toelichting beheersing

Het toprisico is voldoende beheerst. Hoewel de trend nu is dat er weinig reizigers gebruik maken van de trein vanwege COVID-19 is de verwachting dat het aantal treinreizigers zal blijven groeien in de komende jaren.

Om het risico ook in de toekomst beheerst te houden kijkt ProRail verder vooruit. ProRail doet dit door invulling te geven aan het toekomstbeeld OV, het logistiek model middellange termijn (MLT), het implementeren van de visie Toekomstbestendig werken aan het spoor (TWAS) en door scherpe keuzes te maken op het gebied van capaciteitsverdeling. Vanwege de huidige staat van de infrastructuur en de blusvoorzieningen in het Rotterdamse havengebied staat het vervoer van gevaarlijke stoffen onder druk. Hier en ook op andere emplacementen wordt een plan uitgevoerd om de infra op orde te brengen, zodat het goederenvervoer weer veilig en conform plan kan rijden.

Beschikbaarheid van IT-systemen (TR10)

Risicobeschrijving

Met de digitale transformatie binnen het spoor zijn betrouwbare informatievoorziening en industriële automatisering meer en meer essentieel voor de bedrijfsvoering van ProRail. En aangezien met de toename van digitale technologie Cyber aanvallen op de spoorsector zullen toenemen, is digitale weerbaarheid vereist. Het betreft hier de beveiliging van onze Information Technology-systemen (planning en be-/bijsturing treindienst, interne bedrijfsvoering) en Operational Technology-objecten (bediening, energievoorziening, treinbeveiliging). Inbreuk kan hier niet alleen leiden tot niet-beschikbare systemen/objecten (en dus geen treinenloop), maar kan ook gevolgen hebben voor de veiligheid en het imago van ProRail.

Toelichting beheersing

Binnen dit toprisico is beschikbaarheid van systemen voldoende beheerst, wel vraagt vertrouwelijkheid (o.a. werken/bedienen op afstand) onze continue aandacht. Die aandacht is er binnen de cybersecurity architectuur, maar ook in het cybersecurity management-proces. Er is een Cyber Security Strategie ProRail opgesteld wat ProRail naar een hoger volwassenheidsniveau zal brengen. Gezien het feit dat spoorvervoer per definitie een ketenproces is, is verdere samenwerking noodzakelijk voor een cyber weerbare spoorsector. Binnen de ProRail operatie trekken AM en ICT samen op, maar ook buiten ProRail wordt al langer samengewerkt. Zo is op nationaal niveau, samen met de Rijksoverheid en vervoerders, een gemeenschappelijk Cyber Security Governance tot stand gekomen en wordt vorm gegeven aan een gezamenlijk Security Operations Center (SOC). Binnen Europa worden, samen met o.a. de Europese Commissie, cybersecurity-standaarden voor Rail opgesteld die gaan leiden tot beter beveiligde producten. Ook moeten eventuele cyber aanvallen op de sector tijdig worden gedetecteerd en de juiste opvolging krijgen, o.a. door informatie veilig met partners te delen. Binnen deze samenwerkingen zijn onderling vertrouwen, een gezamenlijk gevoel van verantwoordelijkheid en het nemen van eigenaarschap essentieel.

Leveranciersrisico (TR11)

Risicobeschrijving

ProRail besteed onderhoud en aanleg van het spoor uit aan ingenieurbureaus en aannemers en is hiermee afhankelijk van deze partijen. De risico's die voortkomen uit afhankelijkheid van producten en diensten van leveranciers noemen we het counterpart risico. Daarnaast wordt ProRail voor de uitvoering van zijn taken steeds meer afhankelijk van ICT en daarmee van ICT-leveranciers. De inspanningen van leveranciers brengen in verschillende mate risico's met zich mee. Counterpart risico kan optreden wanneer sprake is van belangenverstreming of fraude, wanneer de levering niet kan plaatsvinden door een belemmering in de "keten", door faillissement van de leverancier, door een gebrek aan capaciteit of gekwalificeerd personeel, door gebrek aan kwaliteitsbewaking of schaarste aan materialen voor projecten.

Toelichting beheersing

Het toprisico is voldoende beheerst, gelet op de wijze waarop we in 2020 alle beschikbare mankracht en middelen hebben beheerst, ondanks COVID-19. Omdat tot 2023 de inkoopproductie met circa 10-15% zal stijgen, blijft dit risico prominent op de agenda staan. Om de impact van COVID-19 te beperken is de relatie met de leveranciers geïntensiveerd, met veel aandacht voor opdrachtgeverschap. Vanwege een beperkt aantal aanbieders is gestart met een strategische heroriëntatie op de erkenningsregeling om de beschikbare markt te vergroten. Daarnaast is een integrale inkoopstrategie ontwikkeld, waardoor we duidelijker en voorspelbaarder naar de markt zijn, zodat de markt zich tijdig kan mobiliseren. Om personele capaciteitstekorten in de toekomst tegen te gaan, is MBO Railtechniek opgericht. De prioriteit binnen dit toprisico ligt bij het risico op onvoldoende (kritische) capaciteit. Dit risico betreft onder andere niet-beschikbare materialen. Door het nemen van mitigerende maatregelen zijn de verstoringen in de supply chain afgenomen. Daarnaast is spare parts management relevant, zodat ProRail meer regie neemt op beschikbaarheid van reserveonderdelen voor unicaten of systemen die op termijn uit de lucht gaan.



Assen





Stakeholders

Op reguliere basis blijven we in gesprek met stakeholders. Hierbij vragen wij onze stakeholders naar hun verwachtingen van ProRail. Daarnaast doen wij jaarlijks onderzoek naar de klanttevredenheid en de reputatie onder vervoerders, spoorpartners, overheden, omwonenden, treinreizigers en eigen medewerkers.

Onze stakeholders

ProRail heeft operationele processen ingericht voor de dialoog met de diverse groepen stakeholders en de tevredenheid hiervan wordt jaarlijks onderzocht.

Categorie	Stakeholder	Dialoog
Overheid	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (concessieverlener, subsidieverlener, aandeelhouder)	Beheerplannen, halfjaar- en jaarrapportages, gesprekken, aandeelhoudersvergaderingen
	Decentrale overheden, veiligheidsregio's	Bestuurlijke overleggen, gesprekken, klantarena's, stuurgroepen, relatiedagen, reputatieonderzoek
	Rijkswaterstaat	Gezamenlijke projecten, strategische alliantie
Opdrachtgevers	Opdrachtgevers (gemeenten, provincies)	Relatiedagen, reputatieonderzoek, tevredenheid
	Spoorpartners	Gunning, conferenties, allianties, inkoopbeleid, innovaties
Opdrachtnemers	Aannemers, leveranciers, ingenieursbureaus	Gesprekken, relatiedag
Klanten	Vervoerders	Verdeling capaciteit, accountmanagement, speerpunten, relatiedag, tevredenheidsonderzoek, samenwerking, concessieteams
	Decentrale overheden	Gesprekken, relatiedag
Publiek	Reizigers, verladers, terminals, havens en consumentenorganisaties	Tevredenheidsonderzoek, speerpunten, beheer stations, relatiedag
	Omwonenden	Omgevingscommunicatie, vragen en klachten
	De samenleving	Omgevingscommunicatie, campagnes en voorlichting, vragen en klachten, tevredenheidsonderzoek
	Media	Nieuwsberichten prorail.nl, woordvoering
Medewerkers	Medewerkers	Tevredenheidsonderzoek, performance management, panel, intranet, managementcascade, nieuwjaarsbijeenkomst, ProRail Festival
	Ondernemingsraad en vakbonden	Consultatie en overleg

ProRail heeft regelmatig contact met alle stakeholders, zowel proactief als reactief. Voor diverse stakeholders worden werkbezoeken georganiseerd. Binnen de regels die golden tijdens de coronacrisis zijn dit jaar bijvoorbeeld meerdere Tweede Kamerleden op werkbezoek geweest.

Onze spoorpartners

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

We willen maximaal maatschappelijk rendement behalen en publieke middelen op een rechtmatige en doelmatige manier besteden. Duurzame samenwerking stimuleert onze spoorpartners om te blijven investeren in kennis en oplossingsgerichte innovatie. Wij leggen ons

vooral toe op het specificeren, in concurrentie brengen en in onderling verband managen van de contracten met de spoorpartners. De werkzaamheden zelf besteden we waar mogelijk uit.

Samenwerking met havens en verladers

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

Met de havenbedrijven van Amsterdam en Rotterdam onderzoeken we de mogelijkheden om verdere groei van het goederenvervoer mogelijk maken. De aandacht gaat vooral uit naar verbetering van de kwaliteit van de gehele spoorgoederenvervoerketen in de havengebieden. Hiermee geven we deels invulling aan het prestatiegebied 'Aansluitingen' uit de beheerconcessie van ProRail.

Alliantie met Rijkswaterstaat

ProRail werkt actief samen met andere grote publieke opdrachtgevers, zoals sinds 2011 met Rijkswaterstaat. Bestaande samenwerkingen worden versterkt en uitgebreid en gezamenlijk ontplooiën we nieuwe initiatieven. Ook in de beheerconcessie 2015-2025 heeft de samenwerking met Rijkswaterstaat een prominente plaats. Gezamenlijk werken we aan thema's zoals marktbenadering, projectsamenwerking, arbeidsmarktstrategie, assetmanagement, tunneltechnologie en IT, communicatie, verkeersleiding en verkeersmanagement, innovatie, duurzaamheid en cyberveiligheid. De voortgang wordt structureel besproken en eens per jaar worden de bewindspersonen van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat geïnformeerd.

Samenwerking met de goederensector

We werken op vele fronten nauw samen met de goederensector. In het Directeuren Overleg Goederen en het Operationeel Management Overleg bespraken we alle zaken die het spoorgoederenvervoer raken. Daarnaast is samen met Havenbedrijf Rotterdam en Amsterdam een samenwerkingsprogramma gestart. Binnen dit programma zijn maatregelen benoemd die een bijdrage leveren aan de groei van het goederenvervoer per spoor. Elk kwartaal komt de Programmaboord bij elkaar om de voortgang te bespreken. In de Programmaboord zitten de COO van het Havenbedrijf Rotterdam, de CEO van het Havenbedrijf Amsterdam en de COO van ProRail.

Reizigers denken mee

In 2020 vond maandelijks het Landelijk Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer (Locov) plaats, waar ProRail samen met NS en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat in gesprek is met consumentenorganisaties als Rover, de ANWB, de wandelbond en de studentenvakbond. Dit overleg biedt ProRail de mogelijkheid om het (kritisch) perspectief van reizigers mee te nemen. Met Rover is intensief regulier overleg. Dat geldt in mindere mate ook voor de Maatschappij voor Beter OV.

Kennisgrenzen verleggen

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

- Met TNO bundelen we de kennis van beide partijen en TNO treedt op als onafhankelijk adviseur en toetsers bij innovatietrajecten.
- In samenwerking met TU Delft zetten we wetenschappelijke kennis en onderzoek in voor strategische vraagstukken.
- Het Loket Marktinnovaties zet de deur open voor innovaties uit de markt. Voorbeelden zijn het plaatsen van smart sensoren en de start met het testen van een geluiddiffractor op laag scherm langs het spoor. Binnen Next Generation Infrastructures 2 werken ProRail, RWS,

Schiphol, Alliander, Vitens en Havenbedrijf Rotterdam aan de uitwisseling en opbouw van kennis.

- Coalitie Groene Netten: een samenwerking van MVO Nederland en de infrabedrijven ProRail, Rijkswaterstaat, KPN, TenneT, Stedin, Enexis, Alliander, Gasunie op het gebied van vergroening en circulariteit.

Samenwerking met internationale partners

In 2020 heeft ProRail het aantrekkelijker maken van de trein als alternatief voor vliegverkeer binnen Europa verder op de kaart gezet. Een voorbeeld hiervan is actieve medewerking aan het advies 'Verzet de wissel' dat de Raad voor de Leefomgeving met Europese zusterinstellingen heeft uitgebracht over internationaal spoorvervoer voor passagiers. ProRail heeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat actief ondersteund bij het initiatief voor een 'international passenger rail platform' waarin EU-lidstaten en sector samenwerken aan het aantrekkelijker maken van het spoor voor internationale reizigers. Binnen Nederland heeft ProRail met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, KLM, Schiphol en NS de 'actieagenda AirRail' (actie-agenda trein en luchtvaart) ontwikkeld om de trein aantrekkelijker te maken als alternatief voor het vliegtuig op – om te beginnen – de bestemmingen Londen, Parijs, Brussel, Düsseldorf, Frankfurt en Berlijn. Inspeland op de EU GreenDeal, wat topprioriteit is van de Europese Commissie voor de komende jaren, heeft ProRail door Rebel Group onderzoek laten doen naar de potentie van CO₂-reductie bij het vervangen van vliegverkeer door treinverkeer en dit onderzoek onder de aandacht gebracht bij nationale en internationale stakeholders. In het verlengde hiervan heeft ProRail zich met andere spoorpartijen sterk gemaakt voor een goede plaats in het werkprogramma van de Europese Commissie met dito financiering. ProRail heeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat ondersteund bij het opstellen van overzichten met kansrijke spoorprojecten voor de komende EU-budgetperiode, met speciale aandacht voor de 'Resilience and Recovery Facility', waaruit voor Nederland in totaal 5,5 miljard euro beschikbaar is. ProRail heeft met NS zijn belangstelling als 'founding member' voor het Europese spooronderzoeksprogramma Shift2Rail2 kenbaar gemaakt.

ProRail is ook een actieve deelnemer aan het project Time Table Redesign, onder meer via de Rail Freight Corridors en RailNetEurope. Daarnaast houdt ProRail zich samen met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat bezig met internationale wet- en regelgeving om barrières op te heffen en grensoverschrijdend spoorvervoer te bevorderen. Dat betreft onder meer de nationale implementatie van het vierde spoorwegpakket en de verbetering van het Europese spoornetwerk TEN-T. Dit in aanloop naar de herziening van de TEN-T en Rail Freight Corridor verordening, die zijn voorzien voor 2021. In 2020 heeft ProRail een projectleider aangesteld die het ministerie verder terzijde staat bij het implementeren van de Europese technische standaarden (TSI's).

ProRail is lid van de wereldwijde spoororganisatie UIC, al ligt de focus bij samenwerking en uitwisseling tussen spoorbeheerders bij European Infrastructure Managers (EIM). Per juni 2020 is CEO John Voppen Vice-President van EIM. Binnen EIM trekt ProRail de werkgroepen ERTMS, Geluid, Telecom en LOC&PAS. In 2020 ontvingen ProRail en NS de top van het Zwitserse SBB voor een meerdaags werkbezoek en uitwisseling. Ook is uitgewisseld met delegaties uit Frankrijk, Estland, Letland en Litouwen, waarbij kennis delen centraal stond. ProRail heeft een specifieke internationale alliantie met Rijkswaterstaat en het Zweedse Trafikverket. We hebben actief bijgedragen aan de verdere uitwerking van de Joint Declaration of Intent met Duitsland om te komen tot gezamenlijke acties ter bevordering van spoorgoederenvervoer.

In 2020 hebben we als actief lid van PRIME (platform waar spoorbeheerders en Europese Commissie in participeren) deelgenomen aan een uitgebreide (jaarlijkse) internationale benchmark van PRIME. Daar kwam uit dat ProRail internationaal gezien goed presteert tegen relatief lage kosten. Binnen PRIME heeft ProRail het (co-)voorzitterschap van de subgroep Finance op zich genomen en dat van de subgroep safety culture beëindigd.

Betrokkenheid van onze stakeholders

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

Tevredenheid van onze klanten

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

Het onderzoeksbureau Kantar heeft het onderzoek net als in voorgaande jaren uitgevoerd. De onderzoeksopzet is gelijk aan de onderzoeken in 2017, 2018 en 2019.

Voor het jaar 2020 zijn, in afwachting van het project herijking prestatie-indicatoren, geen nieuwe streefwaarden opgenomen in het Beheerplan. Onderstaande tabel geeft de bodemwaarden en de behaalde resultaten weer.

Doelgroep	Jaar	Streefwaarde	Bodemwaarde	KPI score	Subjectief oordeel	Objectief oordeel
Reizigersvervoerders	2020	n.v.t.	6	6,7	7,0	6,4
	2019	7	6	7,0	7,0	6,9
Goederenvervoerders	2020	n.v.t.	6	5,9	5,8	6,0
	2019	7	6	5,4	5,4	5,5
Ladingbelanghebbenden	2020	n.v.t.	n.v.t.	5,9	5,9	6,0
	2019	n.v.t.	n.v.t.	6,0	6,4	5,8

De overall score is in 2020 voor reizigersvervoerders met 0,3 gedaald ten opzichte van 2019. De score voor goederenvervoerders is met 0,5 gestegen. Met deze scores heeft ProRail de afgesproken normen behaald voor reizigersvervoerders en voor goederenvervoerders. De bodemwaarde wordt getoetst op hele getallen. De score voor ladingbelanghebbenden is niet noemenswaardig veranderd.

Het aantal behaalde respondenten dat de enquête volledig heeft ingevuld bedroeg voor reizigersvervoerders 43 (in 2019: 42), voor goederenvervoerders 20 (in 2019: 11) en voor ladingbelanghebbenden 15 (in 2019: 16).

Reizigersvervoerders

ProRail als geheel en de verschillende afdelingen en processen krijgen van de reizigersvervoerders gemiddeld een voldoende of ruim voldoende. De gemiddelde cijfers variëren van een 5,7 tot een 8,1. Reizigersvervoerders zijn het meest kritisch over het proces Functiewijzigingen en het meest positief over het proces Afhandeling veiligheidsincidenten.

Overall is de waardering van de thema's/speerpunten voldoende onder reizigersvervoerders. Op een paar uitzonderingen na zijn bij de meeste thema's/speerpunten de scores voldoende tot ruim voldoende op inspanning en samenwerking, hoewel het resultaat soms te wensen over laat.

De belangrijkste prioriteiten voor reizigersvervoerders zijn het verbeteren van de interne organisatie van ProRail, en het verbeteren van de afstemming met vervoerders over benodigde toekomstige infrastructuur.

Goederenvervoerders

De ondervraagde goederenvervoerders beoordelen ProRail en de verschillende afdelingen en processen met een gemiddeld cijfer variërend tussen de 4,2 en 7,0. De helft van de afdelingen en processen krijgt een voldoende. Echter zijn er vier afdelingen/processen die een onvoldoende krijgen, namelijk ProRail als geheel, Functiewijzigingen, Functiehandhaving en Facturatieproces.

