

Railinfratrust

Jaarverslag 2025

Jaarverslag 25



ProRail

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

Inleiding

01

Over ProRail

05

Onze kerntaken

06

Onze strategie

07

Werkgebied

10

Onze prestaties

11

ProRail Verbindt

15

ProRail Verbetert

28

ProRail Verduurzaamt

44

Bevlogen ProRailers

51

Betaalbaar spoor

57

Besturing

66

Ons speelveld

67

Organogram

69

Bericht van de Raad van Commissarissen

70

Corporate Governance

74

Risicomanagement

81

Integriteit, compliance en privacy/AVG

85

ESG

86

ESG

87

Onze stakeholders

93

Dubbele materialiteitsanalyse

96

Jaarrekening 2025

102

Overige gegevens

148

Controleverklaring van de onafhankelijke accountant

149

Meerjarenoverzicht

155

Begrippenlijst

158





Voorwoord

Jaar van beweging en verandering

2025 was een jaar van toekomstgerichte beweging. Van het op orde brengen van de basis naar wat nodig is voor morgen, in een maatschappelijke context die sterk verandert. Toenemende geopolitieke spanningen, vraagstukken rond energie, demonstraties op en rond het spoor, een verhoogd risico op sabotage en extra aandacht voor militair transport bepaalden mede onze opgave. Samen met vervoerders, aannemers, partners, overheden en onze omgeving werkten we aan een veilig en betrouwbaar spoor, aan de trein als aantrekkelijke keuze voor reizigers en verladers.

Veiligheid

Samen met de sector zijn wij verantwoordelijk voor veilig reizen en werken op het spoor en voor veilig leven rondom het spoor. Heftige gebeurtenissen, zoals het overwegongeval bij Meteren en het ongeval bij Malden waarbij een medewerker van onze aannemer om het leven kwam, tonen de kwetsbaarheid van ons werk. Dit raakt de hele sector. Tegelijkertijd onderstrepen deze ernstige ongevallen het belang van onze voortdurende aandacht voor veiligheid en onze verantwoordelijkheid voor reizigers, vervoerders, omwonenden, collega's en iedereen die aan het spoor werkt. Elk incident wordt daarom zorgvuldig onderzocht, met als doel lessen te leren en herhaling te voorkomen.

Resultaten

Met trots kijken we terug op de vele hoogtepunten van 2025. Zo werd station Groningen vernieuwd en PHS Rotterdam-Rijswijk opgeleverd, startte de elektrificatie van de Maaslijn en zetten we stappen met nieuwe digitale oplossingen en verdere ontwikkeling van automatische treinbesturing op de Betuweroute. Vanuit de goederenvervoerketen ontvingen we positieve feedback op de inzet van ProRail om de dienstverlening te borgen tijdens de 80-weekse buitendienststelling in Duitsland. Dit is een mooi resultaat van een jarenlange, intensieve samenwerking binnen de spoorsector.

Ook de punctualiteitsscores op het hoofdrailnet stemmen tevreden. Deze lagen ruim boven de bodemwaarden, mede dankzij een robuuster ontworpen jaardienstregeling 2025–2026 en de resultaten van het programma Betrouwbaar Beter. Tegelijkertijd was het aantal storingen met grote impact te hoog, met zeer veel hinder voor reizigers en verladers. Deze storingen werden veelal veroorzaakt door derden, zoals (bijna-)aanrijdingen, als ook door technische problemen aan de infrastructuur. Samen met onder meer onze onderhoudsaannemers werken we aan maatregelen om storingen structureel terug te dringen, zoals het oplossen van tijdelijke snelheidsbeperkingen, het gericht preventief onderhoud van bovenleidingen en de uitbreiding van cameratoezicht op risicolocaties.

In 2025 bouwden we verder aan een vereenvoudigde organisatie en een uniforme en professionele manier van samenwerken. Collega's zetten dagelijks stappen om scherper te sturen op wat echt nodig is maken daarbij slim gebruik van digitale mogelijkheden. Onze focus op veiligheid, duurzaamheid en betaalbaarheid geeft richting. In december bereikten we overeenstemming met de vakbonden over een nieuwe cao die loopt tot 1 april 2027. Deze resultaten zijn behaald binnen onze financiële kaders, terwijl we tegelijkertijd de maatregelen implementeerden voor het Basiskwaliteitsniveau Spoor.

Keuzes voor de toekomst

De urgentie en het belang van duidelijke keuzes en structurele investeringen in het spoor zijn groot. De staat van de assets van het Nederlandse spoor wordt momenteel beoordeeld als 'ruim voldoende', maar er is sprake van een neerwaartse trend. De infrastructuur staat voor toenemende uitdagingen – mede vanwege een imperfecte onderhoudsmarkt – waardoor de veilige beschikbaarheid van de infrastructuur onder druk komt te staan. Tegelijkertijd groeit de instandhoudingsopgave, net als de druk op mensen en middelen. Toenemende nationale en Europese wet- en regelgeving zetten druk op onze prestaties. Nieuwe woonwijken zorgen bovendien voor extra vraag naar openbaar vervoer. En het spoor kan als duurzame mobiliteit nog niet concurreren met andere vervoersvormen, zoals de weg en de lucht. ProRail pleit daarom voor voldoende investeringen in de toekomst van het spoor. Instandhouding van onze infrastructuur, met de bijbehorende financiering, is een continue punt van aandacht en alertheid.

Dank

Ik wil alle collega's en partners hartelijk bedanken! Dankzij jullie vakmanschap, inzet en betrokkenheid is het mogelijk om een veilig en betrouwbaar spoorproduct te bieden voor reiziger, verlader en omgeving. We hielden het spoor draaiend in een jaar vol maatschappelijke veranderingen en uitdagingen, met blik op de toekomst. Ook in 2026 blijven we ons met elkaar inzetten voor een veilig, betrouwbaar en duurzaam spoor voor reizigers, verladers en de samenleving.

Namens de raad van bestuur van ProRail B.V.

Utrecht, 10 april 2026

John Voppen
CEO

Over ProRail

Onze kerntaken

Onze strategie

Werkgebied

06

07

10





Onze kerntaken

Wij leggen, onderhouden en beheren het Nederlandse spoorwegnet. Als onafhankelijke partij verdelen we de capaciteit op het spoor, regelen we het treinverkeer, bouwen en beheren we stations en leggen we nieuwe sporen aan. We onderhouden bestaande sporen, wissels, seinen en overwegen. Daarnaast zijn we netbeheerder en verantwoordelijk voor het transport van elektriciteit over het spoorwegnet.

Onze missie

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

Onze visie

Samen met onze partners geven we invulling aan de groeiende behoefte aan duurzame mobiliteit in Nederland. We willen dat de trein een aantrekkelijke keuze is voor reizigers en verladers. Nederland groeit, en dat betekent meer mensen en goederen op het spoor. Treinverkeer is onmisbaar voor bereikbaarheid en voor het behalen van klimaatdoelstellingen. Naast onze dagelijkse kerntaken werken we daarom ook aan de toekomst van het spoor.



Onze strategie

We hebben de opgave om onze samenleving en economie schoon en duurzaam in beweging te houden, nieuwe woningen en wijken bereikbaar te maken en innovatie te stimuleren met technologische en digitale vernieuwing van het spoor.

Dat doen we door oplossingen te realiseren voor de groeiende vraag naar personen- en goederenvervoer. Uit onze analyses blijkt dat goederenvervoer op lange termijn blijft groeien. Het aantal reizigers groeit minder snel, onder meer door thuiswerken en andere vervoerskeuzes, maar ook hier verwachten we op termijn groei.

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

Spoor naar morgen

Waar we voor staan

Onze missie

Wij verbinden mensen, steden, en bedrijven per spoor nu en in de toekomst.

Wij maken aangenaam reizen en duurzaam vervoer mogelijk en zorgen dat het op en om het spoor veilig is.

Waar we voor gaan

Onze visie

Wij geven samen met onze partners invulling aan de groeiende behoefte aan duurzame mobiliteit in Nederland.

Wij gaan voor de trein als aantrekkelijke keuze voor reizigers en verladers.



Welk resultaat willen we halen

• Verbindt

Vergroten spoorcapaciteit
Aantal treinpaden

• Verbetert

Veilig en betrouwbaar spoor
Tevredenheid reizigers, verladers en omgeving

• Verduurzaamt

Duurzame mobiliteit
Footprint

• Bevlogen ProRailers

Fantastische organisatie om te werken
Werkgeverswaardering

• Betaalbaar spoor

Doelmatige uitgaven
Kosten per treinpad

Resultaatgebieden

Wat we gaan doen

Integrale ontwikkelagenda voor het spoor opstellen en financieren

Netwerk klaarmaken voor de toekomst

Basis op orde brengen in de dagelijkse logistieke operatie

Basis op orde brengen in de dagelijkse infra-operatie

Digitaliseren van de logistieke operatie voor de toekomst

Data gedreven werken doorvoeren in de hele infraketen

ERTMS invoeren binnen ProRail

Strategische prioriteiten



Wat we hiervoor nodig hebben



Focus

- Sturing op resultaten
- Concrete ProRail jaaragenda



Eén ProRail manier van samenwerken

- Heldere overlegstructuur
- Eenduidige werkwijze
- Gedeelde taal en cultuur



Ontwikkelprogramma voor alle ProRailers

- Leiderschapsprogramma
- Training 'ProRail manier', incl. benodigde digital skills

Organisatieversterkers

Hoe wij waarde creëren

We hebben onze ambitie specifiek en meetbaar gemaakt door vijf resultaatgebieden te benoemen:



ProRail Verbindt

We vergroten de capaciteit op het spoor, inclusief stations en emplacementen.

→ Lees meer



ProRail Verbeterd

We zorgen voor veilig en betrouwbaar spoor, tot tevredenheid van reizigers, verladers en omgeving.

→ Lees meer



ProRail Verduurzaamt

We maken spoormobiliteit zo duurzaam mogelijk en verkleinen onze ecologische voetafdruk.

→ Lees meer



Bevlogen ProRailers

We zijn een aantrekkelijke organisatie om bij te werken.

→ Lees meer



Betaalbaar spoor

We besteden belastinggeld doelmatig.

→ Lees meer

Tot en met 2030 hebben we streefcijfers bepaald om ons aan te toetsen. Alle vijf resultaatgebieden zijn even belangrijk. Elke keuze beoordelen we op het effect op alle vijf. Om in 2030 de gewenste resultaten te halen, geven we voorrang aan zeven strategische prioriteiten. Deze zijn de komende jaren leidend: de basis verder op orde brengen in de dagelijkse logistieke en infra-operatie, het spoornetwerk moderniseren en versnellen op innovatie en digitalisering.

We weten dat we deze opgave alleen waarmaken als we ook veranderen in hoe we samenwerken, binnen ProRail en met de sector. Daarom versterken we de organisatie. Sinds 2023 hebben we meer focus aangebracht door het beheerplan te vertalen naar een intern jaarplan met concrete doelen.

Om het beste resultaat voor reiziger, verlader en omgeving te realiseren, moderniseren we ook onze manier van werken. We investeren in één ProRail-brede manier van samenwerken waarin multidisciplinaire teams effectief en klantgericht bijdragen. We brengen focus aan in teamdoelstellingen, verkorten besluitvormingslijnen en verminderen bureaucratie. Eind 2025 werken ongeveer 2.800 collega's volgens deze nieuwe werkwijze. Leidinggevenden volgen een ontwikkelprogramma met drie gedragsprincipes: focus op reiziger, verlader en omgeving, doen wat we zeggen en werken met een ProRail-brede blik.

Werkgebied

Ons werkgebied is het spoor in Nederland en de aansluitingen naar het buitenland. Ons hoofdkantoor staat in Utrecht en we hebben vier regiokantoren: Amsterdam, Rotterdam, Zwolle en Eindhoven. Verspreid over het land hebben we elf verkeersleidingposten van waaruit we het treinverkeer besturen. Incidentenbestrijding werkte in 2025 vanuit zes uitruklocaties. In Utrecht zit het Operationeel Controle Centrum Rail (OCCR). Hier werken we samen met vervoerders en spoooraannemers en coördineren we de afhandeling van calamiteiten en incidenten.

Onze prestaties

ProRail Verbindt
ProRail Verbetert
ProRail Verduurzaamt
Bevlogen ProRailers
Betaalbaar spoor

15
28
44
51
57



Onze prestaties 2025

ProRail en ketenpartners werken 24/7 om het treinverkeer in goede banen te leiden en goede prestaties te realiseren.



Prestatie-indicatoren

Reizigers-
punctualiteit
HRN 3 minuten

85,5%

Bodemwaarde: **84,4%**

Reizigers-
punctualiteit
10 minuten

95,3%

Bodemwaarde: **94,5%**

Betrouwbaarheid
regionale series

90,5%

Bodemwaarde: **90,7%**

Impactvolle
storingen
op de infra

586

Bodemwaarde: **520**

Punctueel spoor

Reizigerspunctualiteit hoofdrailnet (HRN) 3 en 10 minuten

De KPI Reizigerspunctualiteit HRN (Hoofdrailnet) geeft het percentage reizen aan dat met minder dan 3 of 10 minuten vertraging is verlopen. Dat wil zeggen dat de reiziger bij aankomst op zijn of haar uitcheckstation minder dan 3 of 10 minuten vertraging had ten opzichte van de reis die de reiziger volgens de reisplanner had kunnen maken. Hierbij wordt rekening gehouden met vertraging, treinuitval en gemiste overstappen. Reizigerspunctualiteit HRN is een KPI met gezamenlijke verantwoordelijkheid van ProRail en NS.