De meeste respondenten geven een 7 of hoger aan de medewerkers van ProRail, maar een significante groep geeft een onvoldoende. In de toelichting geven respondenten aan dat het afhangt van de medewerker en van de samenwerking met de rest van de organisatie.

Voor de meeste speerpunten geven de goederenvervoerders een onvoldoende voor het resultaat. De ontsluiting van informatie rondom milieu, omgeving en vergunningen wordt als complex en niet toegankelijk ervaren. Ook over het facturatieproces zijn goederenvervoerders kritisch. De goederenvervoerders vinden dat de resultaten van de aanpak om de infra op orde te brengen lang op zich laten wachten.

De meest genoemde prioriteit van de ondervraagde goederenvervoerders betreft het verbeteren van de infrastructuur en het onderhoud hiervan. Ook staat het verbeteren van de interne organisatie van ProRail op de prioriteitenlijst. Tot slot noemen enkele goederenvervoerders dat ze graag meer samenwerking met ProRail zien, zowel met henzelf als sectorbreed.

Ladingbelanghebbenden

De score voor ladingbelanghebbenden ligt in 2020 dicht bij hun oordeel in 2019. Deze doelgroep is op dit moment het meest kritisch over het proces Functiehandhaving.

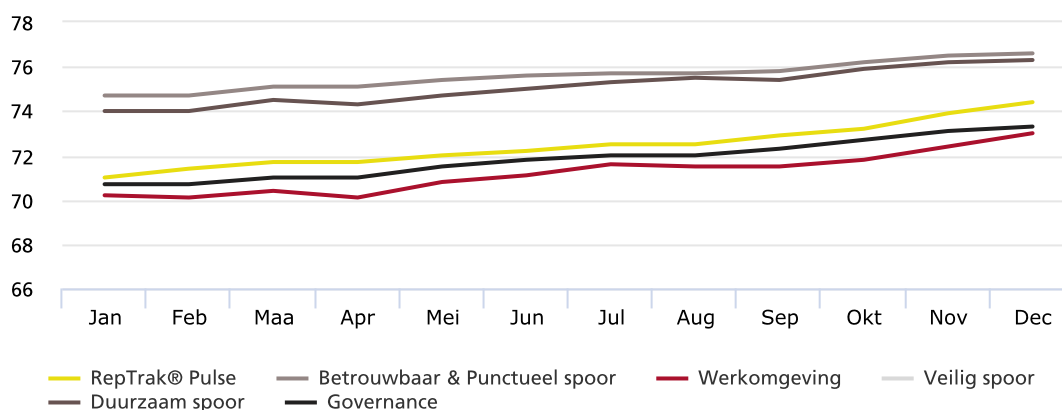
De meest genoemde prioriteit voor ProRail is om de infrastructuur op orde te krijgen. Dit heeft ook betrekking op het mogelijk maken van langere treinen.

Ander prioriteiten zijn zeer divers en variëren van de interne organisatie van ProRail, communicatie, specifieke delen van het spoornetwerk, tot de wens dat ProRail meer een leidende rol neemt in landelijke plannen.

Reputatie volgens treinreizigers

Onze reputatie laat in 2020 een stabiel en stevig beeld zien. De gemiddelde voortschrijdende reputatiescore onder treinreizigers in 2020 is 74,4 op een schaal van 100 (2019: 70,7). De ingezette stijging vanaf 2016 heeft zich in 2020 verder doorgezet. Een score van 60 of hoger binnen de Europese transportsector wordt gezien als (zeer) goed, een score tussen de 50 en 60 als gemiddeld en een score van 50 of lager als zwak. Om het reputatieniveau vast te houden of te verbeteren, richten we onze communicatie op die thema's die veel impact hebben op onze reputatie, zoals het doelmatig en verantwoord gebruik van publieke gelden, een veilige spooromgeving en stations, eerlijk en integer handelen en zorgen voor een vlot herstel bij problemen met het spoor.

Reptrak treinreizigers voortschrijdend gemiddelde scores



Reputatie volgens stakeholders

Elk jaar laten wij The RepTrak Company™ een reputatieonderzoek onder de doelgroepen overheden, bouwsector en arbeidsmarkt uitvoeren. De resultaten van 2020 zijn positief onder alle drie de stakeholdergroepen. Onze reputatie is sterk (>65) onder bouwers (77,8), de arbeidsmarkt (70,4) en bij overheden (68,2 –met voorzichtigheid interpreteren n=20). Daarmee scoren de drie stakeholdergroepen op alle parameters ‘groen’, dat staat voor bovengemiddeld.

De reputatie van ProRail daalt bij de arbeidsmarkt voor het tweede opeenvolgende jaar na een topscore te hebben bereikt van 77,6 in 2018. Overheden en bouwers zijn een stuk positiever dit jaar vergeleken met vorig jaar. ProRail laat over de afgelopen 4 jaren een opmerkelijke prestatie zien bij deze stakeholders; de reputatie beweegt van gemiddelde reputatiescores in 2016 naar sterke scores van 18 punten hoger in 2020. De reputatie van ProRail is nog nooit zo sterk geweest onder beide groepen sinds we de meting startten in 2010.

De reputatie van ProRail is uitzonderlijk hoog onder bouwers (77,8), zelfs sterker dan onder treinreizigers (75,8), gevolgd door de arbeidsmarkt (70,4), welke van 2015-2019 de meest positieve stakeholdergroep was. ProRail scoort dit jaar hoger bij overheden (68,2) dan bij niet-treinreizigers (65,9).

Samenvattend is de beeldvorming over ProRail bovengemiddeld en positief in de context van de categorie openbaar vervoer.

In contact met onze stakeholders

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

In dialoog met onze stakeholders

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

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

Materialiteitsanalyse

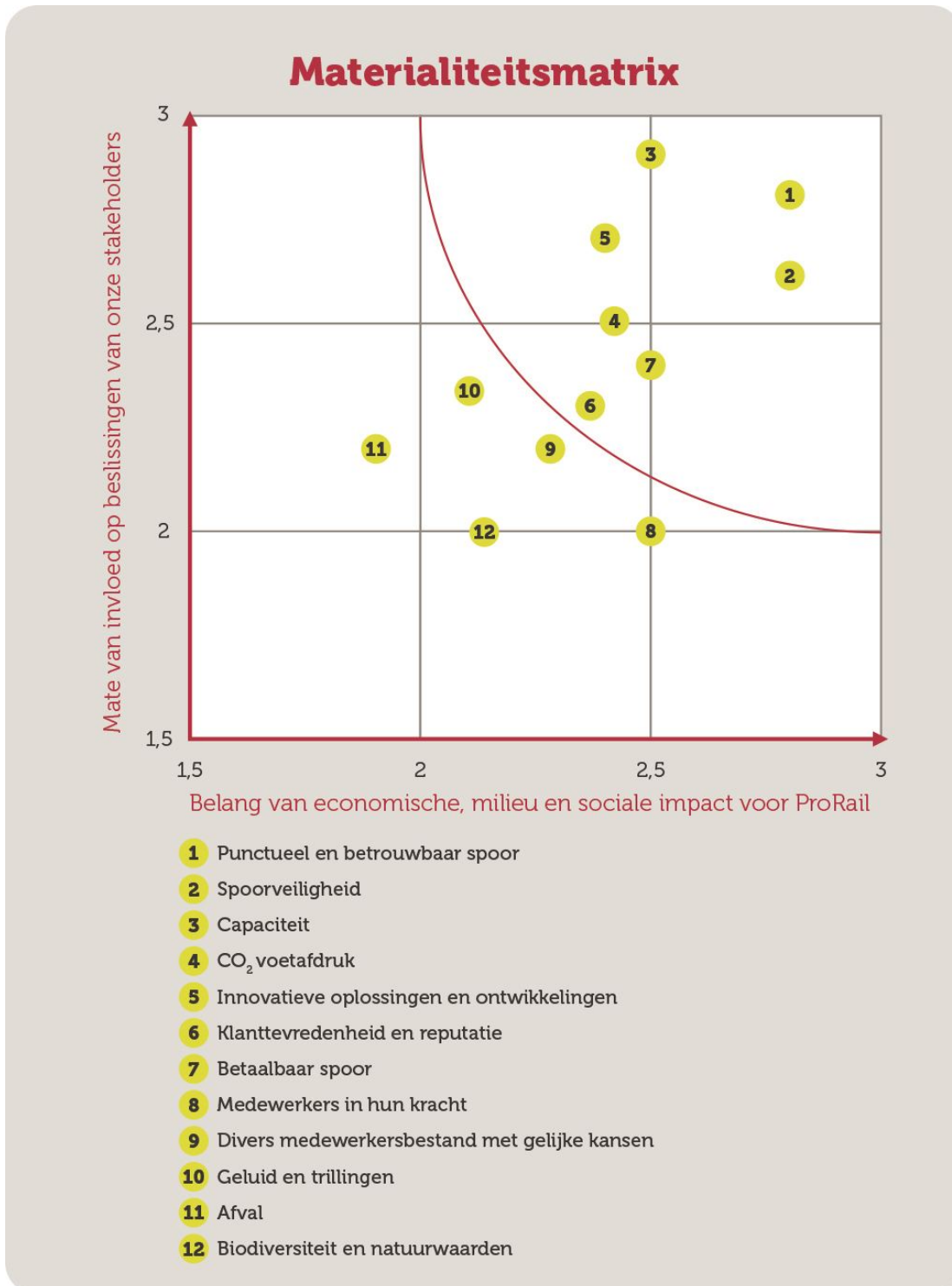
Door middel van een materialiteitsanalyse inventariseren wij minimaal één keer per drie jaar welke duurzaamheidsthema's materieel zijn voor ProRail en onze stakeholders. De impact en relevantie van de materiële thema's worden samengevat in de materialiteitsmatrix. Hiermee sluiten wij aan bij de rapportage volgens Global Reporting Initiative (GRI).

Eind 2018 is een uitgebreide materialiteitsanalyse uitgevoerd, waarbij ook de herijking van de materialiteitsmatrix 2018-2020 heeft plaatsgevonden.

In 2021 vindt een herijking van de materialiteitsmatrix plaats, waarbij zowel de externe als de interne stakeholders van ProRail worden geconsulteerd. Vooruitlopend op deze herijking is eind 2020 reeds een enquête uitgezet onder een gedeelte van het hoger management van ProRail, waaronder de executive committee. Daarbij is gestreefd naar een samenstelling die representatief is voor ProRail als geheel. Deze enquête dient ter signalering van eventuele wijzigingen in het relatieve belang van bestaande materiële thema's voor 2020, maar heeft ook als doel om te inventariseren of er aanvullende thema's zijn die we moeten beoordelen in de uitgebreidere herijking van de matrix in 2021.

Materialiteitsmatrix en de thema's van 2020

De resultaten van de tussentijdse consultaties hebben wij verwerkt in de materialiteitsmatrix 2020. De matrix geeft een duidelijk overzicht van de mate van belang van de respectievelijke thema's voor de stakeholders (y-as), afgezet tegen het belang van deze thema's voor ProRail (x-as). De thema's in de rechterbovenhoek hebben topprioriteit.



De materiële thema's van 2020 vertegenwoordigen zo volledig mogelijk het spectrum van maatschappelijke en duurzaamheidsissues waar ProRail mee te maken heeft en sluiten aan bij de rapportage volgens Global Reporting Initiative (GRI). Sommige thema's zijn vanwege de grote reikwijdte opgesplitst in subthema's, maar voor de overzichtelijkheid logisch geclusterd onder een samenhangende noemer. De (sub)thema's worden toegelicht onder de matrix.

De weergave van de relevantie van de thema's voor onze stakeholders achten wij nog representatief voor het jaar 2020. Uit de enquête die in 2020 is gehouden onder het hogere management van ProRail zijn wel kleine verschuivingen gebleken. Deze hebben wij doorgevoerd in de materialiteitsmatrix 2020. De meest opvallende verschuivingen zijn te zien bij de thema's 'duurzaam inzetbare medewerkers', 'diversiteit en gelijke kansen' en 'biodiversiteit en natuurwaarden'. Voor al deze thema's geldt dat ze een hogere mate van relevantie toegekend hebben gekregen. Bij de volledige herijking van de materialiteitsmatrix in 2021 gaan wij dieper in op deze thema's om meer inzicht te krijgen in de relatie hiervan tot de overige materiële thema's. Dit is met name van belang voor het thema 'diversiteit en gelijke kansen', omdat onze stakeholders dit thema ook een relatief hoog belang meegeven in relatie tot de overige thema's.

1. Punctueel en Betrouwbaar spoor

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

- *Punctueel spoor*

ProRail wil dat reizigers en goederen op de geplande tijd aankomen op hun bestemming.

- *Betrouwbaar spoor*

Leveringszekerheid: de levering van beschikbare treinpaden garanderen en treinen laten rijden volgens de geplande dienstregelingen. Door goed en preventief onderhoud proberen we verstoringen zo veel mogelijk te voorkomen. Als zich verstoringen voordoen, zetten we ons in om de afhandeling te versnellen en de impact voor onze stakeholders te beperken. We handelen zo betrouwbaar mogelijk door voorspelbaar in informatiebehoefte te voorzien.

2. Spoorveiligheid

Spoorveiligheid omvat vier hoofdstromen:

- *Veilige werkomgeving*

Onze eigen medewerkers, onze opdrachtnemers en vervoerders verwachten veilige werkomstandigheden op en rond het spoor.

- *Veilig reizen op het spoor, stations en emplacementen*

Reizigers en verladers moeten kunnen rekenen op veilige infrastructuur en verkeersleiding over het spoor en op veilige en toegankelijke stations en emplacementen.

- *Veilige leefomgeving*

Voor de samenleving en omwonenden van het spoor draagt ProRail de verantwoordelijkheid om te zorgen voor een veilige leefomgeving rond het spoor met aandacht voor sociale veiligheid en verkeersveiligheid.

- *Cybersecurity*

Digitalisering brengt het risico met zich mee dat op afstand onrechtmatig toegang wordt verschaft tot de digitale omgeving en systemen. Voor ProRail zou dit grote gevolgen kunnen hebben voor de betrouwbaarheid en de veiligheid van de diensten. ProRail draagt zorg voor gedegen beveiliging van de digitale omgeving en systemen om onrechtmatige toegang te voorkomen.

3. Capaciteit

Het thema capaciteit is onderverdeeld in de volgende subthema's:

- *Capaciteit*

De vraag naar vervoer per trein groeit sterk voor zowel reizigers als goederen. Om deze vraag te faciliteren vergroten wij de capaciteit op het spoor en de stations en optimaliseren wij de benutting hiervan. Waar nodig breiden we de capaciteit uit met infrastructurele aanpassingen.

- *Intermodaliteit*

Samen met partners van andere modaliteiten spelen we optimaal in op de deur-tot-deur vervoersvraag

4. CO₂-voetafdruk

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

- *Duurzame energie*

Klimaatverandering is een wereldwijd probleem. ProRail draagt bij aan de verlaging van CO₂-uitstoot door zoveel mogelijk duurzame energie in te kopen en waar mogelijk zelf op te wekken.

- *Energieverbruik*

ProRail heeft invloed op het eigen energieverbruik en op dat van treinen en streeft naar reductie hiervan om bij te dragen aan verlaging van de CO₂-uitstoot.

- *Duurzaam/circulair materiaalgebruik*

ProRail stimuleert duurzaam/circulair materiaalgebruik bij aanbestedingen en draagt hiermee bij aan verlaging van de CO₂-uitstoot.

- *Modal-shift*

Wij stimuleren meer gebruik van (inter)nationale treinen in plaats van de (vracht)auto en het vliegtuig om bij te dragen aan de klimaatdoelen van Parijs.

5. Innovatieve oplossingen en ontwikkelingen

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

6. Klanttevredenheid en reputatie

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

7. Betaalbaar spoor

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

8. Duurzame inzetbare medewerkers

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

9. Diversiteit en gelijke kansen

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

10. Geluid en trillingen

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

11. Afval

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

12. Biodiversiteit en natuurwaarden

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

Maatschappelijk verslagleggingsbeleid



Reikwijdte

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

Keuze van onderwerpen

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

Informatie- en prestatie-indicatoren

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

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

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

De informatie- en prestatie-indicatoren in dit verslag hebben betrekking op het door ProRail beheerd gebied. Voor specifieke afspraken over de indicatoren verwijzen wij naar het Beheerplan 2020/2021.

Consistentie

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

Verslaggevingscriteria GRI

Dit jaarverslag is opgesteld overeenkomstig de internationale standaarden van het Global Reporting Initiative (GRI) voor verslaglegging over duurzaamheid en MVO. ProRail rapporteert op basis van GRI Standards: Core option. Er is een tabel (GRI Content Index) opgenomen waaruit de voor ons van toepassing zijnde standaarden blijken, gebaseerd op de materiele onderwerpen zoals deze naar voren komen uit de materialiteitsmatrix. De GRI Content Index is voorzien van verwijzingen naar de secties van het jaarverslag waar informatie te vinden is over de gevraagde informatie in de standaarden. Onze maatschappelijke verslaglegging over 2020 is beoordeeld door een onafhankelijke externe accountant, wiens assurance verklaring is opgenomen in dit jaarverslag.

GRI-verslaglegging

Deloitte Accountants heeft een assurance-opdracht uitgevoerd die gericht was op het verkrijgen van een beperkte mate van zekerheid dat de niet-financiële informatie in de hoofdstukken 'Kerncijfers', 'Het jaar 2020', 'Profiel van ProRail', 'Spoorprestaties', 'Maatschappelijke prestaties', 'Onze medewerkers', 'Stakeholders', 'Maatschappelijk verslagleggingsbeleid' en 'GRI-verslaglegging' in het jaarverslag 2020 van ProRail in alle van materieel belang zijnde aspecten juist is weergegeven in overeenstemming met de GRI Standards (Core option) van Global Reporting Initiative, de Handreiking maatschappelijke verslaggeving van de Raad voor de Jaarverslaggeving en de interne verslaggevingscriteria van ProRail. De assurance verklaring is enkel opgenomen in het jaarverslag van ProRail B.V. en niet in het jaarverslag van Railinfratrust B.V.

GRI Content Index

GRI Standard	Omschrijving	Verwijzing	Omissie
GRI 102: Algemene indicatoren 2016			
Organisatieprofiel			
102-1	Naam van de organisatie	Profiel (Juridische structuur), Besturing (Corporate Governance)	
102-2	Voorname merken, producten en/of diensten	Profiel van ProRail (Organisatie en activiteiten; Wat wij doen)	
102-3	Locatie van het hoofdkantoor van de organisatie	Profiel van ProRail (Organisatie en activiteiten; Werkgebied)	
102-4	Het aantal landen waar de organisatie actief is	Profiel van ProRail (Organisatie en activiteiten; Werkgebied)	
102-5	Eigendomsstructuur en rechtsvorm	Profiel (Organisatie en activiteiten; Juridische structuur), Corporate governance (Structuur van de onderneming)	
102-6	Afzetmarkten	Profiel van ProRail (Organisatie en activiteiten: Werkgebied), Onze waardeketen	
102-7	Omvang van de verslaggevende organisatie	Kerncijfers, Jaarrekening (Balans)	
102-8	Samenstelling medewerkersbestand	Kerncijfers (Medewerkers), Medewerkers (Diversiteit en Inclusiviteit; Vrouwen in de top van ProRail), Medewerkers (Diversiteit en Inclusiviteit; Verdeling man-vrouw) Onze medewerkers (Onze medewerkers; Cao), Overige niet-financiële informatie	ProRail is actief in Nederland, een weergave naar regio is niet van toepassing.
102-9	Omschrijving van de toeleveringsketen van de organisatie	Profiel van ProRail (Organisatie en activiteiten: Werkgebied), Onze waardeketen, Financiële prestaties 2018 (Effectieve bestedingen)	
102-10	Significante veranderingen voor de organisatie en de keten		Niet van toepassing: Er zijn in het rapportagejaar geen significante veranderingen geweest betreffende de omvang, structuur, eigendom of de waardeketen.

102-11	Uitleg over de toepassing van het voorzorgsprincipe door de verslaggevende organisatie	Risicomanagement	
102-12	Extern ontwikkelde economische, milieugerelateerde en sociale handvesten, principes die door de organisatie worden onderschreven	Overige niet-financiële informatie	
102-13	Lidmaatschappen van verenigingen en/of nationale internationale belangenorganisaties	Overige niet-financiële informatie	
Strategie			
102-14	Verklaring van de hoogste beslissingsbevoegde van de organisatie	Het jaar 2020	
Ethiek en Integriteit			
102-16	Beschrijving van de door de organisatie gehanteerde waarden, principes, standaarden en gedragsnormen, zoals een gedragscode	www.prorail.nl/corporate-governance/ gedragscode	
Bestuur			
102-18	De bestuursstructuur van de organisatie	Corporate Governance (Raad van commissarissen), Corporate Governance (Raad van bestuur)	
Betrokkenheid stakeholders			
102-40	Overzicht van groepen belanghebbenden die de organisatie heeft betrokken	Stakeholders (Onze stakeholders), Stakeholders (In contact met onze stakeholders)	
102-41	Percentage werknemers dat onder een collectieve arbeidsovereenkomst valt	Medewerkers (Onze medewerkers; Cao)	
102-42	Uitgangspunt voor inventarisatie en selectie van belanghebbenden	Stakeholders (Onze stakeholders), Stakeholders (In contact met onze stakeholders)	
102-43	Wijze waarop belanghebbenden worden betrokken	Stakeholders (Betrokkenheid van onze stakeholders), Stakeholders (In contact met onze stakeholders)	
102-44	Belangrijkste onderwerpen en vraagstukken die uit het overleg met belanghebbenden naar voren zijn gekomen	Stakeholders (Betrokkenheid van onze stakeholders), Stakeholders (In contact met onze stakeholders)	
Verslaggeving			
102-45	Overzicht van alle ondernemingen die in de geconsolideerde jaarrekening zijn opgenomen en die niet onder dit verslag vallen		Niet van toepassing: ProRail heeft per jaareinde geen deelnemingen en stelt dan ook geen geconsolideerde jaarrekening op.
102-46	Proces voor het bepalen van de inhoud en specifieke afbakening van het verslag en hierbij gehanteerde uitgangspunten	Maatschappelijk verslagleggingsbeleid, Stakeholders (In contact met onze stakeholders), Maatschappelijk verslagleggingsbeleid, Stakeholders (Materialiteitsanalyse)	
102-47	Materiële onderwerpen die tijdens het proces ter bepaling van de inhoud van het verslag zijn vastgesteld	Maatschappelijk verslagleggingsbeleid, Stakeholders (Materialiteitsanalyse)	
102-48	Gevolgen van een eventuele herformulering van informatie die in een eerder verslag is verstrekt	Maatschappelijkverslagleggingsbeleid (Consistentie), Overige niet-financiële informatie	

	en de redenen voor deze herformulering	
102-49	Wijzigingen in de rapportage	Stakeholders (Materialiteitsanalyse)
102-50	Verslaggevingsperiode	Overige niet-financiële informatie
102-51	Datum van het meest recente vorige verslag	Overige niet-financiële informatie
102-52	Verslaggevingcyclus	Overige niet-financiële informatie
102-53	Contactpersoon voor vragen over het verslag of de inhoud daarvan	Overige niet-financiële informatie
102-54	Claims omtrent het rapporteren in overeenstemming met de GRI Standards	Maatschappelijk verslagleggingsbeleid (Verslaggevingscriteria GRI)
102-55	GRI Content Index	GRI Content Index
102-56	Beleid met betrekking tot het verkrijgen van externe assurance van het verslag en verwijzing naar het externe assurance-rapport	Maatschappelijkverslagleggingsbeleid (Verslaggevingscriteria GRI), Assurance-rapport van de onafhankelijke accountant

Betaalbaar spoor (GRI 201: Economische prestatie 2016)

103-1/2/3	Managementbenadering	Maatschappelijk verslagleggingsbeleid, Stakeholders (In contact met onze stakeholders), Stakeholders (Materialiteitsanalyse), GRI-verslaglegging (Afbakening materiële thema's), Financiën
201-1	Directe economische waarden die zijn gegenereerd en gedistribueerd	Jaarrekening
201-3	Dekking van de sociale-, en pensioenverplichtingen van de organisatie	Jaarrekening
201-4	Financiële steun van een overheid	Jaarrekening

CO₂-voetafdruk (GRI 302: Energie 2016)

103-1/2/3	Managementbenadering	Maatschappelijk verslagleggingsbeleid, Stakeholders (In contact met onze stakeholders), Stakeholders (Materialiteitsanalyse), GRI-verslaglegging (Afbakening materiële thema's), Maatschappelijk verantwoord ondernemen, Maatschappelijke prestaties (Duurzaam spoor)
302-1	Energieverbruik binnen de organisatie	Overige niet-financiële informatie
302-2	Energieverbruik buiten de organisatie	Overige niet-financiële informatie
302-3	Energie intensiteit	Overige niet-financiële informatie
302-4	Reductie van het energieverbruik	Overige niet-financiële informatie
302-5	Reductie van de energiebehoefte ten aanzien van producten en diensten	Overige niet-financiële informatie

CO₂-voetafdruk (GRI 305: Emissies 2016)

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

		Maatschappelijke prestaties (Duurzaam spoor)	
305-1	Directe emissies van broeikasgassen (scope 1)	Overige niet-financiële informatie	
305-2	Indirecte emissies van broeikasgassen (scope 2)	Overige niet-financiële informatie	
305-3	Andere indirecte emissies van broeikasgassen (scope 3)	Overige niet-financiële informatie	Momenteel hebben wij geen inzicht in de scope 3 inzet van Biobrandstoffen. Wij zullen in 2021 onderzoeken of dit een materiële emissie is.

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

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

PRORAIL: Punctueel en betrouwbaar spoor

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

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

103-1/2/3	Managementbenadering	Maatschappelijk verslagleggingsbeleid, Stakeholders (In contact met onze stakeholders), Stakeholders (Materialiteitsanalyse), GRI-verslaglegging (Afbakening materiële thema's), Spoorprestaties (Veiligheid; Veilig leven), Spoorprestaties (Veiligheid; Veilig reizen), Spoorprestaties (Veiligheid; Veilig werken)
-----------	----------------------	---

403-9 Werkgerelateerde verwondingen Overige niet-financiële informatie Het volume van werk van sporaanemers is een concurrentiegevoelig gegeven, waardoor wij niet beschikken over het aantal gewerkte uren van de door opdrachtnemers ingezette medewerkers. Hierdoor kunnen wij niet rapporteren over de verhouding van de arbeidsongevallen ten opzichte van het gewerkte aantal uren.

ProRail indicator	Veilig werken: Aantal arbeidsveiligheidsincidenten	Spoorprestaties (Veiligheid; Veilig werken)
ProRail indicator	Veilig leven: Aantal aanrijdingen op overwegen	Spoorprestaties (Veiligheid; Veilig leven)
ProRail indicator	Veilig leven: Aantal suïcides	Spoorprestaties (Veiligheid; Veilig leven)
ProRail indicator	Veilig reizen: Aantal botsingen trein-trein	Spoorprestaties (Veiligheid; Veilig reizen)
ProRail indicator	Veilig reizen: Aantal ontsporingen	Spoorprestaties (Veiligheid; Veilig reizen)
ProRail indicator	Veilig reizen: Aantal STS-passages (roodseinpassages)	Spoorprestaties (Veiligheid; Veilig reizen)

PRORAIL: Capaciteit

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

PRORAIL: Innovatieve oplossingen en ontwikkelingen

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

PRORAIL: Klanttevredenheid en reputatie

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

Afbakening materiële thema's

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

Overige niet-financiële gegevens

Aanvullende algemene informatie

Aanvullende informatie medewerkers

Samenstelling medewerkersbestand	De samenstelling van het medewerkersbestand is berekend op basis van het aantal medewerkers met een dienstverband in het boekjaar.
Aantal medewerkers naar dienstverband (vast/bepaalde tijd)	In 2020 heeft 97,0% van de medewerkers van ProRail een vast dienstverband. De overige 3,0% van de medewerkers heeft een dienstverband voor bepaalde tijd.
	Verhouding van vrouwelijke medewerkers naar type dienstverband: 96,9 % vast, 3,1% bepaalde tijd.
	Verhouding van mannelijke medewerkers naar type dienstverband: 97,0% vast, 3,0% bepaalde tijd.
Aantal medewerkers naar dienstverband (full-time/part-time)	In 2020 heeft 86,1% van de medewerkers van ProRail een full-time dienstverband. De overige 13,9% van de medewerkers heeft een part-time dienstverband.
	Verhouding van vrouwelijke medewerkers naar full-time/part-time dienstverband: 64,0% full-time, 36,0% part-time.
	Verhouding van mannelijke medewerkers naar full-time/part-time dienstverband: 94,4% full-time, 5,6% part-time.

Inhuur medewerkers ProRail maakt gebruik van aannemers met eigen personeel of inhuur. ProRail gunt opdrachten via aanbestedingstrajecten. Hierbij worden aan de aannemer geen eisen gesteld over de samenstelling van het medewerkersbestand of aan het aantal uur dat hij medewerkers daadwerkelijk inzet op de opdracht. Hierdoor is voor ProRail niet betrouwbaar vast te stellen wat de omvang hiervan is.

Aanvullende informatie veiligheid: Werkgerelateerde verwondingen

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

De werkgerelateerde gevaren die een risico op ernstig letsel met zich meebrengen, zijn in samenwerking met de spooraanbidders in railAlertverband bepaald en vastgelegd in een Arbocatalogus: <https://arbo.railalert.nl/>. Daarnaast beschikt ProRail voor het eigen personeel over een Risico Inventarisatie & Evaluatie (RI&E) en over preventiemedewerkers. Maatregelen en acties die zijn genomen of worden uitgevoerd om werkgerelateerde gevaren te elimineren en risico's te minimaliseren zijn vastgelegd in het 'Meerjarenplan BVR Arbeidsongeval 2019-2021'. Verbetermaatregelen in relatie tot spoorwerk worden samen met aannemers in railAlertverband genomen.

Voor de berekening van onderstaande gerapporteerde verhouding verwondingen ten opzichte van het aantal gewerkte uren is gerekend met 1.000.000. Het in het boekjaar gewerkte aantal uren door ProRail medewerkers is 8.388.749 uur.

Aantal doden als gevolg van werkgerelateerd letsel	In 2020 waren geen fatale werkgerelateerde ongevallen onder de medewerkers van ProRail en de medewerkers van aannemers.
Aantal ernstig gewonden als gevolg van werkgerelateerde ongevallen	In 2020 was sprake van drie werkgerelateerde ongevallen waarbij medewerkers ernstig gewond zijn geraakt. In twee gevallen betrof het beknelling en in één geval betrof het een zonnesteek. In alle gevallen ging dit om medewerkers van aannemers. Geen gevallen bekend voor ProRail medewerkers.
Aantal bekende werkgerelateerde ongevallen, waarbij sprake was van letsel en verzuim	In 2020 was in totaal sprake van 38 werkgerelateerde ongevallen, waarbij sprake was van letsel en verzuim. In één geval betrof het een medewerker van ProRail en in 37 gevallen betrof het een medewerker van een aannemer. De verhouding verwondingen ten opzichte van het gewerkte aantal uren voor de medewerkers van ProRail is 0,12.
De belangrijkste oorzaken van werkgerelateerde ongevallen	Vallen, stoten, struikelen, zonnesteek, beknellen en geraakt door objecten.

Overige aanvullende informatie

ProRail heeft de volgende externe charters onderschreven	<ul style="list-style-type: none"> - UN Global Compact principles (middels lidmaatschap UIC) - Meerjarenafspraken energie (MJA3) - Green Deal Duurzaam GWW - De Nederlandse Corporate Governance Code - CO₂-prestatieladder - Global Reporting Initiative
ProRail is aangesloten bij de volgende associaties	European Rail Infrastructure Managers (EIM), Union Internationale des Chemins de Fer (UIC), Rail Net Europe (RNE), Platform of Rail Infrastructure Managers in Europe (PRIME), Rail Cargo Information Netherlands, Railforum, NextGeneration Infrastructure, railAlert, Stichting bewuste bouwers, Raad voor Vastgoed Rijksoverheid, Rijksprojectenacademie, Stichting Klimaatvriendelijke Aanbesteden en Ondernemen, Kennis in het Groot (KING), Stichting Ondergronds Bouwen, Raad van Advies Instituut voor Bouwrecht, Adviesraad van de Raad van Arbitrage voor de bouw, Stichting Bouwpluim, Bouwreflectie, Innovatietafel, Stichting Vernieuwing Bouw, Dutch Innovation Centre for Electric Road Transport, VNO-NCW, De Slinger Utrecht, Gezondheidsfondsen voor rookvrij.
Gevolgen van een eventuele herformulering van informatie die in een eerder verslag is verstrekt en de redenen voor deze herformulering	In het jaarverslag 2020 is geen sprake van herformulering van informatie die in een eerder verslag is verstrekt.
Verslaggevingsperiode	1 januari 2020 t/m 31 december 2020
Datum van het meest recente vorige verslag	10 april 2020
Verslaggevingscyclus	Jaarlijks

Contactpersoon voor vragen over het verslag of de inhoud daarvan Zie: <http://www.prorail.nl/contact>

Aanvullende informatie CO₂-voetafdruk

Vanwege het ontbreken van definitieve cijfers inzake het energieverbruik en de uitstoot over 2020 rapporteren we met terugwerkende kracht over de realisatie 2019.

Aanvullende informatie energieverbruik

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

Energieverbruik binnen de organisatie uit duurzame bronnen (renewable)	Totaal energieverbruik binnen de organisatie uit duurzame bronnen in 2019 was 1.253 TJ. Dit is opgebouwd uit 1.190 TJ groene elektriciteit (inclusief 10 TJ zelf opgewekte elektriciteit) en 63 TJ groen gas.
--	---

Energieverbruik binnen de organisatie uit grijze bronnen (non-renewable)	Totaal energieverbruik uit grijze bronnen in 2019 was 94 TJ. Dit is opgebouwd uit 30 TJ gewoon gas, 26 TJ stadsverwarming en 1 TJ diesel ten behoeve van noodstroomaggregaten.
--	--

Totaal elektriciteitsgebruik	Het totale elektriciteitsgebruik van ProRail bedroeg in 2019 136 GWh.
------------------------------	---

Totaal gasgebruik	Het totale gasverbruik van ProRail bedroeg in 2019: 2,9 mln. m ³ gas.
-------------------	--

Energieverbruik buiten de organisatie	Totaal energiegebruik buiten de organisatie in 2019 bedroeg: 13.806 TJ (2018: 13.787 TJ). Dit is inclusief energieverbruik van dieseltreinen.
---------------------------------------	---

Energie-intensiteit	De energie intensiteit van ProRail is onderverdeeld naar drie categorieën:
---------------------	--

- Stations (gerapporteerd per m²): 0,264 TJ/m²
- Infra (per km spoor): 102,96 GJ/km
- Kantoren (per m²): 1,15 GJ/m²

De energie intensiteit van de stations bevat elektriciteit, aardgas (incl. groen gas) en stadsverwarming. De energie intensiteit van infra en kantoren bevat elektriciteit, aardgas (incl. groen gas) en stadsverwarming en dieselverbruik noodstroomaggregaten.

De energie Efficiency Index bedroeg 109% in 2019 en heeft betrekking op energieverbruik binnen de organisatie.

Het basisjaar voor het bepalen van de energie Efficiency Index is 2015. Dit is gelijk aan het basisjaar van de energiedoelstellingen die zijn opgenomen in het Meerjarenplan Duurzaamheid 2016-2030.

Reductie van het energieverbruik	ProRail heeft in 2019 voor 31 TJ aan procesmaatregelen getroffen, grotendeels besparing door stationsmaatregelen (27 TJ).
----------------------------------	---

Het basisjaar voor het bepalen van de procesmaatregelen is 2015. Dit is gelijk aan het basisjaar van de energiedoelstellingen die zijn opgenomen in het Meerjarenplan Duurzaamheid 2016-2030.

Reductie van de energiebehoefte ten aanzien van producten en diensten	Door het verminderen van wissels is minder energie nodig voor het laten rijden van treinen. Ook de implementatie van Routelint zorgt voor een energiebesparing bij de treinen. De totale ketenbesparing is ongeveer 77 TJ.
---	--

Het basisjaar voor het bepalen van de reductie in energiebehoefte van geleverde producten en diensten is 2015, gelijk aan het basisjaar voor de energiedoelstellingen die zijn opgenomen in het Meerjarenplan Duurzaamheid 2016-2030.

Aanvullende informatie emissies

Om de ontwikkeling van de CO₂ emissie en het effect van CO₂ reducerende maatregelen te monitoren berekent ProRail sinds 2008 de CO₂ voetafdruk. De CO₂ voetafdruk voor 2019 is vastgelegd in de Emissie inventaris 2019 (<https://www.prorail.nl/siteassets/homepage/toekomst/documenten/co2-emissie-inventaris-2019-v-20201218.pdf>). Hierin zijn onder andere de grondslagen en de emissiefactoren vastgelegd die zijn gehanteerd bij de bepaling van de emissies in scope 1, 2 en 3.