2025 was een goed jaar voor de Reizigerspunctualiteit op het Hoofdrailnet. De KPI op 3 minuten scoorde 85,5%, ruim boven de bodemwaarde van 84,4%. De KPI op 10 minuten scoorde 95,3%, boven de bodemwaarde van 94,5%. De robuustere jaardienstregeling en maatregelen vanuit het verbeterprogramma Betrouwbaar Beter met NS hebben hieraan bijgedragen.

Gerealiseerde maatregelen waren:

- Robuustere dienstregeling, waardoor de punctualiteit verbetert en de zogenoemde olievlekwerking bij verstoringen vermindert.
- Optimale balans tussen vervoerscapaciteit en betrouwbaarheid bij aangepaste dienstregelingen rond werkzaamheden.
- Versneld oplossen of verminderen van tijdelijke snelheidsbeperkingen.
- Verwerken van langdurige snelheidsbeperkingen in de structuur van de dienstregeling.
- Verminderen van tekorten aan beschikbaar materieel.

De prestaties blijven gevoelig voor een combinatie van werkzaamheden, incidenten en ogenschijnlijk kleine aanpassingen in de dienstregeling. Dit was het geval bij werkzaamheden rond Schiphol Airport in het najaar. Omdat slechts drie van de zes perronsporen beschikbaar waren, moest de treindienst worden afgeschaald. Toen een vierde perronspoor onbereikbaar werd door een storing, had dat grote gevolgen voor de treindienst met impact tot ver in het land. Ook stond de Brabantroute dit jaar weer onder druk door omgeleide goederentreinen van de Betuweroute door werkzaamheden in Duitsland. Door goede voorbereiding en tijdige inzet van maatregelen konden we de impact zo klein mogelijk houden.

Betrouwbaarheid regionale series

De KPI Betrouwbaarheid regionale series geeft aan welk deel van de geplande regionale treinaankomsten daadwerkelijk is gerealiseerd én waarbij het verschil tussen de geplande en de gerealiseerde aankomsttijd kleiner was dan 3 minuten. Uitgevallen treinen en aankomsten van vervangende treinen worden hierin meegeteld als onbetrouwbaar.

De KPI Betrouwbaarheid regionale series scoorde 90,5% en slechter dan de bodemwaarde van 90,7%. Voor de reiziger betekende dit vaker uitval van treinen en meer vertraging in hun reis. Deze KPI wordt voornamelijk beïnvloed door onderstaande factoren. ProRail heeft hierop gedeeltelijk invloed en is voor de overige factoren met de regionale vervoerders in gesprek.

ProRail voerde in 2025 samen met vervoerders een groot aantal verbeteringen door in de regionale dienstregelingen. We voerden versnellingen door bij Maastricht, Heerlen en Groningen, zodat treinen vaker en eerder een groen sein kunnen krijgen. We verwerkten een impactvolle snelheidsbeperking bij Geleen in de dienstregeling, zodat reizigers een betrouwbaarder product krijgen. De maatregelen resulteerden in een hogere treinpunctualiteit. Drie belangrijke oorzaken van vertraging zijn in 2025 echter nog niet opgelost:

- Importvertraging van de Drielandentrein. Veel van deze treinen komen uit Duitsland met een grote vertraging. Samen met de vervoerder hebben we dit jaar op de eerste stations in Nederland een extra buffer in de dienstregeling gepland. In de praktijk blijkt dit nog vaak onvoldoende en rijden treinen alsnog vertraagd het deeltraject tussen Heerlen en Maastricht op;
- Krappe kwartierdienst op de MerwedeLingelijn. De constructie van dienstregeling 2025 was gevoelig voor vertraging en eenmaal opgelopen vertragingen dempten slecht uit. Voor dienstregeling 2026 is een robuustere constructie gepland.
- Snelheidsbeperking bij Hurdegaryp. We hebben de extra rijtijd zoveel mogelijk verwerkt in de dienstregeling, net als bij Geleen, maar de beschikbare ruimte bleek in dit geval beperkt. Daardoor is de dienstregeling tussen Groningen en Leeuwarden minder robuust dan gewenst.

Ook uitval speelde een grote belangrijke rol in 2025. Het grootste deel van de regionale treinuitval in 2025 kwam door verminderde beschikbaarheid van materieel en personeel bij vervoerders. Vooral de Drielandentrein heeft hierdoor zeer hoge uitvalcijfers. Ook op diverse andere plaatsen is dit een terugkerend probleem.

Betrouwbaar spoor

Impactvolle storingen op de infra

Over 2025 is het aantal impactvolle storingen uitgekomen op 586. Daarmee is slechter gepresteerd dan de bodemwaarde van 520 impactvolle storingen. Ten opzichte van 2024 (507) is het aantal impactvolle storingen toegenomen.

We hebben analyses uitgevoerd om de oorzaken van de toename van impactvolle storingen in kaart te brengen. De belangrijkste oorzaken in de categorieën zijn:

- Derden (44%): personen, verkeer en dieren op het spoor.
- Techniek (42%): wissels, treindetectie, spoorligging en energievoorziening.
- Proces (10%): uitloop en storingen na werkzaamheden.
- Weer (4%): storm, blikseminslag, gladde sporen, hitte/vorst.

Om het aantal impactvolle storingen terug te dringen worden onder andere de volgende maatregelen toegepast:

- Derdenstoringen: Voorpatroon registreren, herkennen en op acteren.
- Techniekstoringen: Voorkomen van storingen door gericht onderhoud; Focus op storingsgevoelige en kritische assets, zoals wissels, treindetectie, rijdraadbreken, spoortakken.
- Processtoringen: We hebben een monitoringsproces ingericht voor impactvolle en risicovolle projecten waarbij we iedere week het risicoprofiel en de beheersmaatregelen van deze projecten bepalen en mitigerende maatregelen nemen.
- Weer: We blijven onze aanpak met het seizoensvoorbereidings-team continueren om de impact van weer te verminderen.

We zien dat het assetbeheer onder toenemende druk staat – mede vanwege de imperfecte onderhoudsmarkt – waarmee de veilige beschikbaarheid van de infrastructuur risico loopt. ProRail zet zich actief in om de maatregelen binnen haar invloedssfeer te nemen. Bijvoorbeeld middels het interventieplan storingen en de strategie Klein Onderhoud. Dit is (nog) niet voldoende gebleken om de grondoorzaken voor een lange termijn borging weg te nemen.