Directe emissies van broeikasgassen (scope 1)	Directe emissies van broeikasgassen (CO ₂ en CH ₄) naar gewicht waren in 2019 7,30 kiloton. Dit is inclusief 2,52 kiloton emissie als gevolg van verbranding van Biogas.
Indirecte emissies van broeikasgassen (scope 2)	Indirecte emissie van broeikasgassen in Nederland in 2019 bedroeg naar gewicht 1,45 kiloton.
Andere indirecte emissies van broeikasgassen (scope 3)	De scope 3 emissies in 2019 bedroegen in totaal 2,46 kiloton. Het grootste aandeel hierin hebben de externe servers met een emissie van 2,1 kiloton.

Aanvullende informatie milieu screening leveranciers

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



3277



Jaarrekening

Jaarrekening 2020

Jaarrekening	136
Geconsolideerde balans per 31 december 2020	139
Geconsolideerde winst- en verliesrekening over 2020	140
Geconsolideerd overzicht van het totaalresultaat 2020	141
Geconsolideerd kasstroomoverzicht 2020	142
Toelichting op de geconsolideerde balans, de geconsolideerde winst- en verliesrekening en het geconsolideerde kasstroomoverzicht	143
Enkelvoudige balans per 31 december 2020	179
Enkelvoudige winst- en verliesrekening per 31 december 2020	180
Toelichting op de enkelvoudige balans en de enkelvoudige winst- en verliesrekening	180

Geconsolideerde balans per 31 december 2020

(Vóór verwerking van het resultaat)

Bedragen in miljoenen euro's

Activa		31 december 2020	31 december 2019
Vaste activa			
Immateriële vaste activa	1	226	217
Materiële vaste activa	2	18.981	18.629
		<u>19.207</u>	<u>18.846</u>
Vlottende activa			
Voorraden	3	16	15
Onderhanden projecten in opdracht derden	4	6	9
Vorderingen en overlopende activa	5	175	210
Liquide middelen	6	371	420
		<u>568</u>	<u>654</u>
Totaal Activa		19.775	19.500
Passiva			
Eigen vermogen	7		
Gestort kapitaal		0,02	0,02
Wettelijke reserve		38	42
Agio		1.599	1.599
Overige reserve		-33	-37
Onverdeeld resultaat		-	-
		<u>1.604</u>	<u>1.604</u>
Voorzieningen	8	55	79
Langlopende schulden	9	17.371	17.075
Kortlopende schulden en overlopende passiva	10	745	742
		<u>19.775</u>	<u>19.500</u>
Totaal Passiva		19.775	19.500

Geconsolideerde winst- en verliesrekening over 2020

Bedragen in miljoenen euro's

	2020	2019
Netto omzet		
Exploitatiebijdragen Rijksoverheid	868	765
Gebruiksvergoeding	334	358
Overige	34	45
	1.237	1.168
Geactiveerde productie eigen bedrijf	125	127
Overige bedrijfsopbrengsten	6	5
Som der bedrijfsopbrengsten	13	1.367
Bedrijfslasten	14	
Kosten van uitbesteed werk en andere externe kosten	-829	-776
Lonen en salarissen	-345	-327
Sociale lasten	-82	-71
Afschrijvingskosten (im)materiële vaste activa	-101	-105
Overige waardeveranderingen (im)materiële vaste activa	-8	-6
Overige bedrijfslasten	-6	-45
Som der bedrijfslasten	-1.370	-1.330
Financiële baten en lasten	15	
Rentebaten en soortgelijke opbrengsten	1	-
Rentelasten en soortgelijke kosten	-8	-8
	-7	-8
Resultaat voor mutatie egalisatierekening	16	-10
Mutatie egalisatierekening	17	10
Resultaat voor belastingen	-	-
Belastingen	18	-
Resultaat na belastingen	-	-

Geconsolideerd overzicht van het totaalresultaat 2020

Bedragen in miljoenen euro's

	2020	2019
Geconsolideerd resultaat na belastingen	-	-
Rechtstreekse mutaties in het eigen vermogen	-	-
Totaalresultaat	-	-

Geconsolideerd kasstroomoverzicht 2020

Bedragen in miljoenen euro's

	2020	2019
Ontvangsten vanuit Infrastructuurfonds	1.034	940
Ontvangsten van vervoerders	332	368
Ontvangsten van derden	119	115
Ontvangsten beheer, onderhoud en derden projecten (OHP)	1.486	1.424
Betalingen aan leveranciers	-1.109	-1.032
Betalingen aan werknemers	-298	-273
Betalingen leveranciers en werknemers beheer, onderhoud en derden projecten (OHP)	-1.407	-1.304
Afdrachten/Ontvangsten omzetbelasting	-70	-129
Kasstroom uit bedrijfsoperaties	9	-10
Ontvangen interest	-	-
Betaalde interest	-7	-7
Kasstroom uit operationele activiteiten	2	-17
Ontvangsten vanuit Infrastructuurfonds	1.026	988
Ontvangsten van derden	255	286
Betalingen aan leveranciers	-1.150	-1.157
Betalingen aan werknemers	-106	-101
Kasstroom uit investeringsactiviteiten	25	16
Aflossing leningen	-75	-
Kasstroom uit financieringsactiviteiten	-75	-
Totale kasstroom	-48	-1
Liquide middelen einde boekjaar	371	420
Liquide middelen begin boekjaar	420	421
Mutatie liquide middelen	-48	-1

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

Algemeen

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

Aandeelhouder

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

Structuur van de onderneming

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

Verslaggevingsperiode

Deze jaarrekening heeft betrekking op het boekjaar 2020, dat is geëindigd op balansdatum 31 december 2020.

Toegepaste standaarden

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

Stelselwijziging

ProRail heeft per 1 januari 2020 een stelselwijziging retrospectief doorgevoerd in de waardering van voorzieningen. De waarderingsgrondslag voor de voorzieningen is, indien het effect van tijdswaarde van geld materieel is, gewijzigd naar contante waarde. Afhankelijk van onder meer de omvang van de voorziening, de looptijd en de disconteringsvoet wordt bepaald of het effect van de tijdswaarde materieel is. Indien de periode waarover de uitgaven contant worden gemaakt maximaal een jaar is, behoeft de verplichting in ieder geval niet tegen de contante waarde te worden opgenomen.

De reden voor het doorvoeren van deze stelselwijziging betreft een doorgevoerde wijziging in de Richtlijnen van de Jaarverslaggeving (RJ 252.306).

Effecten stelselwijziging

De stelselwijziging heeft geen effect op de vergelijkende cijfers over 2019, geen effect op het resultaat 2020 en geen effect op het vermogen 2020.

Continuïteit

Deze jaarrekening is opgesteld uitgaande van de continuïteitsveronderstelling. Dit houdt in dat wij uit gaan van de continuïteit van de activiteiten van de onderneming en de realisatie en afwikkeling van de hiermee gemoeide vorderingen en verplichtingen. Eind 2016 heeft het kabinet-Rutte II besloten ProRail om te vormen tot een zelfstandig bestuursorgaan (zbo). Deze omvorming heeft geen gevolgen voor de continuïteitsveronderstelling waarop deze jaarrekening is opgesteld.

Grondslagen voor de waardering van activa en passiva en de resultaatbepaling

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

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

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

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

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

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

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

Presentatie

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

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

Verbonden partijen

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

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

In 2020 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 2020 werden een activaklasse (Monitor) in de categorie Beveiligingssysteem afgeschreven in een termijn van 15 jaar. Nieuwe inzichten hebben geleid tot het hanteren van een afschrijvingstermijn van 6 jaar.

Het negatieve effect van deze schattingswijziging op de winst en verliesrekening over het boekjaar 2020 bedroeg circa EUR 1 miljoen.

Afrondingsverschillen

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

Financiële instrumenten

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

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

Handels- en overige vorderingen

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

Lang- en kortlopende schulden en overige financiële verplichtingen

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

Bijzondere waardeverminderingen financiële activa

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

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

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

Als in een latere periode de waarde van het actief, onderhevig aan een bijzondere waardevermindering, stijgt en het herstel objectief in verband kan worden gebracht met een gebeurtenis die plaatsvond na de opname van het bijzondere waardeverminderingverlies, wordt

het bedrag uit hoofde van het herstel (tot maximaal de oorspronkelijke kostprijs) opgenomen in de winst- en verliesrekening.

Activa

Financiering vaste activa

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

Immateriële vaste activa

Kosten van verwerving van intellectueel eigendom

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

Ontwikkelingskosten

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

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

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

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

Materiële vaste activa

Waardering

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

De aanschafwaarde bestaat uit de investeringsuitgaven die verband houden met het verkrijgen of vervaardigen van het activum, inclusief de kosten van de door eigen personeel verrichte werkzaamheden (geactiveerde productie eigen bedrijf). In de aanschafwaarde wordt geen rente over investeringen tijdens de bouw begrepen.

ProRail maakt onderscheid in diverse vormen van onderhoud (groot onderhoud (A), grootschalig onderhoud (B) en kleinschalig onderhoud). ProRail hanteert hiervoor, conform het Business Information Document, 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.

Afschrijvingen

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

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

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

	Ondergrens	Bovengrens	Gemiddelde afschrijvingstermijn
Dragen, geleiden en doorsnijden	5	120	54
Energie	15	80	41
Transfer	10	100	40
Beheersen en communicatie	3	30	13
Beveiligen	6	75	26

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

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

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

Bijzondere waardevermindering

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

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

Voorraden

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

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

Onderhanden projecten in opdracht van derden

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

Overige financiële activa

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

Liquide middelen

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

Passiva

Eigen vermogen

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

Voorzieningen

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

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

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

Jubileumvoorziening

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

Reorganisatievoorziening

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

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

Voorziening voor verlieslatende contracten

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

Voorziening AK

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

Voorziening uit hoofde van claims, geschillen en rechtsgedingen

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

Overige voorzieningen

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

Lang- en kortlopende schulden

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

Investeringsbijdrage

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

Pensioenen

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

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

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

Egalisatierekening

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

Resultaatbepaling

Opbrengstverantwoording

Netto-omzet

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

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

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

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

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

Geactiveerde productie eigen bedrijf

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

Overige bedrijfsopbrengsten

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

Kosten

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

Rentebaten en rentelasten

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

Belastingen

ProRail B.V. maakt samen met Railinfratrust B.V. deel uit van een fiscale eenheid voor de heffing van vennootschapsbelasting en tevens van een fiscale eenheid voor de heffing van omzetbelasting. Beide vennootschappen zijn volgens de standaardvoorwaarden hoofdelijk aansprakelijk voor de te betalen belasting van alle bij de fiscale eenheid betrokken

vennootschappen. De verrekening van de belastingen binnen deze eenheid vindt plaats alsof elke maatschappij zelfstandig belastingplichtig is.

Grondslagen voor het kasstroomoverzicht

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

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

Bepaling reële waarde

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

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

1. Immateriële vaste activa

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	<i>Ontwikkelingskosten</i>	<i>Totaal</i>
Stand per 31 december 2019		
Aanschafwaarde	343	343
Cumulatieve afschrijvingen	-126	-126
Boekwaarde	217	217
Mutaties in de boekwaarde		
Investerings	23	23
Desinvesterings	-1	-1
Afschrijvingen	-22	-22
Overige mutaties	9	9
Saldo	9	9
Stand per 31 december 2020		
Aanschafwaarde	374	374
Cumulatieve afschrijvingen	-148	-148
Boekwaarde	226	226

In de ontwikkelingskosten zijn onder andere kosten geactiveerd inzake ERTMS (EUR 81 miljoen), Spoorweb, het informatie-, communicatie- en samenwerkingsplatform van ProRail (EUR 17 miljoen), TVP (Trein Vrije Periode) planningssysteem (EUR 13 miljoen) en het ERP pakket SAP 4 Hana (S4H) (EUR 12 miljoen) en Informatiesysteem Naiade (bron voor functionele configuratiegegevens van ProRail) (EUR 11 miljoen).

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

2. Materiële vaste activa

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	Dragen, geleiden en doorsnijden	Beheersen en Energiecommunicatie	Beveiligen	Transferconstructie	Werken in	Totaal	
Stand per 31 december 2019							
Aanschafwaarde	18.435	2.399	1.302	2.271	2.898	1.063	28.368
Cumulatieve afschrijvingen	-5.777	-962	-891	-1.285	-824	-	-9.739
Boekwaarde	12.658	1.437	411	986	2.074	1.063	18.629
Mutaties in de boekwaarde							
Investeringen	-	-	-	-	-	973	973
Ingebruikname	588	92	84	95	139	-998	-
Desinvesteringen	-28	-	-1	-	-1	-	-30
Afschrijvingen	-317	-57	-63	-73	-72	-	-582
Bijzondere waardeverminderingen							
Overige mutaties	-2	-	-	-	-	-7	-9
Saldo	241	35	20	22	66	-32	352
Stand per 31 december 2020							
Aanschafwaarde	18.942	2.486	1.383	2.365	3.026	1.032	29.234
Cumulatieve afschrijvingen	-6.043	-1.013	-953	-1.357	-887	-	-10.253
Boekwaarde	12.899	1.473	430	1.008	2.139	1.032	18.981

De in de tabellen opgenomen getallen zijn afgeronde bedragen. Hierdoor kunnen zich afrondingsverschillen voordoen.

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

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

Categorieën materiële vaste activa

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	Dragen, geleiden en doorsnijden	Energie	Beheersen en communicatie	Beveiligen	Transfer
Terreinen	838	-	-	-	-
Aardebaan (incl. voorzieningen)	1.084	-	-	-	-
Gebouwen	248	-	-	-	-
Bovenbouw (incl. ballast)	3.633	-	-	-	-
Bruggen	3.912	-	-	-	-
Tunnels	2.056	-	-	-	-
Geluidschermen	461	-	-	-	-
Overwegen	187	-	-	-	-
Overige	480	-	-	-	-
Bovenleiding en draagconstructies	-	857	-	-	-
Onderstations/voedingsinstallaties	-	616	-	-	-
Hard- en software van de systemen voor de aansturing van de treindienst	-	-	118	-	-
Reizigersinformatiesystemen	-	-	65	-	-
Telecommunicatienetwerken	-	-	189	-	-
Overige communicatieapparatuur en hardware en software	-	-	58	-	-
Baanvak- en emplacementsbeveiliging (zoals: detectiesystemen, seinen en treinbeïnvloedingsystemen)	-	-	-	1.008	-
Perrons inclusief overkappingen	-	-	-	-	960
Toegang tot perrons (zoals: roltrappen, liften, bruggen en tunnels)	-	-	-	-	480
Publieke aandeel in stationsgebouwen	-	-	-	-	449
Fietsenstallingen	-	-	-	-	250
Totaal	12.899	1.473	430	1.008	2.139

Investerings

De bruto investeringen in materiële vaste activa bedroegen in 2020 EUR 1.004 miljoen en zijn 1,6% hoger dan in 2019 (EUR 988 miljoen). In de verloopstaat materiële vaste activa zijn de projectgerelateerde kosten die niet voor activering in aanmerking komen van EUR 31 miljoen in mindering gebracht op de investeringen. Van het totaal aan bruto investeringen in 2020 is EUR 796 miljoen gefinancierd door ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (2019: EUR 723 miljoen) en EUR 208 miljoen door derden (2019: EUR 265 miljoen).

Ingebruikname

De in gebruik genomen vaste activa bedragen in 2020 EUR 998 miljoen en hebben onder andere betrekking op bovenbouwvernieuwingsprojecten, onderdoorgangen en bruggen. Ook de spoorverdubbeling Zevenaar-Didam en het realiseren van de snelheidsverhoging op het traject Naarden-Bussum zijn hier onderdeel van.

Overige mutaties

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

3. Voorraden

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2020	2019
Aanschafwaarde voorraad onderdelen	17	16
Voorziening incurant	-1	-1
	<u>16</u>	<u>15</u>

De boekwaarde van de voorraden die op balansdatum zijn gewaardeerd tegen lagere opbrengstwaarde, bedraagt EUR 1 miljoen (2019: EUR 1 miljoen). De mutatie in voorziening incurant is ten laste van de winst en verliesrekening gekomen. De voorraadwaardering op basis van de actuele waarde wijkt niet materieel af van bovenstaande waardering.

4. Onderhanden projecten in opdracht van derden

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

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2020	2019
Stand vordering omgevingswerken per 1 januari	2	3
Kosten in het boekjaar	97	98
Gedeclareerde bedragen in het boekjaar	-107	-99
Stand vordering omgevingswerken per 31 december	<u>-8</u>	<u>2</u>
Onderhanden projecten in opdracht van derden	6	9
Vooruitgefactureerde bedragen aan derden	14	7
Stand vordering omgevingswerken per 31 december	<u>-8</u>	<u>2</u>

5. Vorderingen en overlopende activa

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2020	2019
Vorderingen op derden	43	74
Overige kortlopende vorderingen	117	125
Overlopende activa	14	11
	<u>175</u>	<u>210</u>

De in de tabellen opgenomen getallen zijn afgeronde bedragen. Hierdoor kunnen zich afrondingsverschillen voordoen.

Bij de waardering van de vorderingen is bij de vorderingen op derden en vorderingen uit hoofde van door derden veroorzaakte schades rekening gehouden met mogelijke oninbaarheid van EUR 2 miljoen (2019: EUR 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

In de overige vorderingen ultimo 2020 is onder andere een bedrag inzake nog te factureren gebruiksvergoeding van EUR 29 miljoen opgenomen (2019: EUR 28 miljoen).

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2020	2019
Vorderingen omzetbelasting	35	28
Vorderingen op Rijksoverheid	15	32
Overige vorderingen	67	65
	<u>117</u>	<u>125</u>

Overlopende activa

De overlopende activa bestaan uit vooruitbetalingen. Bij vooruitbetalingen met een langlopend karakter zijn tevens bankgaranties afgegeven. Voor details omtrent de garanties verwijzen wij naar de sectie liquide middelen. Het totaalbedrag bedrag dat langlopend is bedraagt per ultimo 2020 EUR 3 miljoen.

6. Liquide middelen

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2020	2019
Totaal banktegoeden	371	420

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

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

In de liquide middelen is een bedrag van EUR 0,7 miljoen (2019: EUR 0,7 miljoen) aan afgegeven garanties voor met name huurovereenkomsten begrepen. Over dit bedrag kan ProRail niet vrij beschikken.

7. Eigen vermogen

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	Gestort kapitaal	Wettelijke reserve	Agio	Overige reserves	Onverdeeld resultaat	Totaal
Stand per 31 december 2019	0,02	42	1.599	-37	-	1.604
Mutaties						
Mutatie reserve	-	-5	-	5	-	-
Resultaat lopend boekjaar	-	-	-	-	-	-
Stand per 31 december 2020	0,02	38	1.599	-33	-	1.604

De in de tabellen opgenomen getallen zijn afgeronde bedragen. Hierdoor kunnen zich afrondingsverschillen voordoen.

Aandelenkapitaal

Het maatschappelijke aandelenkapitaal bedraagt EUR 90.000 en is verdeeld in 200 aandelen van elk EUR 450. Het geplaatste en gestorte aandelenkapitaal bestaat uit 44 aandelen (2019: 44 aandelen) en bedraagt EUR 19.800 (2019: EUR 19.800). Alle geplaatste en volgestorte aandelen zijn via Railinfratrust B.V. (statutair gevestigd te Utrecht) in handen van de Nederlandse Staat, waarvoor het aandeelhouderschap is ondergebracht bij het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, gevestigd te 's-Gravenhage.

Wettelijke reserve

De post wettelijke reserve bestaat uit een wettelijke reserve voor geactiveerde ontwikkelingskosten.

Agio

Agio is ontstaan door kapitaalstortingen op de uitgifte van aandelen boven de nominale waarde.

Overige reserves

De overige reserves bevatten de vrij uitkeerbare reserves.

Onverdeeld resultaat

Onder het onverdeeld resultaat zijn de jaarlijkse exploitatieresultaten verantwoord. In 2020 is een nettoresultaat van EUR – miljoen (2019: EUR – miljoen) behaald.

Voorstel tot resultaatsbestemming

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

8. Voorzieningen

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	Stand per 31 december 2019	Toevoegingen	Onttrekkingen	Vrijval	Stand per 31 december 2020
Jubileumuitkeringen	9,8	1,9	-0,8	-	11
Reorganisatiekosten	2	-	-	-1	1
Verlieslatende contracten	1	-	-1	-	-
Voorziening AK	20	-	-16	-	4
Voorziening uit hoofde van claims, geschillen en rechtsgedingen	42	2	-14	-4	26
Overige	4	12	-2	-	14
Totaal	79	16	-34	-5	55

De in de tabellen opgenomen getallen zijn afgeronde bedragen. Hierdoor kunnen zich afrondingsverschillen voordoen.

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 2020.

De gehanteerde veronderstellingen zijn als volgt:

	2020	2019
Disconteringsvoet	-0,04%	0,40%
Arbeidsongeschiktheidsrisico (leeftijdsafhankelijk)	0,13%-1,71%	0,13%-1,72%
Kans uitdiensttreding (leeftijdsafhankelijk)	1%-5%	1%-5%
Algemene loonronde	2%	2%
Individuele verhogingen (leeftijdsafhankelijk)	0%-4%	0%-4%

Het kortlopend gedeelte van de jubileumvoorziening bedraagt EUR 0,8 miljoen.

Reorganisatievoorziening

In de reorganisatievoorziening zijn de kosten als gevolg van lopende herstructurering opgenomen die niet in verband staan met de doorlopende activiteiten van de onderneming. Het kortlopende deel van de reorganisatievoorziening bedraagt EUR 0,1 miljoen.

Verlieslatende contracten

De opgenomen voorziening is verantwoord inzake het verschil tussen verwachte voordelen uit bepaalde overeenkomsten te ontvangen na balansdatum en de onvermijdbare kosten om aan de verplichtingen in het betreffende contract te voldoen. Voor een nadere duiding verwijzen wij naar de grondslagen bij deze jaarrekening. De voorziening verlieslatende contracten heeft een kortlopend karakter.

Voorziening AK

Dit betreft een reservering voor verwachte tekorten op de dekking van de kosten voor Projectmanagement, Engineering, Administratie en Toezicht (PEAT) die gemaakt worden in de planuitwerkingsfase en de realisatiefase van een project. Het geheel van het bedrag heeft een langlopend karakter.

Voorziening voor claims en juridische procedures

De voorziening is bestemd ter dekking van de mogelijke uitkomsten inzake lopende claims en procedures. Het langlopend gedeelte van deze voorziening bedraagt EUR 6 miljoen.

Voorzieningen overig

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

9. Langlopende schulden

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2020	2019
Onderhandse leningen	73	148
Pensioenpremie	-	-
Overlopende passiva	17.298	16.927
	17.371	17.075

Onderhandse leningen

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	Ministerie van Financiën	Institutionele beleggers	Totaal
Stand per 31 december 2019	75	73	148
Mutaties			
Toevoegingen	-	-	-
Aflossingen	-75	-	-75
Stand per 31 december 2020	-	73	73

Specificatie onderhandse leningen:

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	< 1 jaar	1 - 5 jaar	> 5 jaar	Totaal
2% tot 4%	-	-	-	-
4% tot 6%	-	-	-	-
6% tot 8%	-	-	73	73
	-	-	73	73

Reële waarde

De reële waarde van de onderhandse leningen bedraagt EUR 110 miljoen (2019: EUR 190 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 markttrente. Als grondslag voor de markttrente is hierbij gebruik gemaakt van rentevoeten op Europese staatsleningen met vergelijkbare looptijd.

Pensioenpremie

ProRail heeft met het ontstaan van de vordering op het Spoorwegpensioenfonds in 2015 (EUR 79 miljoen) de verplichting om deze gelden aan te wenden voor pensioendoeleinden. ProRail B.V. gebruikt deze gelden voor het verschil tussen de werkelijke 24% pensioenpremie en de betaalde pensioenpremie uit het premiepad zoals overeengekomen met de vakbonden tot en met 2021.

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	Totaal
Verplichting premiepad – kortlopend	4
Verplichting premiepad – langlopend	-
Stand per 31 december 2019	4
Mutaties	
Toevoeging	-
Onttrekking	4
Vrijval	-
Stand per 31 december 2020	-
Verplichting premiepad – kortlopend	-
Verplichting premiepad – langlopend	-
Stand per 31 december 2020	-

Overlopende passiva

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2020	2019
Vooruitontvangen omgevingswerken	178	175
Investeringsbijdragen	17.120	16.752
	17.298	16.927

Vooruitontvangen omgevingswerken

ProRail voert in opdracht van derden, voornamelijk gemeenten en provincies, werken uit zoals onderdoorgangen, spoorwegovergangen en geluidswallen. Deze partijen hebben aan ProRail een vergoeding betaald bij oplevering van het werk of betalen jaarlijkse vergoedingen. Deze vergoedingen worden door ProRail onder de overlopende passiva verantwoord als bijdrage voor periodiek onderhoud aan en toekomstige vernieuwing van deze objecten. Gezien de negatieve rente per ultimo 2020 heeft geen oprenting plaatsgevonden (2019: 0%). Ten aanzien van de aanwending bij onderhoud wordt verondersteld dat deze gelijk is aan de jaarlijkse bijdragen en oprenting over de gestorte afkoopsommen (EUR 8 miljoen). Eventuele afwijkingen van deze aanname worden direct in de winst- en verliesrekening verantwoord. Indien geen sprake meer is van vernieuwing, leidt dit tot een vrijval. In 2020 was de vrijval EUR 2 miljoen. De verantwoorde bijdrage inzake omgevingswerken heeft overwegend een langlopend karakter.

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	Onderhoud	Vernieuwing	Totaal
Omgevingswerken – kortlopend	8	1	9
Omgevingswerken – langlopend	36	139	175
Stand per 31 december 2019	44	140	184
Mutaties			
Bijdragen	11	4	15
Oprenting	-	-	-
Aanwending	-8	-2	-10
Vrijval	-	-2	-2
Stand per 31 december 2020	47	140	188
Omgevingswerken – kortlopend	8	2	10
Omgevingswerken – langlopend	39	139	178
Stand per 31 december 2020	47	141	188

De in de tabellen opgenomen getallen zijn afgeronde bedragen. Hierdoor kunnen zich afrondingsverschillen voordoen.

Investeringsbijdragen

De investeringsbijdragen betreffen de bijdragen van de Rijksoverheid en van derden voor de financiering van investeringen in (im)materiële vaste activa. Deze gelden worden op de balans verantwoord.

De vrijval vindt plaats in de vorm van amortisaties naar rato van de afschrijvingskosten op de desbetreffende (im)materiële vaste activa. Het aandeel waarover niet wordt afgeschreven heeft betrekking op terreinen en bedraagt EUR 669 miljoen (2019: EUR 666 miljoen).

Onder de investeringsbijdragen is een bedrag van EUR 57 miljoen (2019: EUR 56 miljoen) opgenomen voor verwachte tekorten op de dekking van de kosten voor Projectmanagement, Engineering, Administratie en Toezicht (PEAT) die gemaakt worden in de planuitwerkingsfase en de realisatiefase van een project (AK schommelfonds).

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	Rijksoverheid	Derden	Totaal
Investeringsbijdrage - kortlopend	424	79	503
Investeringsbijdrage - langlopend	14.148	2.604	16.752
Stand per 31 december 2019	14.572	2.683	17.255
Mutaties			
Ontvangen bijdragen	741	206	947
Desinvesteringen	-47	-7	-54
Afschrijvingen	-443	-60	-503
Overige mutaties	17	-	17
Stand per 31 december 2020	14.840	2.822	17.662
Investeringsbijdrage - kortlopend	457	85	542
Investeringsbijdrage - langlopend	14.383	2.737	17.120
Stand per 31 december 2020	14.840	2.822	17.662

Ontvangen bijdragen

De toevoegingen van de investeringsbijdragen betreffen de ontvangen bijdragen van de Rijksoverheid voor 2020 van EUR 741 miljoen (2019: EUR 695 miljoen) en van derden, met name gemeenten en provincies van EUR 206 miljoen (2019: EUR 256 miljoen).

Desinvesteringen

De amortisatie als gevolg van desinvesteringen hebben grotendeels betrekking op projecten binnen de categorie Werken in constructie en op boekwaardeverliezen.

Afschrijvingen

De amortisatie als gevolg van afschrijvingen betreffen de vrijval van investeringsbijdragen ten gunste van de winst- en verliesrekening. Deze staan tegenover de betreffende afschrijvingskosten van de materiële vaste activa.

Overige mutaties

De overige mutaties op de investeringsbijdragen hebben met name betrekking op de herrubricering in verband met een herbeoordeling van het economisch eigendom van de onderliggende activa.

10. Kortlopende schulden en overlopende passiva

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2020	2019
Leveranciers en handelscrediteuren	13	26
Belastingen en sociale lasten	21	20
Overige kortlopende schulden	186	237
Overlopende passiva	526	459
	745	742

De in de tabellen opgenomen getallen zijn afgeronde bedragen. Hierdoor kunnen zich afrondingsverschillen voordoen.

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 2020 van EUR 21 miljoen (2019: EUR 20 miljoen).

Overige kortlopende schulden

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2020	2019
Schulden aan Rijksoverheid	10	42
Vooruitontvangen subsidiebedragen	62	83
Personeelsaanspraken (vakantiegeld en vrijetijdsaanspraken)	17	14
Pensioen - verplichting premiepad	-	4
Nog te ontvangen facturen	77	81
Overige kortlopende schulden	20	13
	186	237

Schulden aan Rijksoverheid

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

Vooruitontvangen subsidiebedragen

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2020	2019
Voorfinanciering van geoormerkte programma's	2	2
Vooruit ontvangen subsidiegelden aanleg (MIRT)	2	2
Vooruit ontvangen subsidie kapitaallasten en onderhoud (BOV)	-	-
Vooruit ontvangen gelden van de Europese Unie	5	-
Vooruit ontvangen gelden van lagere overheden en derden	52	79
FENS projecten	1	-
Stand per 31 december	62	83

Pensioen - verplichting premiepad

ProRail heeft met het ontstaan van de vordering op het Spoorwegpensioenfonds in 2015 (EUR 79 miljoen) de verplichting om deze gelden aan te wenden voor pensioendoeleinden. ProRail gebruikt deze gelden voor het verschil tussen de werkelijke 24% pensioenpremie en de betaalde pensioenpremie uit het premiepad zoals overeengekomen met de vakbonden tot en met 2021. Voor de verloopstaat van deze pensioenpremie verwijzen wij naar de toelichting op de langlopende schulden.

Overige kortlopende schulden

In de overige kortlopende schulden is per ultimo 2020 een bedrag van EUR 14 miljoen verantwoord inzake vooruitontvangen bedragen betreffende onderhanden projecten derden.

Overlopende passiva

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2020	2019
Investeringsbijdragen	542	503
Vooruitontvangen omgevingswerken	10	9
Egalisatierekening	-26	-53
	<u>526</u>	<u>459</u>

Investeringsbijdragen

De investeringsbijdragen betreft de door de Rijksoverheid of derden betaalde vergoedingen voor investeringsprojecten. De aanwending vindt plaats naar rato van afschrijvingen en desinvesteringen op de door genoemde partijen gefinancierde (im)materiële vaste activa.

Vooruitontvangen omgevingswerken

De verantwoorde bijdrage inzake omgevingswerken heeft overwegend een langlopend karakter. Het kortlopende deel van de bijdrage heeft betrekking op de jaarlijkse aanwending voor de uitvoering van de onderhoudswerkzaamheden.

Egalisatierekening

Voor een nadere toelichting inzake de egalisatierekening verwijzen wij naar de grondslagen van de jaarrekening. Het verloop van de egalisatierekening in 2020 is als volgt:

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2020	2019
Stand per 1 januari	-53	-15
Mutaties		
Resultaat	-10	-38
Overige	37	-
Stand per 31 december	-26	-53

Mutatie resultaat

Het resultaat 2020 van EUR 10 miljoen negatief (2019: EUR 38 miljoen negatief) betreft het verschil tussen de verleende subsidie in 2020 en de werkelijke kosten van de door subsidieverlener opgedragen taken.

Mutatie overige

De mutatie op de regel 'Overige' van EUR 37 miljoen in 2020 is het gevolg van de vaststelling van de subsidie 2019, rekening houdend met de bandbreedte van + en -/ 5% van de gemiddelde BOV subsidie van de afgelopen 5 jaar.

11. Financiële instrumenten

Algemeen

De in deze toelichting opgenomen gegevens verschaffen informatie die behulpzaam is bij het schatten van de omvang van risico's die verbonden zijn aan zowel de in de balans opgenomen als de niet in de balans opgenomen financiële instrumenten. Het betreft hier elke overeenkomst die leidt tot een financieel actief bij één partij en een financiële verplichting of eigenvermogensinstrument bij een andere partij. Hieronder vallen traditionele financiële instrumenten, zoals vorderingen, schulden en effecten.

ProRail maakt in de normale bedrijfsuitoefening gebruik van financiële instrumenten die de onderneming blootstelt aan rente- en kredietrisico. Om deze risico's te beheersen heeft ProRail een beleid inclusief een stelsel van limieten en procedures opgesteld om de risico's van onvoorspelbare ongunstige ontwikkelingen op de financiële markten en daarmee de financiële prestaties van de onderneming te beperken.

Kredietrisico

ProRail handelt enkel met kredietwaardige partijen en heeft procedures opgesteld om de kredietwaardigheid te bepalen. Er zijn richtlijnen opgesteld om de omvang van het kredietrisico bij elke partij te beperken. Bovendien bewaakt ProRail voortdurend zijn vorderingen en hanteert ProRail een strikte aanmaningsprocedure. Door de bovenstaande maatregelen is het kredietrisico voor ProRail minimaal. Verder zijn er geen belangrijke concentraties van kredietrisico binnen ProRail.

Renterisico

De langlopende leningen van ProRail hebben een vast rentepercentage waardoor ProRail een aanvaardbaar risico loopt dat de waarde van de leningen zal dalen respectievelijk stijgen als gevolg van veranderingen in de marktrente. Het aflossingsschema en de opbouw van de van toepassing zijnde rentepercentages zijn opgenomen bij de toelichting op de langlopende schulden.

12. Niet in de balans opgenomen verplichtingen en regelingen

Concessie

Aan ProRail is door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een concessie verleend voor het beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur voor de periode 2015-2025. Het beheer heeft betrekking op het onderhoud van de hoofdspoorweginfrastructuur, de voorbereiding en uitvoering van de uitbreiding van de hoofdspoorweginfrastructuur, de eerlijke, niet-discriminerende en transparante verdeling van de capaciteit van de hoofdspoorweginfrastructuur en het leiden van het verkeer over de hoofdspoorweginfrastructuur.

ProRail stelt jaarlijks een beheerplan op met concrete doelstellingen voor dat jaar. Voor 2020-2021 was dit een tweejaarlijks plan. ProRail meet zijn prestaties aan de hand van afgesproken kernprestatie-indicatoren en rapporteert twee keer per jaar aan het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

Investeringsverplichtingen

De aangegane financiële verplichtingen inzake investeringen en onderhanden projecten bedroegen per ultimo 2020 circa EUR 0,9 miljard (2019: EUR 1,1 miljard). De afloop van de investeringsverplichtingen en de nieuwe investeringsverplichtingen zijn daarmee van vergelijkbare omvang.

Meerjarencontracten

ProRail heeft overeenkomsten afgesloten voor schoonmaak en onderhoud transferruimten van stations met een waarde van circa EUR 70 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	171	362	17	550
Huisvesting (huur en servicekosten)	9	25	2	36
Lease (auto's)	2	3	-	5
ICT-Beheer	66	74	35	175
Onderhoud beveiligingssystemen, liften en roltrappen	14	51	130	195
Diverse overeenkomsten	40	69	2	111
	302	584	186	1.072

In 2020 is geen sprake meer van een verplichting uit hoofde van OPC-contracten, doordat deze allemaal zijn overgegaan in PGO-contracten.

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

Milieuvergunningen

Milieuwetgeving verplicht ProRail om milieuvergunningen te verkrijgen voor zijn emplacementen. In deze milieuvergunningen is de toegestane milieu ruimte geregeld, dat wil zeggen de hoeveelheid geluid dat mag worden gemaakt en welk risico vanwege het rangeren met gevaarlijke stoffen toelaatbaar is. De verplichtingen die hieruit voortvloeien hebben geleid tot (geluids-)bron bestrijdende maatregelen aan het rijdend materieel.