ICT-operatie en -verstoringen

In 2025 hadden we opnieuw nauwelijks ICT-verstoringen. Het aantal verstoringen met treinhinder (14) is t.o.v. 2024 (25) gedaald. Daarnaast is de impact van deze verstoringen sterk verminderd: slechts een klein aantal treinen ondervond hinder en de vertraging bleef beperkt tot enkele minuten. Daarmee zetten we de dalende trend van eerdere jaren voort. Het aantal zware incidenten zonder treinhinder is ook aanzienlijk gedaald.

Dit is het resultaat van een robuustere infrastructuur en aangescherpte operationele procedures en werkwijzen. ProRail is trots op dit robuuste systeem en zet zich in om dit vast te houden. Dit blijft vanwege de verouderde software systemen en toenemende cyberdreiging een aandachtspunt.

Verstoringen in de treindienst

Storingen met een grote impact in 2025 waren onder meer:

- Aanrijding in januari bij Bunnik tussen een trein en een bouwkraan die een overweg wilde oversteken. Hierbij raakte de machinist van de trein licht gewond. Er waren geen spoorwerkzaamheden in de buurt. Het treinverkeer tussen Arnhem en Utrecht lag de hele dag stil.
- Eind maart vond tijdens geplande werkzaamheden bij Houten een aanrijding plaats tussen een kraan en een spoorwerker. De medewerker is met verwondingen aan de arm naar het ziekenhuis gebracht.
- Stroomstoring eind juni door een brand in meerdere kabels langs het spoor vlakbij Schiphol. Dit was het gevolg van sabotage. Hierdoor reden bijna de hele dag geen treinen van en naar Schiphol vanuit Utrecht en Amsterdam.
- Door een stroomstoring bij de netbeheerder viel op 11 juli de stroom uit in de Willemsspoortunnel (Rotterdam Blaak). Er bleef sprake van storingen tot in de ochtend van 14 juli. In de loop van de dag kon het treinverkeer weer worden opgestart.
- Het spoor tussen Schiedam en Delft was medio oktober 36 uur buiten dienst voor reparatie van een beschadigde spoorstaaf op de Poldervaartbrug te Schiedam. Het was complex herstelwerk met logistieke uitdagingen door o.a. de aanvoer van de 70 meter lange spoorstaaf en het specialistisch werk dat nodig is voor het ingieten en fixeren van een spoorstaaf in een brug.
- Aanrijding 30 oktober op een beveiligde overweg in Meteren tussen een vrachtwagen en reizigerstrein. Na het opruimen en inventariseren van de schade konden we de volgende dag starten met de herstelwerkzaamheden. Op 7 november reden weer treinen tussen Den Bosch en Utrecht.

ProRail Verbindt

Om bestemmingen met elkaar te verbinden, werkt ProRail nooit alleen. We staan continu in contact met onze stakeholders, waaronder vervoerders, overheden en onze omgeving. In 2025 hebben we samengewerkt aan het vergroten van de capaciteit, het vernieuwen van stations en spoor, het verbeteren van informatie- en communicatietechnologie, het ontwikkelen van innovatieve oplossingen en de invoering van ERTMS.

Verbindt

In 2025 realiseerden we onze projecten grotendeels volgens planning. Daarnaast waren we actief betrokken bij de opties die het ministerie van Defensie voorbereidt om het militair transport per spoor te vergroten. De capaciteitsverdeling voor de dienstregeling 2026 is tijdig afgerond, terwijl we ons gelijktijdig voorbereidden op de veranderingen die Time Table Redesign met zich meebrengt voor het capaciteitsmanagementproces. Deze stappen realiseren we op basis van onze digitaliseringsvisie, waarbij we zowel in de assetketen als in het logistieke domein belangrijke stappen zetten.

Capaciteit

Toekomstbeeld Openbaar Vervoer (TOBOV) 2040

In de situatieschets Toekomstbeeld OV 2040 staat een brede mobiliteitsbenadering centraal, (conform Mobiliteitsvisie 2050), en de inzet van de juiste modaliteit op de juiste plaats en tijd.

In 2025 werkten we via een meerjarig programma met partners aan de herijking van de koers van het programma. Tijdens de Landelijke Openbaar Vervoer- en Spoortafel van mei 2025 is ingestemd met de vervolgoedracht:

- Meewerken aan uitvoering van het Bereikbaarheidsspeil en concretiseren van de deelopgave voor het OV in de context van ruimtelijke ordening, voorzieningenbeleid en een goede mobiliteitsmix richting 2050.
- Uitwerken van de opgave voor het OV richting 2050 onder gewijzigde omstandigheden en vaststellen van richtinggevend uitspraken om koersvast te opereren.

- Organiseren van een cyclische aanpak om in te spelen op ontwikkelingen met innovaties en vernieuwingen.

Deze vervolgoopdracht is verder uitgewerkt a.d.h.v. deze drie deelopdrachten. Bij deelopdracht twee staan beleidsvragen centraal, zoals: waar en hoe moet het OV vernieuwen om toekomstbestendig te zijn? Hoe verhouden vraagstukken en ambities in het spoorstelsel zich tot elkaar?

De werkstroom Landelijke Netwerkuitwerking Spoor leverde in 2025 de rapportage Beleidsreferentie en doorgroeireferentie Toekomstbeeld OV op. Deze doorgroeireferentie, gebaseerd op een 7½-minutentreindienst, adresseert toekomstige vervoersknelpunten, zoals gesignaleerd in de Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA van 2021).

Daarnaast maakt de doorgroeireferentie inzichtelijk welke intensievere gebruikseisen nu al meegenomen kunnen worden in lopende en toekomstige spoorprojecten en borgt dat latere uitbreidingen inpasbaar blijven.

Actieagenda OV-knooppunten

De actieagenda OV-knooppunten is een deeluitwerking van de Ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV 2040. Het wordt opgesteld in samenwerking met gemeenten, provincies en NS Stations. Hierin worden knooppuntontwikkelingen uitgewerkt en zogenoemde focusknooppunten geagendeerd. Voor de jaarlijkse update van de lijst van focusknooppunten per landsdeel is de relatie met de Landelijke Netwerkuitwerking Spoor van TBOV relevant. Woningbouw- en bereikbaarheidsprogramma's bepalen steeds vaker de agenda en focus.

ProRail en regionale stakeholders hebben in Q1 2025 de actualisatie van de knooppuntopgaven aangeboden en laten vaststellen. Deze agenda stelt partijen in staat OV-knooppuntstudies te prioriteren en het gesprek te voeren over ontwikkelingen die het functioneren van knooppunten beïnvloeden. Voor ProRail gaat het om de stations. Financiering van focusknooppunten voor de toekomst blijft een uitdaging.

Technical Specifications for Interoperability (TSI) TSI Telematics

In november 2025 zijn TSI TAF (voor goederenvervoer) en TSI TAP (voor reizigersvervoer) samengevoegd tot één nieuwe TSI Telematics. TSI Telematics regelt de digitale informatie-uitwisseling tussen partijen op het spoor, zoals vervoerders en ProRail. ProRail moet in 2026 starten met het aanpassen van de plan- en uitvoeringssystemen, inclusief de koppelingen met klantsystemen, zodat we uiterlijk in 2029 voldoen aan de nieuwe Europese wetgeving.

ProRail is actief betrokken bij de beoordeling van conceptteksten en adviseert het ministerie van IenW hierover. Na een langdurig onderhandelstraject is op Europees niveau in november een akkoord bereikt over de definitieve tekst van TSI Telematics die uiterlijk in 2029 moet worden geïmplementeerd.

ProRail is gestart met het in beeld brengen van de impact van TSI op haar processen en computersystemen inclusief de bijbehorende financiële consequenties. In 2025 hebben we belangrijke stappen gezet om processen verder te digitaliseren. Zo verbeterden we het bestelproces van treinpaden, waardoor steeds meer stappen met TSI-berichten kunnen worden uitgevoerd. Ook in het proces voor treinsamenstellingen en uitvoeringsinformatie zijn verbeteringen gerealiseerd.

TSI OPE

In 2025 rapporteerden we aan de European Union Agency for Railways (ERA) dat TSI OPE – de Europese standaard voor operationele processen op het spoor – sinds 16 juni 2024 volledig is geïmplementeerd. Technische innovaties gaan echter sneller dan de huidige regels in TSI OPE. Daarom hebben we, samen met vervoerders, infrabeheerders en andere belanghebbenden, wijzigingsvoorstellen ingediend voor de herziening in 2028.

Deze voorstellen richten zich op aanvullende regels, specifiek over het gebruik van balise-lijsten, een overzicht van balises die een trein passeert in de aangeboden rijweg binnen ERTMS (European Rail Traffic Management System).

Dienstverlening Kijfhoek

ProRail en het ministerie van IenW zijn sinds 2019 in gesprek over het dienstverleningsmodel voor Kijfhoek met als doel dit non-discriminatoire aan te kunnen bieden, zodat alle vervoerders hier gebruik van kunnen maken. Eind september 2025 heeft het ministerie van IenW € 30 miljoen beschikbaar gesteld om het exploitatiemodel te wijzigen, waarbij ProRail de verantwoordelijkheid krijgt en deze dienst middels de netverklaring aan alle vervoerders wordt aangeboden.

Momenteel onderzoeken we op welke manier en wanneer het exploitatiemodel kan worden gewijzigd. Daarnaast wordt als onderdeel van deze verkenning onderzocht op welke manier de heuvellocomotieven van DB Cargo kunnen worden overgenomen om deze dienstverlening uit te kunnen voeren.

Behandel- en opstelcapaciteit

In 2025 heeft ProRail vanuit het programma Behandelen en Opstellen enkele grote infraprojecten opgeleverd. Daarmee breidden we de capaciteit voor het behandelen en opstellen van reizigersmaterieel uit:

- Emplacement Hengelo: vernieuwing en optimalisatie sporen aan de zuidkant en realisatie voorzieningen voor reiniging van reizigerstreinen.
- Emplacement Watergraafsmeer: alle niet-beveiligde sporen zijn in de beveiliging opgenomen, waardoor wissels nu op afstand bediend kunnen worden. Dit vergroot de rangeercapaciteit van het grootste emplacement van Nederland. Materieel kan na behandeling sneller worden verplaatst van west naar oost en omgekeerd.
- Rotterdam Botlek: eerste tranche sensoren in gebruik genomen op NCBG-sporen (Niet Centraal Bediend Gebied). Hiermee zien we nauwkeurig hoe sporen worden gebruikt. Met inzet van deze data optimaliseerden we het spoorgebruik wat meer ruimte biedt in de capaciteitsverdeling.
- Rotterdam Noord Goederen: projectbesluit genomen in 2025. Na realisatie in 2029 komen vier nieuwe behandel- en opstelsporen voor reizigersmaterieel beschikbaar, plus een wacht- en bufferspoor voor goederentreinen van 740 meter.

Capaciteitsverdeling dienstregeling 2026

De capaciteitsverdeling voor 2026 is tijdig afgerond. De robuustheidsverbeteringen in 2024 zorgden voor een stabielere uitgangspositie, maar er waren ook nieuwe uitdagingen:

- Doorlopende werkzaamheden in Duitsland beperken de beschikbaarheid van Zevenaar-Emmerich, wat vooral bij Venlo knelpunten veroorzaakt.
- Werkzaamheden op station Amsterdam Centraal maken de verdeling extra complex, mede door de dynamiek van open-access internationaal reizigersverkeer.
- Voor het eerst bevat de dienstregeling concurrerende reizigersvervoerders op hetzelfde traject: tussen Groningen en Zwolle is op weekdagen de capaciteit verdeeld tussen NS en Arriva. Arriva heeft aangegeven hier vooralsnog vanaf te zien.
- Daarnaast is ten opzichte van 2025 minder goederencapaciteit aangevraagd. Er is geen reden om aan te nemen dat deze afname het gevolg is van de Nederlandse capaciteitsverdeling.

Time Table Redesign (TTR)

De komende jaren verandert het capaciteitsmanagementproces. De basis hiervoor ligt in het Europese programma Time Table Redesign (TTR). Dit programma beschrijft processtappen voor het ontwerpen van dienstregelingen en het verdelen van capaciteit, passend bij gewijzigde behoeften van vervoerders en verladers.

In 2023 stelde de EU een conceptverordening op die de juridische basis legt voor deze nieuwe processen. Over deze verordening bereikten de Europese Raad en het Europees Parlement in november 2025 een akkoord. Vanaf dienstregeling 2031 moeten capaciteitsmanagementprocessen voldoen aan deze wetgeving. De nieuwe capaciteitsverordening heeft impact op veel processen van ProRail. Om deze processen mogelijk te maken zijn grote aanpassingen aan onze ICT-systemen nodig. Ook gelden hogere eisen voor tijdige publicatie van werkzaamheden aan het spoor. Daarnaast zijn financiële prikkels toegevoegd om de planning van werkzaamheden stabiel te maken. De annuleringsheffing is hier een voorbeeld van.

ProRail bereidt zich al enkele jaren voor op deze veranderingen. In 2025 publiceerden we samen met Europese infrastructuurbeheerders de capaciteitsstrategie voor 2029. Deze strategie is uitgebreider dan vorig jaar en helpt vervoerders, verladers en overheden beter inzicht te krijgen in toekomstige capaciteitsontwikkelingen.