Het Uitvoeringsprogramma Geluid Emplacementen (UPGE) is erop gericht dat na afronding van het programma alle emplacementen voldoen aan de geluidsnormen uit de Handreiking industrielaawaai en vergunningverlening 1998 (beoordeeld volgens de Circulaire piekgeluiden spoorwegemplacementen d.d. 19 december 2003) dan wel aan de eisen uit de milieuvergunning 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 op de omgevingsvergunning milieu of omgevingsvergunning bouw. Op basis van de huidige inzichten zal op zijn vroegst in 2024 de

laatste locatie zijn opgeleverd. Dit is sterk afhankelijk van eventuele (hogere) beroepen. Bij twee van de drie resterende locaties is er nog geen uitspraak van de Raad van State inzake de hoger beroepzaken. Bij de derde locatie is er nog geen overeenstemming bereikt met het bevoegd gezag over de milieuvergunning.

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft voor het UPGE een totaalbudget van € 104 miljoen ter beschikking gesteld.

Pensioenverplichtingen

ProRail is aangesloten bij de pensioenregeling voor de bedrijfstak Spoorwegen die is ondergebracht bij het Pensioenfonds Rail & OV (tot en met 31 maart 2020 was dit het Spoorwegpensioenfonds). Deze pensioenregeling geldt voor alle medewerkers in loondienst van ProRail en verplicht ProRail tot het betalen van een vooraf vastgestelde jaarlijkse premie. De pensioenpremie bedraagt vanaf 2016 als gevolg van de nieuwe overeenkomst met het Spoorwegpensioenfonds 24%. Als gevolg van de aanvullende afspraken is per saldo sprake van een jaarlijks stijgend percentage. Het percentage is in 2020 gestegen naar 20,4% (2019: 18,3%). Voor de toelichting op deze aanvullende afspraak inzake het premiepad verwijzen wij naar de langlopende schulden.

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 107,6% per 31 december 2020 (per 31 december 2019 was de dekkingsgraad van het Spoorwegpensioenfonds 111,1%).

De wet- en regelgeving stelt eisen aan de berekening van de dekkingsgraad en het minimum niveau van de dekkingsgraad (105%).

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.

PGO pilot

In 2018 heeft ProRail B.V. conform haar toezegging aan de Tweede Kamer de vier bestaande PGO pilotovereenkomsten opgezegd. Deze toezegging hield verband met (zorgen omtrent) de naleving van de bij gunning van overheidsopdrachten geldende regels.

De vier PGO pilotovereenkomsten bevatten een bepaling omtrent de door ProRail B.V. bij opzegging aan de PGO aannemers te betalen vergoeding. Partijen verschillen echter van mening

over de interpretatie van deze bepaling en (mede daardoor) over de hoogte van de te betalen vergoeding. De vier PGO aannemers zijn daarover elk een arbitrageprocedure gestart.

De uitkomst van de arbitrageprocedures kan mogelijk leiden tot een significante financiële impact, welke op dit moment niet betrouwbaar kan worden ingeschat gegeven de complexiteit van de discussie, de (begin)fase van de procedure en de onzekerheid ten aanzien van de uitkomst van de procedures. Op grond van het voorgaande heeft ProRail B.V. per ultimo 2020 geen voorziening getroffen.

Overig

In de overeenkomsten PGO zijn tussen de partijen afspraken gemaakt inzake zogeheten bonus/malus regelingen. Waar per ultimo van het kalenderjaar duidelijk is welke vordering/verplichting hieruit voortvloeit voor ProRail zijn deze verantwoord onder respectievelijk de overige Vorderingen/overige schulden. Indien sprake is van een schattingselement bij de bonus, het waarschijnlijk is dat voor de afwikkeling van die verplichting een uitstroom van middelen noodzakelijk is en een betrouwbare schatting van de omvang van de verplichting kan worden gemaakt, dan wordt deze verantwoord onder de overige voorzieningen. Indien geen betrouwbare schatting van de omvang van de verplichting gemaakt kan worden is sprake van een niet uit de balans blijvende verplichting.

Meldingen

Per jaareinde lopen onderzoeken die voortvloeien uit interne of externe meldingen in het kader van meldingen vermoede misstanden. De afwikkeling van dergelijke onderzoeken na balansdatum kan potentieel invloed hebben op cijfers in deze jaarrekening. ProRail verwacht dat hier geen sprake is van een materiële invloed.

13. Bedrijfsopbrengsten

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2020	2019
Exploitatiebijdragen Rijksoverheid	868	765
Gebruiksvergoeding	334	358
Overige netto omzet	34	45
Geactiveerde productie eigen bedrijf	125	127
Overige bedrijfsopbrengsten	6	5
	1.367	1.300

Exploitatiebijdragen Rijksoverheid

De verantwoorde bijdragen betreffen de van de Rijksoverheid verkregen middelen voor capaciteitsmanagement, verkeersleiding, onderhoud en kapitaallasten van het landelijke railnet. De verantwoorde bijdragen bestaan uit de onderstaande componenten:

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2020	2019
Initiële beschikking op (subsidie-)aanvraag	1.174	1.004
Aanvullende subsidiebeschikking	19	141
Vaststelling subsidie	-	-
	1.193	1.145
Overige (project-)beschikkingen	75	53
Overloop vanuit beschikkingen voorgaand jaar	-	-
	75	53
	1.268	1.198
Financiering investeringswerken	-387	-427
Beschikte middelen	-	-19
Overheveling projecten naar volgend jaar	-13	13
	-400	-433
Totaal exploitatiebijdragen	868	765

Gebruiksvergoeding

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2020	2019
Opbrengsten gebruiksvergoeding	337	365
Prestatieregelingen	-2	-7
	334	358

De in de tabellen opgenomen getallen zijn afgeronde bedragen. Hierdoor kunnen zich afrondingsverschillen voordoen.

De in rekening gebrachte gebruiksvergoeding over 2020 bedraagt EUR 334 miljoen (2019: EUR 358 miljoen), waarvan het merendeel betrekking heeft op personenvervoerders. Deze bedragen hebben betrekking op de aan spoorwegondernemingen in rekening gebrachte vergoedingen voor het gebruik van het gemengde net inclusief HSL-Zuid en Betuweroute.

Overige netto omzet

De overige netto-omzet bestaat uit onder andere uit periodieke ontvangsten lagere overheden, opbrengsten inzake de levering van reisinformatie aan vervoerders en opbrengsten voor projectstudies en bedraagt EUR 34 miljoen over 2020 (EUR 2019: 45 miljoen).

Geactiveerde productie eigen bedrijf

Geactiveerde productie eigen bedrijf is het toerekenen aan c.q. het doorbelasten van de uren van projectmedewerkers tegen een kostendekkend tarief aan investeringswerken. Hierdoor worden alle investeringsuitgaven geactiveerd, naast engineering- en bouwkosten ook de kosten van projectmanagement. Algemene overheadkosten worden niet geactiveerd.

Overige bedrijfsopbrengsten

Overige opbrengsten bedragen ultimo 2020 EUR 6 miljoen (2019: 5 miljoen) en bestaan uit opbrengsten die niet tot de netto-omzet van ProRail behoren, zoals vergoedingen voor detachering van medewerkers.

14. Bedrijfslasten

Kosten uitbesteed werk en andere externe kosten

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2020	2019
Kosten van uitbesteed werk	-708	-659
Overige externe kosten	-120	-117
Totaal kosten van uitbesteed werk en andere externe kosten	-829	-776

De in de tabellen opgenomen getallen zijn afgeronde bedragen. Hierdoor kunnen zich afrondingsverschillen voordoen.

Onder de categorie kosten uitbesteed werk en andere externe kosten worden alle diensten verantwoord die ProRail inkoopt. Daarnaast alle externe kosten die we maken (b.v. boetes/belastingen). De inkopen en externe kosten hebben betrekking op alle activiteiten van ProRail en worden verantwoord voor de activeerbare en onderhanden projecten in de balans en voor de operationele activiteiten in de winst en verliesrekening.

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

<i>Procentuele verdeling naar activiteiten</i>	2020	2019
Grootschalig onderhoud	16%	13%
Kleinschalig onderhoud	31%	34%
Transfer	11%	11%
Beheer	24%	23%
Overige vervangingen	0%	0%
Aanleg realisatie	1%	1%
Onderzoeken	1%	1%
Apparaat	16%	16%
	100%	100%

Kosten van uitbesteed werk

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2020	2019
Infrastructurele kosten	-458	-433
Inspecties en onderzoek	-26	-22
ICT-diensten	-131	-122
Onroerende zaken	-1	1
Advies	-37	-33
Inhuur	-56	-50
Totaal kosten van uitbesteed werk	-708	-659

Infrastructureel

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

Inspecties en onderzoek

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

ICT-diensten

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

Advies

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

Inhuur

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

Honoraria van de accountant

Onderstaande honoraria zijn in 2020 ten laste van het resultaat (Advies) van ProRail gebracht inzake accountantskosten en adviesdiensten door de externe accountant van ProRail zijnde Deloitte Accountants B.V.

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2020	2019
Onderzoek van de jaarrekening	0,7	0,7
Andere controleopdrachten	0,6	0,4
Adviesdiensten op fiscaal terrein	-	-
Andere niet controlediensten	-	-
	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

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2020	2019
NUTS-kosten	-40	-42
Huisvesting	-35	-37
Materialen	-12	-11
Overige externe kosten	-33	-27
Totaal overige externe kosten	-120	-117

NUTS-kosten

Onder NUTS-kosten zijn de kosten m.b.t. het inkopen van energie verantwoord. Deze kosten hebben voornamelijk betrekking op de beheeractiviteiten van ProRail B.V.

Huisvesting

Onder huisvesting worden de huisvestingskosten verantwoord m.b.t. de activiteiten voor beheer (o.a. verkeersleiding posten e.d.) en ProRail kantoren.

Materialen

Onder materialen worden de kosten verantwoord voor o.a. gebruikte materialen t.b.v. onderhoud van liften en roltrappen en materialen voor overige aanleg activiteiten.

Overige externe kosten

Onder de overige externe kosten zijn o.a. de kosten verantwoord voor communicatie, verzekeringen en voertuigen.

Lonen en salarissen

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2020	2019
Lonen en salarissen	-323	-297
Overige personeelskosten	-21	-30
Totaal	-345	-327

De in de tabellen opgenomen getallen zijn afgeronde bedragen. Hierdoor kunnen zich afrondingsverschillen voordoen

Alle medewerkers zijn werkzaam in Nederland.

Verdeling van fte (gemiddeld aantal fte)

	2020	2019
Directie	12	12
Capaciteitsmanagement	218	180
Operatie	2.947	2.822
Projecten	596	662
Staven	691	693
	4.464	4.369

Sociale lasten

Bedragen in miljoenen euro's	2020	2019
Totaal	-82	-71

Het werkgeversaandeel van de pensioenpremies bedraagt EUR 37,8 miljoen (2019: EUR 28,5 miljoen).

Bezoldiging commissarissen

De ten laste van ProRail komende beloning van de commissarissen over 2020 bedraagt in totaal EUR 224.637 (2019: EUR 186.230). De beloning bestaat uit een vast honorarium, een vergoeding voor deelname aan een of meer commissies en een onkostenvergoeding. In 2020 heeft indexering van de bezoldiging plaatsgevonden. De bezoldiging van de raad van commissarissen over 2020 is als volgt:

2020	Vaste jaarlijkse vergoeding	Vergoeding Audit Commissie	Vergoeding remuneratie, selectie en benoemingscommissie	Vergoeding compliance en integriteitscommissie	Overige vergoedingen	Totaal
J.G.M. Alders	36.746	-	8.912	-	1.425	47.083
J.G.H. Helthuis	23.479	8.912	8.912	-	1.425	42.728
A.C.W. Sneller	23.395	8.912	-	-	1.425	33.732
L.M. Sondag	23.395	-	8.912	-	1.425	33.732
T.R. Bercx	23.395	-	8.912	-	1.425	33.732
C.J.A.M. Romme	23.293	8.912	-	-	1.425	33.630
						224.637
2019						
J.G.M. Alders	34.500	-	8.466	-	1.354	44.320
W. Kooijman	1.828	-	706	-	113	2.647
J.G.H. Helthuis	21.936	8.466	8.466	-	1.422	40.290
P.T.H. Timmermans	1.828	-	706	-	113	2.647
A.C.W. Sneller	21.936	8.466	-	-	1.354	31.756
L.M. Sondag	21.936	-	8.466	-	1.354	31.756
T.R. Bercx	15.355	-	5.926	-	948	22.229
C.J.A.M. Romme	7.312	2.822	-	-	451	10.585
						186.230

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

Bezoldiging bestuurders

De ten laste van ProRail komende beloning van de statutair bestuurders en de overige directieleden over 2020 bedraagt in totaal EUR 633.693 (2019: EUR 593.953). De beloning van de bestuurders bestaat uit een vast inkomen met secundaire arbeidsvoorwaarden (onkostenvergoeding, leaseauto en pensioen). Er zijn geen leningen, voorschotten en garanties ten behoeve van bestuurders verstrekt door de onderneming. De bezoldiging voor de statutair bestuurders en overige directieleden is als volgt:

Naam	Functie	Periodiek betaalde beloningen				Beloningen betaalbaar op termijn [1]	Overige vergoedingen	Totaal [2]	Uitkering bij beëindiging dienstverband
		Brutoloon	Werkgevers-deel sociale premies	Onkostenvergoeding	Bijtelling auto				
2020									
J. Voppen	CEO	182.304	9.831	720	3.344	15.351	-	211.550	-
A. Rietstra	COO	185.640	9.608	720	-	15.351	-	211.319	-
J.J.A. van Leeuwen	CFO	183.696	9.831	-	1.946	15.351	-	210.824	-
								633.693	
2019									
P. Eringa	CEO	148.112	6.771	10	2.741	10.006	-	167.640	-
	CEO /								
J. Voppen	COO	175.611	10.296	720	3.344	15.009	-	204.980	-
A. Rietstra	COO	14.440	846	60	450	1.251	-	17.047	-
J.J.A. van Leeuwen	CFO	178.650	10.296	-	330	15.009	-	204.285	-
								593.953	

1 Werkgeversdeel pensioenpremie

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

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 2020 is geen sprake van een recht op overschot.

Afschrijvingskosten immateriële vaste activa

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2020	2019
Afschrijvingen imva, gefinancierd door eigen financiering	-6	-7
Afschrijvingen imva, gefinancierd door de Rijksoverheid en derden	-16	-13
	-22	-20
Amortisatie imva, gefinancierd door de Rijksoverheid en derden	16	13
	-6	-7

Amortisatie

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

Afschrijvingskosten materiële vaste activa

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2020	2019
Afschrijvingen, gefinancierd door eigen financiering	-95	-98
Afschrijvingen, gefinancierd door de Rijksoverheid en derden	-488	-472
	-583	-570
Amortisatie materiële vaste activa, gefinancierd door de Rijksoverheid en derden	488	472
	-95	-98

Amortisatie

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

Overige waardeveranderingen immateriële vaste activa

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2020	2019
Overige waardeveranderingen imva, gefinancierd door eigen financiering	-	-
Overige waardeveranderingen imva, gefinancierd door de Rijksoverheid en derden	-1	-5
	-1	-5
Amortisatie, gefinancierd door de Rijksoverheid en derden	1	5
	-	-

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

Overige waardeveranderingen materiële vaste activa

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2020	2019
Overige waardeveranderingen mva, gefinancierd door eigen financiering	-8	-6
Overige waardeveranderingen mva, gefinancierd door de Rijksoverheid en derden	-52	-36
	-60	-42
Amortisatie, gefinancierd door de Rijksoverheid en derden	52	36
	-8	-6

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

Overige bedrijfslasten

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2020	2019
Mutatie voorzieningen	-10	-42
Waardevermindering vlottende activa	-1	-
Verplichting vooruitontvangen gelden omgevingswerken	5	2
Overige	-	-5
	-6	-45

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

15. Financiële baten en lasten

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2020	2019
Rentelasten en soortgelijke kosten	-8	-8
Rentebaten en soortgelijke opbrengsten	1	-
	-7	-8

16. Resultaat voor mutatie egalisatierekening

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2020	2019
Totaal	-10	-38

Het resultaat voor mutatie egalisatierekening betreft het verschil tussen de verleende subsidie Beheer, Onderhoud en Vervangingen en de werkelijke kosten waarvoor subsidie is verleend en wordt in zijn geheel ten laste onderscheidenlijk ten gunste van de egalisatierekening gebracht. De resultaatsontwikkelingen die zich in 2020 hebben voorgedaan zijn weergegeven in onderstaande tabel:

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2020
Meer/minderwerk	12
Afschrijvingsresultaat	-8
Resultaat claims	-16
Kosten inzake programma's (o.a. Samenspel, inhuur)	-7
Aanbestedingsresultaat	12
Overig	-3
Resultaat	-10

17. Mutatie egalisatierekening

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2020	2019
Totaal	10	38

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

18. Belastingen

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2020	2019
Totaal	-	-

19. Gebeurtenissen na balansdatum

Geen bijzonderheden inzake gebeurtenissen na balansdatum te vermelden.

Enkelvoudige balans per 31 december 2020

(vóór verwerking van het resultaat)

Bedragen in miljoenen euro's

Activa		31 december 2020	31 december 2019
Vaste activa			
Materiële vaste activa	20	-	-
Financiële vaste activa	21	1.604	1.604
		<u>1.604</u>	<u>1.604</u>
Vlottende activa			
Vorderingen		-	-
Liquide middelen		-	-
		<u>-</u>	<u>-</u>
Totaal Activa		<u>1.604</u>	<u>1.604</u>
Passiva			
Eigen vermogen	22	1.604	1.604
Schulden		-	-
		<u>1.604</u>	<u>1.604</u>
Totaal Passiva		<u>1.604</u>	<u>1.604</u>

Enkelvoudige winst- en verliesrekening per 31 december 2020

Bedragen in miljoenen euro's

	2020	2019
Resultaat deelnemingen (na belastingen)	-	-
Overig resultaat (na belastingen)	-	-
Resultaat na belastingen	-	-

Toelichting op de enkelvoudige balans en de enkelvoudige winst- en verliesrekening

Algemeen

De enkelvoudige jaarrekening maakt deel uit van de geconsolideerde jaarrekening 2020 van de onderneming. Ten aanzien van de enkelvoudige winst-en-verliesrekening van de onderneming is gebruikgemaakt van de vrijstelling ingevolge artikel 2:402 BW.

Voor zover posten uit de balans en de winst- en verliesrekening hierna niet nader zijn toegelicht, wordt verwezen naar de toelichting op de geconsolideerde jaarrekening.

Grondslagen voor de waardering van activa en passiva en voor de resultaatbepaling

De grondslagen voor de waardering van activa en passiva en voor de resultaatbepaling zijn gelijk aan die voor de geconsolideerde jaarrekening.