Jaarlijks publiceert ProRail een capaciteitsmodel. Het model voor 2027 bevat voor het eerst een overzicht van beschikbare capaciteit per dag en enkele geplande werkzaamheden. Met deze vernieuwing loopt ProRail voorop in Europa. Het ontwikkelproces loopt nog: van het capaciteitsaanbod (een gedetailleerde uitwerking van het capaciteitsmodel) is in 2025 een conceptpublicatie voor dienstregeling 2027 gemaakt. Vanaf 2031 worden deze informatieve producten juridisch bindend.

Brede mobiliteit

In 2024 startte ProRail met de ontwikkeling van het programma Brede Mobiliteit. Dat staat voor een integrale benadering van bereikbaarheid via spoor, weg en water tijdens de onderhoudsopgave van de komende tien jaar. Dit doen we samen met alle infrabeheerders die deze opgave programmeren. In 2025 lag de focus op het realiseren en bestendigen van deze aanpak. Met inzet van een subsidie konden we data automatisch ontsluiten in MELVIN (MELden van Verstoringen in de Infrastructuur), het samenwerkingsplatform voor brede mobiliteitsafstemming met externe infrabeheerders.

We realiseerden data-ontsluiting rondom stremmingen van vaarwegen en overwegen. Ook zijn potentiële verbussingsroutes toegevoegd aan spoorstremmingen in het platform. Dit is een grote stap in digitalisering en datamanagement, die het afstemmingsproces versterkt.

Naast MELVIN hebben we belangrijke stappen gezet in het Gebiedscentraal Proces Brede Mobiliteitsafstemming. Deze aanpak versterkt de regionale afstemming van werkzaamheden en de manier waarop ProRail mobiliteitsafstemming vormgeeft. De aanpak krijgt nu vorm in Randstad-Zuid. We zijn daar onderdeel van Zuid-Holland Bereikbaar, een samenwerkingsverband van overheden en infrabeheerders.

In 2025 versterkten we de samenwerking met Rijkswaterstaat (RWS) en we kijken nu samen verder vooruit naar integrale planning. Hiervoor is een gezamenlijke digitale omgeving ingericht met de laatste stand van werkenplanning en besluiten.

Spoorgoederenvervoer

Modal shift

In 2025 bleef het faciliteren van de modal shift voor goederen uitdagend. Enkele vervoersstromen verschoven naar buitenlandse havens, terwijl andere stromen naar een andere modaliteit verschoven (reverse modal shift). Deze ontwikkelingen hangen samen met de afnemende concurrentiepositie van spoorgoederenvervoer.

Tegelijkertijd blijft de potentie groot, zoals blijkt uit prognoses van het Planbureau voor de Leefomgeving. In 2025 werkten we aan het verbeteren van de concurrentiepositie van spoorgoederenvervoer en aan een robuust multimodaal transportnetwerk om havens en industriële clusters te verbinden. Een gelijk speelveld tussen modaliteiten blijft cruciaal om verschuiving van weg naar spoor te realiseren.

740 meter sporen

We investeren in faciliteiten voor langere goederentreinen om de concurrentiepositie van spoorgoederenvervoer in Nederland en Europa te verbeteren. Een langere trein verlaagt de vervoerskosten per eenheid en vergemakkelijkt de verschuiving van weg naar spoor. Een trein van 740 meter vervangt ruim 50 vrachtwagens, vermindert CO₂-uitstoot en ontlast het wegennet.

Deze ontwikkeling wordt aangejaagd door de TEN-T-verplichting om met 740 meter lange treinen te kunnen rijden. Het emplacement Maasvlakte en het A15-tracé van de Betuweroute zijn al geschikt. Voor Waalhaven, Moerdijk, Amsterdam Houtrakpolder, Roosendaal, Lage Zwaluwe, Tilburg Goederen, Venlo en Rotterdam Noord Goederen lopen projecten om de sporen geschikt te maken.

Voor goederencorridors ligt nog een investeringsopgave. Het verlengen van sporen in Deventer is urgent om de route via de Betuweroute en IJssellijn geschikt te maken voor de railfreight corridor North Sea Baltic. In de Verkenning Verbeteren corridor Amersfoort – Bentheim wordt de oplossing nader uitgewerkt, inclusief de bijbehorende kosten.

Militair transport en mobiliteit

De geopolitieke situatie verandert. Het dreigingsniveau neemt toe en het risicoprofiel voor ProRail en haar omgeving wijzigt. Als Vitale Aanbieder en Aanbieder Essentiële Dienst (AED) geven we invulling aan de *Roadmap Vitaal Spoor* en versterken we onze weerbaarheid en veerkracht (resilience).

Defensie vervoert militair materieel per spoor via Deutsche Bahn. Binnen de veranderende context wil Defensie de optie van toenemende militaire mobiliteit per spoor verder voorbereiden, naast vervoer over weg en water. ProRail heeft een eerste inschatting gemaakt van wat hier voor nodig is. Dit is opgenomen in het rapport van het *Overlegorgaan Fysieke Leefomgeving (OFL)* ^[1]. Het OFL kwam met het advies om extra investeringen te doen (startpakket € 600 miljoen) om de weerbaarheid te vergroten. Dit vormt een eerste stap richting uitbreiding van mogelijkheden voor militair transport. We werken dit verder uit in concrete voorstellen.



Stations- en spoorvernieuwingen

Onderhoudsprojecten

In 2025 voerden we op grote schaal groot onderhoud uit aan sporen. We vervingen spoorstaven, rails, dwarsliggers en ballast op diverse trajecten en emplacementen, waaronder Flevolijn en Hanzelijn, Maarn – Ede, Westhaven, Muiderpoort – Weesp – Hilversum, Amsterdam-Dijksgracht – Amsterdam-Duivendrecht en de emplacementen Amersfoort en Utrecht.

Tussen Amsterdam en Utrecht vervingen we seinen die einde levensduur waren. Ook herstelden of zorgden we voor duurzaam behoud van diverse kunstwerken in Nederland om langdurig intensief gebruik mogelijk te maken. We maakten de Schipholtunnel door groot onderhoud aan tunnel, spoorbaan en beveiliging weer toekomstbestendig. In Zeeland gebruikten we bij een rijdraadvernieuwing voor het eerst gerecyclede rijdraden. Deze zijn kwalitatief gelijkwaardig aan rijdraad van gedolven koper en dragen bij aan onze verduurzamingsambitie.

Projecten voor reizigersvervoer

Van 10 mei tot en met 12 juli was het spoor bij station Groningen buiten dienst. En werkten we aan een toekomstbestendig station en aan betere bereikbaarheid voor stad en regio. Perrons zijn vernieuwd en sporen volledig opnieuw aangelegd. Onder de sporen is de reizigerspassage afgerond en is een deel van de bustunnel voltooid. Station Groningen is nu geen eindpunt meer: de doorkoppeling is mogelijk, wat meer gemak en capaciteit aan treinen oplevert. Komende periode ronden we het werk aan de bustunnel en fietstunnel onder het station af.

Na meer dan 80 jaar gaan we weer een treindienst starten op het traject Coevorden – Bad Bentheim als onderdeel van de spoorverbinding Emmen – Rheine (Duitsland). Na jaren van studie is de realisatieovereenkomst gesloten en aanbesteed. Volgens planning rijden eind 2026 de eerste reizigerstreinen.

In 2025 bouwden we het reizigersemlacement bij Watergraafsmeer om tot een centraal bediend gebied. Hierdoor kunnen treinen vanaf het emplacement direct in de dienstregeling worden ingezet, zonder aparte rangeerwerkzaamheden.

In november openden we de onderdoorgang Vierpaardjes in Venlo, een langgekoesterde wens van de stad. De onderdoorgang zorgt voor meer veiligheid op weg en spoor, betere doorstroming en betere bereikbaarheid van Venlo-Zuid en de binnenstad.

In 2025 zijn de verbetermaatregelen Zwolle – Raalte – Enschede opgeleverd. Deze zorgen voor drie minuten reistijdwinst voor de intercity. Daarnaast realiseerden we upgrades, zoals perronverbreding op de stations Heino, Raalte en Wierden. Het baanvak Zwolle – Almelo is hiermee volledig toekomstbestendig.

Projecten voor goederenvervoer

Door grootschalige werkzaamheden in Duitsland tussen Arnhem en Oberhausen, o.a. voor de uitbreiding Derde Spoor, was de grensovergang ook in 2025 regelmatig gesloten. Door grootschalige werkzaamheden in Duitsland tussen Arnhem en Oberhausen, o.a. voor de uitbreiding Derde Spoor, was de grensovergang ook in 2025 regelmatig gesloten. Deze verkeersluwe periode hebben we benut om onderhoud aan de Betuweroute uit te voeren, zoals vervanging van tunneltechnische installaties, onderhoud aan de beweegbare waterkering, schoonmaak van tunnels. Deze werkzaamheden konden zonder extra hinder voor vervoerders en verladers worden ingepland.

Verder startten we in het havengebied met de uitrol van assentellers en met uitbreidingen op de Maasvlakte, waaronder emplacement Maasvlakte Zuid en de benodigde uitbreidingen in voedingssysteem en beveiliging (in samenwerking met Havenbedrijf Rotterdam).

In november werd bekend dat de gemeente Rotterdam een Rijksbijdrage ontvangt voor het verplaatsen van spooreplacement IJsselmonde naar de Maasvlakte Zuid. Daarmee ontstaat in Rotterdam-Zuid voor stedelijke ontwikkeling, onder meer het Stadionpark inclusief nieuw station.

Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS)

In opdracht van het ministerie van IenW werkt ProRail samen met vervoerders aan het programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS). Het doel is om op zeven corridors hoogfrequent spoorvervoer te realiseren, met elke tien minuten een trein en meer ruimte voor goederenvervoer.

PHS is een meerjarig programma. De planuitwerking startte in 2011 en loopt tot circa 2030. Extra capaciteit is deels al gerealiseerd: op drie van de zeven corridors rijdt de tienminutentrein (Amsterdam–Eindhoven, Schiphol–Utrecht–Nijmegen en Den Haag–Breda). De overige corridors volgen komende jaren. PHS is belangrijk voor de huidige én toekomstige vraag van reizigers en goederenvervoerders. Het ministerie van IenW stelt twee keer per jaar een voortgangsrapportage op met resultaten en de financiële stand van zaken.

De PHS-projecten zijn grotendeels in uitvoering. Mijlpalen in 2025:

- Corridor Den Haag – Rotterdam–Breda: alle infrastructuurmaatregelen afgerond, op tijd en binnen budget.
- Station Amsterdam Centraal: entree westelijke reizigerstunnel heropend met extra ruimte; eerste nieuwe brug over Oostertoegang in gebruik.

- Station Nijmegen: startsein gegeven voor uitbreiding en vernieuwing; werkzaamheden zichtbaar.
- Vught: tijdelijk spoor en station in dienst; aanleg verdiepte ligging kan starten.
- Corridor Breda–Eindhoven: contract voor nieuwe wisselverbinding op Eindhoven gecontracteerd (ook nodig voor IC Eindhoven–Düsseldorf).
- SAAL-corridor: aanbesteding verbeterde transfervoorzieningen Weesp gestart; projectbeslissing voor Amsterdam Muiderpoort genomen.
- Tracébesluit Alkmaar–Amsterdam: definitieve uitspraak Raad van State; besluit onherroepelijk, project wordt uitgevoerd.

Energievoorziening

Met het landelijke programma Tractie Energievoorziening (TEV) zorgden we in 2025 voor een verdere upgrade van het tractie-energienetwerk (bovenleiding). We versterkten het TEV-systeem om voorbereid te zijn op de toekomst waarin meer treinkilometers worden voorzien. Dit jaar namen we twee nieuwe onderstations in gebruik en verzwaaarden we 29 bestaande installaties.

Er zijn nu 71 projecten in ontwikkeling of realisatie die de betrouwbaarheid en capaciteit van het energie-netwerk vergroten. Met het opleveren van deze projecten maakten we productstappen mogelijk die zorgen voor meer treinen en sneller rijden van treinen. De constante werkstroom binnen TEV zorgt voor een stabiele en voorspelbare productiecapaciteit. Dit draagt bij aan efficiënte realisatie en minimaliseert piekbelasting bij ingenieursbureaus en aannemers.

Tunneltechnische installaties

De tunnels die ProRail beheert hebben tunneltechnische installaties (TTI) om de veiligheid en beschikbaarheid te borgen.

Issues bij eerdere TTI-vervangingen, zoals mislukte aanbestedingen en lange doorlooptijden, waren aanleiding om het werkveld TTI grondig te herzien. Storingen in TTI veroorzaken grote hinder, zoals bleek bij de stremming van de Willemsspoortunnel. Daarom startten we in 2025 het programma Tunneltechnische installaties. Doelen van dit programma:

- Ontwikkelen en behouden van TTI-capaciteit en kennis intern en extern;
- Opzetten van landelijke integrale planning van TTI-activiteiten;
- Inrichten van ketenbrede en landelijke TTI-governance;
- Ontwikkelen van een TTI-marktbenaderingsstrategie.