20. Materiële vaste activa

Bij de vorming van de verschillende juridisch zelfstandige werkmaatschappijen van N.V. Nederlandse Spoorwegen per 1 januari 1995 is overeengekomen dat het juridisch eigendom van de railinfrastructuur is overgedragen door de N.V. Nederlandse Spoorwegen aan de vennootschap.

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

Het economisch eigendom is ingebracht bij ProRail B.V. Omdat dit economische eigendom de totale waarde van het onroerend goed vertegenwoordigt, is de waarde op de balans van de Railinfratrust B.V. op nul gesteld. Alle lasten die verbonden zijn aan de railinfrastructuur komen voor rekening van de economisch eigenaar. Hierdoor brengt het houden van het juridisch eigendom geen lasten met zich mee en zijn er geen lasten in de gepresenteerde winst- en verliesrekening verantwoord.

De omvang van de terreinen waarvan het juridische eigendom bij de vennootschap berust heeft ultimo 2020 een omvang van ca. 9.893 (2019: 9.914 ha.).

21. Financiële vaste activa

De financiële vaste activa worden gewaardeerd tegen netto vermogenswaarde. De deelneming, zoals bedoeld in artikel 379 Titel 9 BW 2, is ProRail B.V. Het resultaat van deze deelneming bedraagt EUR – miljoen over 2020 (2019: EUR – miljoen).

22. Eigen Vermogen

Het maatschappelijke aandelenkapitaal bedraagt EUR 90.000 en is verdeeld in 200 aandelen van elk EUR 450. Het geplaatste en gestorte aandelenkapitaal bestaat uit 44 aandelen (2019: 44 aandelen) en bedraagt EUR 19.800 (2019: EUR 19.800). Alle geplaatste en volgestorte aandelen zijn in handen van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, gevestigd te 's-Gravenhage.

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	Gestort kapitaal	Wettelijke reserve	Agio	Overige reserves	Onverdeeld resultaat	Totaal
Stand per 31 december 2019	0,02	42	1.599	-37	-	1.604
Mutaties						
Mutatie reserve	-	-5	-	5	-	-
Resultaat lopend boekjaar	-	-	-	-	-	-
Stand per 31 december 2020	0,02	38	1.599	-33	-	1.604

23. Personeelsgegevens

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

Utrecht, 9 april 2021

Raad van Bestuur Railinfratrust B.V.

De heer J. Voppen
Chief Executive Officer

De heer J.J.A. van Leeuwen
Chief Financial Officer

Mevrouw A. Rietstra
Chief Operational Officer

Raad van Commissarissen Railinfratrust B.V.

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

Mevrouw J.G.H. Helthuis

Mevrouw A.C.W. Sneller

De heer L.M. Sondag

De heer T.R. Bercx

De heer C.J.A.M. Romme

Overige gegevens

Resultaatbestemming

De resultaatverdeling vindt plaats overeenkomstig artikel 26 van de statuten. De tekst hiervan luidt:

1. Uitkering van winst ingevolge het in dit artikel bepaalde geschiedt na vaststelling van de jaarrekening waaruit blijkt dat zij geoorloofd is.
2. De winst staat ter vrije beschikking van de algemene vergadering.
3. De vennootschap kan aan de aandeelhouders en andere gerechtigden tot de voor uitkering vatbare winst slechts uitkeringen doen voor zover zijn eigen vermogen groter is dan het bedrag van het geplaatste kapitaal vermeerderd met de reserves die krachtens de wet moeten worden aangehouden.
4. Ten laste van de door de wet voorgeschreven reserves mag een tekort slechts worden gedelgd voor zover de wet dat toestaat.
5. Bij de berekening van de verdeling van een voor uitkering op aandelen bestemd bedrag tellen de aandelen die de vennootschap houdt in zijn eigen kapitaal niet mee.

Ingevolge artikel 26.2 staat het resultaat na belastingen ter vrije beschikking van de Algemene Vergadering van Aandeelhouders.

Controleverklaring van de onafhankelijke accountant

De controleverklaring van de onafhankelijke accountant is opgenomen op de volgende pagina.

Controleverklaring van de onafhankelijke accountant

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

Verklaring over de in het jaarverslag opgenomen jaarrekening 2020

Ons oordeel

Wij hebben de jaarrekening 2020 van Railinfratrust B.V. te Utrecht gecontroleerd.

Naar ons oordeel geeft de in dit jaarverslag opgenomen jaarrekening een getrouw beeld van de grootte en de samenstelling van het vermogen van Railinfratrust B.V. op 31 december 2020 en van het resultaat over 2020 in overeenstemming met Titel 9 Boek 2 BW.

De jaarrekening bestaat uit:

- De geconsolideerde en enkelvoudige balans per 31 december 2020.
- De geconsolideerde en enkelvoudige winst-en-verliesrekening over 2020.
- De toelichting met een overzicht van de gehanteerde grondslagen voor financiële verslaggeving en andere toelichtingen.

De basis voor ons oordeel

Wij hebben onze controle uitgevoerd volgens het Nederlands recht, waaronder ook de Nederlandse controlestandaarden vallen. Onze verantwoordelijkheden op grond hiervan zijn beschreven in de sectie 'Onze verantwoordelijkheden voor de controle van de jaarrekening'.

Wij zijn onafhankelijk van Railinfratrust B.V. zoals vereist in de Wet toezicht accountantsorganisaties (Wta), de Verordening inzake de onafhankelijkheid van accountants bij assurance-opdrachten (ViO) en andere voor de opdracht relevante onafhankelijkheidsregels in Nederland. Verder hebben wij voldaan aan de Verordening gedrags- en beroepsregels accountants (VGBA).

Wij vinden dat de door ons verkregen controle-informatie voldoende en geschikt is als basis voor ons oordeel.

Materialiteit

Op basis van onze professionele oordeelsvorming hebben wij de materialiteit voor de jaarrekening als geheel bepaald op € 94.000.000. De materialiteit is gebaseerd op 0,5% van de materiele vaste activa. Voor een aantal specifieke posten en aandachtsgebieden hebben wij op basis van onze stakeholdersanalyse een materialiteit gehanteerd van € 11.700.000. Wij houden ook rekening met afwijkingen en/of mogelijke afwijkingen die naar onze mening voor de gebruikers van de jaarrekening om kwalitatieve redenen materieel zijn.

Wij zijn met de raad van commissarissen overeengekomen dat wij aan de raad tijdens onze controle geconstateerde afwijkingen boven € 4.600.000 voor waarderingposten en € 585.000

voor kasstroom gerelateerde posten rapporteren, alsmede kleinere afwijkingen die naar onze mening om kwalitatieve redenen relevant zijn.

Reikwijdte van de groepscontrole

Railinfratrust B.V. staat aan het hoofd van een groep van entiteiten. De financiële informatie van deze groep is opgenomen in de geconsolideerde jaarrekening van Railinfratrust B.V.

De groepscontrole heeft zich met name gericht op ProRail B.V. Dit onderdeel is het enige significante onderdeel van de groep. Wij hebben geen gebruik gemaakt van andere accountants bij de controle. Door bovengenoemde werkzaamheden bij (groeps)onderdelen, gecombineerd met aanvullende werkzaamheden op groepsniveau, hebben wij voldoende en geschikte controle-informatie met betrekking tot de financiële informatie van de groep verkregen om een oordeel te geven over de geconsolideerde jaarrekening.

Reikwijdte van fraude en niet-naleving van wet- en regelgeving

Overeenkomstig de Nederlandse controlestandaarden zijn wij verantwoordelijk voor het verkrijgen van een redelijke mate van zekerheid dat de jaarrekening als geheel geen afwijkingen van materieel belang bevatten die het gevolg zijn van fraude of fouten. Het niet naleven van wet- en regelgeving kan leiden tot boetes, rechtszaken of andere gevolgen voor de entiteit die een van materieel belang zijnde invloed kunnen hebben op de jaarrekening.

Overwegingen ten aanzien van fraude

Bij het identificeren en inschatten van de risico's op een afwijking van materieel belang die het gevolg is van fraude, hebben wij inzicht verworven in Railinfratrust B.V. en haar omgeving, met inbegrip van haar interne beheersing. Wij hebben de frauderisicoanalyse van Railinfratrust B.V. beoordeeld en inlichtingen ingewonnen bij management, de met governance belaste personen en anderen binnen de entiteit, waaronder de Corporate Compliance Officer en Corporate Audit.

Wij hebben overwogen of er frauderisicofactoren zijn geïdentificeerd die een aanwijzing vormen voor risico's op een afwijking van materieel belang die het gevolg is van fraude. Wij hebben forensisch specialisten betrokken in onze risicoanalyse en bij het bepalen van de controlewerkzaamheden.

Op basis van deze werkzaamheden en het in de controlestandaarden veronderstelde risico, hebben wij de veronderstelde fraude risico's overwogen met betrekking tot het doorbreken van interne beheersingsmaatregelen door het management, inclusief of er indicaties zijn voor tendentie bij het management van de entiteit die mogelijk een risico vormt op een afwijking van materieel belang die het gevolg is van fraude.

Onze controlewerkzaamheden ten aanzien van deze frauderisico's zijn gericht op een evaluatie van de opzet en de implementatie van de relevante interne beheersingsmaatregelen om deze risico's te beperken. Wij hebben tevens aanvullende gegevensgerichte werkzaamheden uitgevoerd, waaronder het toetsen van journaalboekingen, het beoordelen van schattingen op tendenties (inclusief een retrospectieve beoordeling van significante schattingen uit vorige boekjaar), de onderbouwing van de tijdens het opstellen van de jaarrekening aangebrachte aanpassingen. Ook hebben wij een element van onvoorspelbaarheid ingebouwd in onze controle. De beschreven werkzaamheden zijn gebaseerd op de controlestandaarden en hebben niet tot voornaamste doel om fraudes te ontdekken. Onze inschatting van de risico's op een afwijking van materieel belang ten gevolge van fraude hebben niet geresulteerd in een kernpunt van de controle.

Overwegingen ten aanzien van naleving van wet- en regelgeving

Wij hebben een algemeen inzicht verworven in het wet- en regelgevingskader dat van toepassing is op de entiteit door inlichtingen in te winnen bij de Corporate Compliance Officer, het lezen van notulen en rapporten van Corporate Audit. Wij hebben forensisch deskundigen betrokken in deze evaluatie.

Voor zover materieel voor de jaarrekening, hebben wij op basis van onze risicoanalyse, en rekening houdende met het feit dat het effect van niet-naleving van wet- en regelgeving aanzienlijk varieert, naleving van het (vennootschaps)belastingrecht en regelgeving voor financiële verslaggeving, 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 Railinfratrust B.V. onderworpen aan overige wet- en regelgeving waarvan de gevolgen van niet naleving een van materieel belang zijnde invloed kunnen hebben op de jaarrekening, bijvoorbeeld ten gevolge van boetes of rechtszaken.

Ten aanzien van deze wet- en regelgeving die geen direct effect hebben op de vaststelling van de bedragen en de toelichtingen in de jaarrekening, zijn onze werkzaamheden beperkter. Naleving van wet- en regelgeving kan van fundamenteel belang zijn voor de operationele aspecten van een entiteit, voor de mogelijkheid van een entiteit om haar activiteiten voort te zetten, dan wel voor het voorkomen van sancties van materieel belang (bijvoorbeeld het naleven van de voorwaarden van een vergunning voor het uitvoeren van een activiteit, of het naleven van regelgeving betreffende het milieu); niet-naleving van dergelijke wet- en regelgeving kan daarom van materieel belang zijnde invloed hebben op de jaarrekening. Onze verantwoordelijkheid is beperkt tot het uitvoeren van gespecificeerde controlewerkzaamheden ter bevordering van het identificeren van niet-naleving van wet- en regelgeving die een invloed van materieel belang kan hebben op de jaarrekening. Onze werkzaamheden ter bevordering van het identificeren van gevallen van niet-naleving van overige wet- en regelgeving die een invloed van materieel belang kan hebben op de jaarrekening, zijn beperkt tot (i) het management en, in voorkomend geval, de met governance belaste personen vragen of de entiteit dergelijke wet- en regelgeving naleeft; (ii) de eventuele correspondentie met de desbetreffende vergunningverlenende of regelgevende of toezichthoudende instanties inspecteren. Uiteraard zijn wij gedurende de controle alert op indicaties van (vermoedens) van niet-naleving van wet- en regelgeving.

Tenslotte hebben wij een schriftelijke bevestiging verkregen dat alle bekende gevallen van fraude, niet-naleving of vermoede niet-naleving van wet- en regelgeving, ons ter kennis zijn gebracht. Vanwege de kenmerken van fraude, met name wanneer het gaat om geraffineerde en zorgvuldig opgezette plannen om de fraude te verhullen, zoals valsheid in geschrifte, het opzettelijk nalaten transacties vast te leggen of het opzettelijk voorstellen van zaken en samenspanning, blijft er een onvermijdbaar risico bestaan dat wij niet alle fraudes detecteren tijdens onze controle.

De kernpunten van onze controle

In de kernpunten van onze controle beschrijven wij zaken die naar ons professionele oordeel het meest belangrijk waren tijdens onze controle van de jaarrekening. De kernpunten van onze controle hebben wij met de raad van commissarissen gecommuniceerd, maar vormen geen volledige weergave van alles wat is besproken.

Wij hebben onze controlewerkzaamheden met betrekking tot deze kernpunten bepaald in het kader van de jaarrekeningcontrole als geheel. Onze bevindingen ten aanzien van de individuele kernpunten moeten in dat kader worden gezien en niet als afzonderlijke oordelen over deze kernpunten.

Omschrijving

Onze controleaanpak

Observaties

Materiële vaste activa

Een belangrijk onderdeel van de beheerconcessie is het beheren en onderhouden van de materiële vaste activa. De materiële vaste activa omvatten het overgrote deel van het balanstotaal van Railinfratrust B.V. De materiële vaste activa worden voornamelijk gefinancierd door de rijksoverheid en derden, hetgeen opgenomen is in de post investeringsbijdragen onder de langlopende schulden.

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.

De materiële vaste activa worden gewaardeerd tegen aanschafwaarde, verminderd met de cumulatieve afschrijvingen en bijzondere waardeverminderingen. Deze grondslagen zijn in lijn met Richtlijnen voor de Jaarverslaggeving.

Wij kunnen ons verenigen met de wijze van verantwoorden in de jaarrekening. Er zijn verder geen noemenswaardige observaties te rapporteren.

Onze risicoanalyse is gebaseerd op relevante interne en externe ontwikkelingen. Wij hanteren een gegevensgerichte controleaanpak waarbij er kennis is genomen van relevante interne beheersingsmaatregelen binnen Railinfratrust B.V.

De uitgevoerde gegevensgerichte werkzaamheden bestaan 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.

Inkopen

Railinfratrust B.V. kent een omvangrijke stroom van inkoop van diensten en producten, zowel ten behoeve van investeringsprojecten en projecten voor derden als ten behoeve van de eigen bedrijfsvoering. De controle van de inkoop en de daarvoor relevante interne beheersingsmaatregelen en IT-systemen vormt een omvangrijk deel van onze controlewerkzaamheden. Daarom zijn de inkoop als kernpunt van de controle geïdentificeerd.

Als onderdeel van onze werkzaamheden hebben we inzicht verkregen in de inkoop door middel van data-analyse. Op basis van onze risicoanalyse hebben we de controleaanpak bepaald voor de inkoop.

Er zijn geen noemenswaardige observaties te rapporteren ten aanzien van dit kernpunt.

We hebben de relevante interne beheersingsmaatregelen getest. Tevens hebben we de effectiviteit van de IT-beheersmaatregelen getoetst, voor zover noodzakelijk binnen de reikwijdte van onze controle van de jaarrekening.

Tenslotte hebben we gegevensgerichte controlewerkzaamheden uitgevoerd waarbij wij hebben vastgesteld dat de inkoop op het juiste inkoopartikel zijn verantwoord, het bedrag accuraat is verantwoord en de transactie heeft plaatsgevonden.

Compliance met wet- en regelgeving

Railinfratrust B.V. moet voldoen aan een breed scala van wetten en regels onder andere op basis van de beheerconcessie en de voorwaarden voor de subsidies die verkregen worden van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

Wij hebben de opzet en het bestaan van de interne beheersing van Railinfratrust B.V. beoordeeld ten aanzien van het voldoen aan wet- en regelgeving, waaronder het aanbestedingsproces en voorwaarden die gesteld zijn in relatie tot verstrekte subsidies.

Wij kunnen ons verenigen met de wijze van verantwoorden in de jaarrekening. Er zijn verder geen noemenswaardige observaties te rapporteren.

Wij hebben kennis genomen van de intern uitgevoerde compliance check en de uitkomsten hiervan geëvalueerd voor onze controle van de jaarrekening.

Daarnaast hebben wij de inschatting van Railinfratrust B.V. omtrent het risico op een eventuele terugbetaling van ontvangen subsidies en de wijze van verantwoorden in de jaarrekening beoordeeld.

Verklaring over de in het jaarverslag opgenomen andere informatie

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

- Verslag van de raad van bestuur
- Bericht van de raad van commissarissen
- Kerncijfers
- Corporate Governance
- Stakeholders
- Maatschappelijk verslagleggingsbeleid
- GRI-verslaglegging
- Meerjarenoverzicht
- De overige gegevens

Op grond van onderstaande werkzaamheden zijn wij van mening dat de andere informatie:

- met de jaarrekening verenigbaar is en geen materiële afwijkingen bevat;
- alle informatie bevat die op grond van Titel 9 Boek 2 BW is vereist.

Wij hebben de andere informatie gelezen en hebben op basis van onze kennis en ons begrip, verkregen vanuit de jaarrekeningcontrole of anderszins, overwogen of de andere informatie materiële afwijkingen bevat.

Met onze werkzaamheden hebben wij voldaan aan de vereisten in Titel 9 Boek 2 BW en de Nederlandse Standaard 720. Deze werkzaamheden hebben niet dezelfde diepgang als onze controlewerkzaamheden bij de jaarrekening.

De raad van bestuur is verantwoordelijk voor het opstellen van de andere informatie, waaronder het verslag van de raad van bestuur en de overige gegevens, in overeenstemming met Titel 9 Boek 2 BW.

Beschrijving van verantwoordelijkheden met betrekking tot de jaarrekening

Verantwoordelijkheden van de raad van bestuur en de raad van commissarissen voor de jaarrekening

De raad van bestuur is verantwoordelijk voor het opmaken en getrouw weergeven van de jaarrekening in overeenstemming met Titel 9 Boek 2 BW. In dit kader is de raad van bestuur verantwoordelijk voor een zodanige interne beheersing die de raad van bestuur noodzakelijk acht om het opmaken van de jaarrekening mogelijk te maken zonder afwijkingen van materieel belang als gevolg van fouten of fraude.

Bij het opmaken van de jaarrekening moet de raad van bestuur afwegen of de vennootschap in staat is om haar werkzaamheden in continuïteit voort te zetten. Op grond van genoemd verslaggevingsstelsel moet de raad van bestuur de jaarrekening opmaken op basis van de continuïteitsveronderstelling, tenzij de raad van bestuur het voornemen heeft om de

vennootschap te liquideren of de bedrijfsactiviteiten te beëindigen of als beëindiging het enige realistische alternatief is.

De raad van bestuur moet gebeurtenissen en omstandigheden waardoor gerede twijfel zou kunnen bestaan of de vennootschap haar bedrijfsactiviteiten in continuïteit kan voortzetten, toelichten in de jaarrekening.

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

Onze verantwoordelijkheden voor de controle van de jaarrekening

Onze verantwoordelijkheid is het zodanig plannen en uitvoeren van een controleopdracht dat wij daarmee voldoende en geschikte controle-informatie verkrijgen voor het door ons af te geven oordeel.

Onze controle is uitgevoerd met een hoge mate maar geen absolute mate van zekerheid waardoor het mogelijk is dat wij tijdens onze controle niet alle materiële fouten en fraude ontdekken.

Afwijkingen kunnen ontstaan als gevolg van fraude of fouten en zijn materieel indien redelijkerwijs kan worden verwacht dat deze, afzonderlijk of gezamenlijk, van invloed kunnen zijn op de economische beslissingen die gebruikers op basis van deze jaarrekening nemen. De materialiteit beïnvloedt de aard, timing en omvang van onze controlewerkzaamheden en de evaluatie van het effect van onderkende afwijkingen op ons oordeel.

Wij hebben deze accountantscontrole professioneel kritisch uitgevoerd en hebben waar relevant professionele oordeelsvorming toegepast in overeenstemming met de Nederlandse controlestandaarden, ethische voorschriften en de onafhankelijkheidseisen. Onze controle bestond onder andere uit:

- Het identificeren en inschatten van de risico's dat de jaarrekening afwijkingen van materieel belang bevat als gevolg van fouten of fraude, het in reactie op deze risico's bepalen en uitvoeren van controlewerkzaamheden en het verkrijgen van controle-informatie die voldoende en geschikt is als basis voor ons oordeel. Bij fraude is het risico dat een afwijking van materieel belang niet ontdekt wordt groter dan bij fouten. Bij fraude kan sprake zijn van samenspanning, valsheid in geschrifte, het opzettelijk nalaten transacties vast te leggen, het opzettelijk verkeerd voorstellen van zaken of het doorbreken van de interne beheersing.
- Het verkrijgen van inzicht in de interne beheersing die relevant is voor de controle met als doel controlewerkzaamheden te selecteren die passend zijn in de omstandigheden. Deze werkzaamheden hebben niet als doel om een oordeel uit te spreken over de effectiviteit van de interne beheersing van de vennootschap.
- Het evalueren van de geschiktheid van de gebruikte grondslagen voor financiële verslaggeving en het evalueren van de redelijkheid van schattingen door de raad van bestuur en de toelichtingen die daarover in de jaarrekening staan.
- Het vaststellen dat de door de raad van bestuur gehanteerde continuïteitsveronderstelling aanvaardbaar is. Tevens het op basis van de verkregen controle-informatie vaststellen of er gebeurtenissen en omstandigheden zijn waardoor gerede twijfel zou kunnen bestaan of de vennootschap haar bedrijfsactiviteiten in continuïteit kan voortzetten. Als wij concluderen dat er een onzekerheid van materieel belang bestaat, zijn wij verplicht om aandacht in onze controleverklaring te vestigen op de relevante gerelateerde toelichtingen in de jaarrekening. Als de toelichtingen inadequaat zijn, moeten wij onze verklaring aanpassen. Onze conclusies zijn gebaseerd op de controle-informatie die verkregen is tot de datum van onze controleverklaring. Toekomstige gebeurtenissen of omstandigheden kunnen er echter toe leiden dat een vennootschap haar continuïteit niet langer kan handhaven.
- Het evalueren van de presentatie, structuur en inhoud van de jaarrekening en de daarin opgenomen toelichtingen.
- Het evalueren of de jaarrekening een getrouw beeld geeft van de onderliggende transacties en gebeurtenissen.

Gegeven onze eindverantwoordelijkheid voor het oordeel zijn wij verantwoordelijk voor de aansturing van, het toezicht op en de uitvoering van de groepscontrole. In dit kader hebben wij de aard en omvang bepaald van de uit te voeren werkzaamheden voor de groepsonderdelen. Bepalend hierbij zijn de omvang en/of het risicoprofiel van de groepsonderdelen of de activiteiten. Op grond hiervan hebben wij de groepsonderdelen geselecteerd waarbij een controle of beoordeling van de volledige financiële informatie of specifieke posten noodzakelijk was.

Wij communiceren met de raad van bestuur en de raad van commissarissen onder andere over de geplande reikwijdte en timing van de controle en over de significante bevindingen die uit onze controle naar voren zijn gekomen, waaronder eventuele significante tekortkomingen in de interne beheersing.

Wij bevestigen aan de raad van commissarissen dat wij de relevante ethische voorschriften over onafhankelijkheid hebben nageleefd. Wij communiceren ook met de raad over alle relaties en andere zaken die redelijkerwijs onze onafhankelijkheid kunnen beïnvloeden en over de daarmee verband houdende maatregelen om onze onafhankelijkheid te waarborgen.

Wij bepalen de kernpunten van onze controle van de jaarrekening op basis van alle zaken die wij met de raad van commissarissen hebben besproken. Wij beschrijven deze kernpunten in onze controleverklaring, tenzij dit is verboden door wet- of regelgeving of in buitengewoon zeldzame omstandigheden wanneer het niet vermelden in het belang van het maatschappelijk verkeer is.

Utrecht, 9 april 2021

Deloitte Accountants B.V.

drs. G.J. Straatman RA

Meerjarenoverzicht

Winst- en verliesrekening

Bedragen in miljoenen euro's	2020	2019	2018	2017	2016
Bedrijfsopbrengsten	1.367	1.300	1.263	1.286	1.254
Bedrijfslasten	-1.370	-1.330	-1.268	-1.310	-1.265
Financiële baten en lasten / overig	-7	-8	-7	-10	-15
Bedrijfsresultaat	-10	-38	-12	-34	-26
Resultaat na belastingen	-	-	-	-	-

Balans

Bedragen in miljoenen euro's	2020	2019	2018	2017	2016
Vermogen					
Balanstotaal	19.775	19.500	19.065	18.710	18.820
Eigen vermogen	1.604	1.604	1.604	1.604	1.605
Langlopende leningen	73	148	148	148	314
Activa					
Materiële vaste activa	18.981	18.629	18.260	17.920	17.905
Afschrijvingen	101	105	111	112	117
Investeringen materiële vaste activa*	1.004	988	957	929	1.044
Investeringsbijdrage	947	951	902	861	972

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

Medewerkers

In absolute aantallen	2020	2019	2018	2017	2016
Aantal medewerkers (gewogen gemiddelde)	4.572	4.473	4.414	4.289	4.069
Aantal medewerkers (einde jaar)	4.625	4.518	4.428	4.399	4.179
Aantal fte's eigen (gewogen gemiddelde)	4.464	4.369	4.304	4.175	3.959
Aantal fte's eigen (einde jaar)	4.518	4.410	4.329	4.279	4.072
Aantal fte's inhuur (gewogen gemiddelde)	342	357	333	294	209
Aantal fte's inhuur (einde jaar)	287	396	317	348	239

Kwantiteiten

In absolute aantallen	2020	2019	2018	2017	2016
Netlengte in exploitatie (in km) *	3.075	3.075	3.075	3.049	3.034
Totale spoorlengte (in km) *	7.097	7.097	7.114	7.146	7.219
Wissels	6.392	6.560	6.795	6.922	7.006
Overwegen **	2.419	2.477	2.519	2.369	2.368
Seinen	11.559	11.586	11.751	11.890	12.093
Stations	399	400	399	404	404
Beweegbare bruggen	67	67	69	56	56
Tunnels	26	26	24	18	15
Tonkilometers (in miljarden per jaar) ***	51	57	55	54	54
waarvan reizigers	37	43	42	41	40
waarvan goederen	14	14	13	13	14
Treinkilometers (in miljoenen per jaar) ***	152	165	164	160	159
waarvan reizigers	140	153	153	149	147
waarvan goederen	11	11	10	10	11
waarvan overig (aannemers/testritten)	1	1	1	1	1
Spoorwegondernemingen	27	27	29	26	30

* Vanaf 2016 worden kilometers inclusief HSL-Zuid gerapporteerd.

** Vanaf 2016 worden overwegen exclusief dienstoverpaden gerapporteerd. In 2019 is de definitie van overwegen uitgebreid. In het aantal overwegen worden vanaf 2019 de particuliere overwegen meegenomen die ook openbaar gebruikt kunnen worden. Het vergelijkend cijfer 2018 is met deze gewijzigde definitie opnieuw herberekend.

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

Begrippenlijst

Ambitieweb

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

ATB Verbeterde versie (ATB-Vv)

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

Autoriteit Consument & Markt (ACM)

Een onafhankelijke 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.

Basisnet

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

Beheerconcessie

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

Betuweroute

Onder de goederenspoorweg Betuweroute wordt verstaan de spoorweg Maasvlakte – Kijfhoek – Zevenaar en de daaraan gelegen emplacementen. Met inbegrip van de emplacementen Feijenoord en IJsselmonde en de sporen die die emplacementen verbinden met de genoemde spoorweg en met inbegrip van de stamlijnen die verbonden zijn aan de bedoelde emplacementen.

Bodemwaarde

Waarde voor het jaarlijks minimaal te realiseren prestatieniveau op een prestatie-indicator. In het geval van de prestatie-indicatoren Transitotijd goederenvervoer en Impactvolle storingen op de infra geldt een maximum.'

Booggeluid

Het piepende geluid van treinwielen in bochten.

Centraal Monitorings- en Beslisorgaan (CMBO)

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

Concessiegebied

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

Emplacement

Een gebied van de spoorweginfrastructuur dat ingericht en bestemd is om treinen te laten stoppen, beginnen, eindigen, inhalen, kruisen, opstellen of rangeren en voorzien is van ten minste één wissel.

European Rail Traffic Management System (ERTMS)

Het Europees gestandaardiseerde beveiligingssysteem voor het treinverkeer – opvolger van Automatische TreinBeïnvloeding (ATB).

Gemengde net

Het Gemengde net omvat de door ProRail beheerde spoorwegen met uitzondering van de Betuweroute.

Hoofdrailnet (HRN)

Het deel van het Nederlandse spoorwegnet waarop NS tot 2025 het alleenrecht heeft voor het rijden van reizigerstreinen.

HSL-Zuid

Spoorlijn van Schiphol tot aan de Belgische grens met een aftakking naar Breda, die geschikt is voor hogesnelheidstreinen.

Inspectie voor Leefomgeving en Transport (ILT)

Onderdeel van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat dat de naleving van wet- en regelgeving voor een veilige en duurzame leefomgeving en transport bewaakt en stimuleert.

Landelijk Coördinatieteam Goederen (LCG)

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

Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO)

Programma om een veilige doorstroming van trein- en wegverkeer op overwegen te verbeteren via slimme en kosteneffectieve maatregelen, zodat het aantal incidenten verder vermindert.

Landelijk Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer (LOCOV)

Overleg waarin consumentenorganisaties de belangen van de treinreiziger behartigen door het overleg en adviseren aan NS, ProRail en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Onderwerpen betreffen concrete uitvoeringsmaatregelen voor het openbaar vervoer per spoor op nationaal en internationaal niveau over het hoofdrailnet, zoals wijzigingen ten aanzien van de dienstregeling, de toegankelijkheid van de treinen, de kaartverkoop en de tarieven.

Lange Termijn Spooragenda (LTSA)

Met de Lange Termijn Spooragenda, een lange termijn visie op het spoor (incl. ambities en doelen), wordt de kwaliteit van het spoor als vervoerproduct verbeterd, zodat de trein voor de reiziger en de verlader in toenemende mate een aantrekkelijke vervoersoptie is.

Meerjarenprogramma voor Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT)

De Rijksoverheid werkt samen met decentrale overheden aan ruimtelijke projecten en programma's voor elke regio in Nederland. Het MIRT richt zich op financiële investeringen in deze programma's en projecten.

Niet centraal bediend gebied (NCBG)

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

Operationeel Controle Centrum Rail (OCCR)

Het landelijke controlecentrum voor het Nederlandse spoorwegnet waar ProRail samen met vervoerders en aannemers 24/7 de afhandeling van incidenten en calamiteiten in het spoorverkeer coördineert.

Prestatie-indicator, inclusief definities

Een variabele die inzicht geeft in de prestaties van een organisatie. Voor ProRail is het een maatstaf voor een bindende prestatie met een bodemwaarde en streefwaarde (waarde voor een te realiseren prestatieniveau op een prestatie-indicator in 2020).

Reizigerspunctualiteit 5 (of 15) minuten HRN

Reizigerspunctualiteit 5 (of 15) minuten HRN geeft een indicatie van het percentage van de reizen dat met minder dan 5 (of 15) minuten vertraging is verlopen. Dat wil zeggen dat de reiziger bij aankomst op zijn uitcheckstation minder dan 5 (of 15) minuten vertraging had ten opzichte van de reis die de reiziger vanaf het moment van inchecken volgens de reisplanner had kunnen maken. Hierbij wordt uitgegaan van het snelste reisadvies zoals dat twee dagen voorafgaand aan de reis beschikbaar was in de officiële reisplanner. Dit betekent dat vooraf bekende werkzaamheden wel in dit reisadvies zijn meegenomen, maar wijzigingen die minder dan twee dagen voorafgaand zijn aangebracht niet. In scope zijn reizigers die inchecken én uitchecken op een hoofdrailnet station en met NS reizen.

Reizigerspunctualiteit 5 minuten HSL

Reizigerspunctualiteit 5 minuten HSL geeft een indicatie van het percentage van de reizen dat met minder dan 5 minuten vertraging is verlopen. Dat wil zeggen dat de reiziger bij aankomst op zijn uitcheckstation minder dan 5 minuten vertraging had ten opzichte van de reis die de reiziger vanaf het moment van inchecken volgens de reisplanner had kunnen maken. Hierbij wordt uitgegaan van het snelste reisadvies zoals dat twee dagen voorafgaand aan de reis beschikbaar was in de officiële reisplanner. Dit betekent dat vooraf bekende werkzaamheden wel in dit reisadvies zijn meegenomen, maar wijzigingen die minder dan twee dagen voorafgaand zijn aangebracht niet.

Deze indicator betreft een deelverzameling van de algemene indicator Reizigerspunctualiteit 5 minuten HRN. In scope zijn de reizigers met één van de onderstaande reisrelaties. Beide richtingen tellen hierbij mee:

- Amsterdam Centraal-Rotterdam Centraal
- Amsterdam Centraal-Breda
- Amsterdam Zuid-Rotterdam Centraal
- Schiphol Airport-Rotterdam Centraal
- Schiphol Airport-Breda
- Rotterdam Centraal- Breda

Treinpunctualiteit regionale series 3 minuten

Het percentage treinaankomsten waarbij het verschil tussen de oorspronkelijk geplande tijd en de vastgestelde realisatietijd kleiner is dan 3 minuten. Uitgevallen aankomsten en aankomsten van vervangende treinen worden niet meegerekend. Punctualiteit van de Regionale Series wordt gemeten op representatieve stations voor treinseries van regionale vervoerders. De ongeveer 35 meetpunten en de daar gemeten series kunnen jaarlijks wijzigen in aantal en samenstelling, afhankelijk van afspraken tussen ProRail en vervoerders en tussen vervoerders en concessieverleners.

Transitotijd Goederenvervoer

Het percentage goederentreinen dat een gerealiseerde transitotijd heeft die meer dan 30 minuten langer is dan de geplande transitotijd, waarbij ProRail de veroorzaker is. De transitotijd is de totale verblijftijd van de goederentrein tussen zijn eerste en laatste geplande Nederlandse meetpunt. In de praktijk zijn dat vaak de emplacementen bij terminals en de grenspunten.

Geleverde Treinpaden

Het percentage volledig gerealiseerde treinpaden voor alle reizigersvervoerders plus de niet (volledig) gerealiseerde treinpaden waarvan de vervoerders de veroorzaker zijn. Een treinpad is een capaciteitsreservering op de infrastructuur die nodig is om een trein te laten rijden. Een treinpad wordt gekaderd door de treinactiviteiten die onder één treinnummer op één verkeersdag zijn gepland.

Impactvolle storingen op de infra

Het aantal storingen aan de infra die leiden tot veel en zeer veel hinder voor de dienstregeling van vervoerders en daardoor op reizigers en verladers. Storingen worden veroorzaakt door:

- Defecten aan de infrastructuur, zoals aan spoor, bovenleiding, overwegen, wissels en seinen.
- Externe factoren die invloed hebben op de werking van de infrastructuur, zoals weersomstandigheden, spoorlopers, suicides, vandalisme, dieren of voorwerpen op het spoor.

Niet meegerekend worden vertragingen als gevolg van defecte treinen of logistieke problemen in de personeels- en/of materieelinzet bij vervoerders.

Prestatiegericht Onderhoud (PGO)

De doelstelling van het prestatiegericht onderhoud is de kwaliteit van het spooronderhoud te verhogen door meer te sturen op resultaat (bijv. storingsreductie, punctualiteit, veiligheid en duurzaamheid van de infrastructuur) en zo ruimte te bieden aan aannemers om eigen expertise en innoverend vermogen in te zetten.

Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS)

Programma met als doel op de drukste trajecten in het land te komen tot hoogfrequent spoorvervoer en een toekomstvast routing van het goederenvervoer met zo intensief mogelijk gebruik van de Betuweroute. Er gaan 6 intercity's en 6 sprinters per uur rijden in de drukste delen van het land en er komt extra ruimte voor goederenvervoer op het spoor naast maatregelen om het gebruik van de Betuweroute nog extra te stimuleren.

Regionale series

Treinseries in regionale concessiegebieden.

Streefwaarde

De waarde voor een te realiseren prestatieniveau in het daarbij vermelde jaar voor een prestatie-indicator met als doel om continue verbetering te waarborgen.

ProRail