Binnen dit programma voeren we ook vervangingsprojecten uit. Het doel: optimalisatie voor meer kwaliteit, uniformiteit, minimale hinder en betere aansluiting met beheer, met beheersing van kosten.

Stationsagenda

ProRail werkt samen met het ministerie van IenW en NS aan de ambities en maatregelen uit de Stationsagenda en de bijbehorende Uitvoeringsagenda.

Begin 2025 deelde het ministerie van IenW de voortgangsrapportage Stationsagenda 2024 en de Uitvoeringsagenda 2025-2026 met de Tweede Kamer. In juni ontving ProRail een beschikking voor de realisatie van een aantal maatregelen uit de Uitvoeringsagenda. In 2025 en 2026 voeren we diverse onderzoeken en plannen uit (bijv. reizigersbeleving en beleidsontwikkeling) en realiseren we maatregelen op stations, zoals verbeteringen voor sociale veiligheid.

Stationsvernieuwingen

In 2025 zijn op diverse stations in Nederland belangrijke verbeteringen gerealiseerd die direct bijdragen aan comfort, veiligheid en aan de reiservaring van reizigers:

- Spoorzone Ede: opgeleverd in januari met vernieuwde stationsomgeving, nieuwe sporenlayout, perrons, stationsgebouw met commerciële voorzieningen en zonnepanelen, interwijkttunnel en fietsvoorzieningen. Later volgden fietsroutes, een looproute door het Frisopark en een ondergronds trillingsscherm. Ook is een compensatiegebied voor de zandhagedis gerealiseerd.
- Vervanging van jukkenperrons op station Den Helder Zuid door kunstwerkperrons, inclusief nieuwe stationsoutillage en verlichting. Ook vervanging van de outillage op locaties als Dalfsen, Deventer, Emmen en Maastricht om comfort en beleving te vergroten.
- Nijmegen Heijendaal: feestelijk geopend in juni. Dankzij ruime trappen en brede traverse is de doorstroming tijdens de hyperspits sterk verbeterd.
- Station Leeuwarden: perronoverkapping op perron 4-5 teruggeplaatst; levensduur verlengd met 100 jaar.
- Station Almelo: kolomvoeten van perronkap scharnierend gemaakt voor betere bestendigheid tegen weersomstandigheden, vooruitlopend op renovatie vanaf 2028.
- Station Heiloo: vernieuwd en feestelijk geopend op 13 oktober. Regenschermen van biobased materiaal, zonnepanelen geplaatst, draagconstructie hergebruikt.
- Schiedam Centrum: vernieuwde maaiveldstalling opengesteld met 600 extra fietsparkeerplekken en geoptimaliseerde toegang. De officiële opening met gemeente, Metropool Regio Den Haag en ProRail vond plaats op 6 november.
- Hoorn Kersenboogerd, Den Helder, Tilburg Reeshof, Heerlen: verlenging perronkappen en/of plaatsing zonnepanelen en perroninrichting op norm gebracht met geleide lijnen, wachtruimtes en groeneilanden.

- Station De Vink in Leiden: bijna 400 extra fietsparkeerplekken gerealiseerd; feestelijke opening op 18 juli.
- Station Dordrecht: internationale erkenning met Brunel Award voor duurzame stationsentree en bovengrondse fietsenstalling. Nederland geprezen als gidsland voor fietsparkeren bij stations.

Deze projecten illustreren hoe we met partners werken aan toegankelijke, duurzame en toekomstbestendige stations die het verschil maken voor de reiziger.

Programma Fietsparkeren

Het programma Fietsparkeren werkte in 2025 aan circa 90 projecten in verschillende stadia van ontwikkeling. Deze projecten worden uitgevoerd tot en met ongeveer 2031. In 2025 leverden we stallingsuitbreidingen op die samen ongeveer 8.000 extra fietsparkeerplekken bieden: Abcoude, Bedum, De Vink (Leiden- en Voorschoten-zijde), Ede-Wageningen (noordzijde), Eindhoven (tijdelijke stalling noordzijde), Groningen Noord, Kampen Zuid, Martenshoek, Nunspeet, Raalte, Schiedam, Winschoten, Zandvoort aan Zee, Zwolle combigebouw.

Programma Toegankelijkheid

In 2025 voorzagen we drie stations van liften en/of hellingbanen om de toegankelijkheid te verbeteren. Daarnaast brachten we op vijf stations de perrons op normhoogte om een gelijkvloerse instap mogelijk te maken. Dankzij deze maatregelen kunnen mensen met een beperking gebruikmaken van 375 toegankelijke treinstations in Nederland. Dit is 94% van alle stations (398).



Vernieuwing fietsenstalling Delft

In 2025 heeft de fietsenstalling bij station Delft een upgrade gekregen. Alle 5.000 plekken zijn vernieuwd, met extra plekken voor fietsen met kratjes of kinderzitjes en voor bakfietsen. Zo kan de reiziger ook in de toekomst zijn fiets comfortabel stallen én houden we duurzaam treinvervoer toegankelijk.



Informatie- en communicatietechnologie

Doorvertaling Digitaliseringsvisie

Plan Logistiek

In 2025 zetten we een volgende stap in de implementatie van de digitaliseringsvisie 2040. Als onderdeel daarvan leverden we het ontwerp op hoe digitalisering nu en in de toekomst bijdraagt aan het verdelen en leiden van het treinverkeer. We besloten dit ontwerp gefaseerd en programmatisch te realiseren.

Eerste stap is het invullen van randvoorwaarden (inclusief inzichtelijk maken benodigde financiering) voor de ontwikkeling van het nieuwe TTS (Time Tabling Solution), de vervanger van Donna, voor het verdelen van de beschikbare capaciteit op het spoor en het voldoen aan nieuwe eisen uit de EU-verordening capaciteitsverdeling. Dit loopt door in 2026.

Ons doel is om de software te moderniseren zodat we plannen, besturen en bijsturing efficiënt en effectiever kunnen uitvoeren. Daarmee kunnen meer treinen rijden en kunnen ze bij een verstoring weer sneller rijden.

Plan IT-infrastructuur

In 2025 stelden we het IT-infrastructuurplan 2025–2030 vast. Dit plan vormt de basis voor een toekomstbestendig, veilig en flexibel IT-landschap dat nodig is om onze digitaliseringsvisie te realiseren. Het ondersteunt zowel de betrouwbaarheid van de dagelijkse spooroperatie als onze ambities richting 2030 en verder.

Bij deze ontwikkeling benutten we nadrukkelijk de kracht van de markt. Waar mogelijk zetten we marktstandaarden, bewezen technologie en cloudtechnologie in, zodat we profiteren van schaalbaarheid, innovatie en hogere betrouwbaarheid. Tegelijkertijd houden we regie op kritieke onderdelen door onze missiekritische systemen voor de primaire operatie te hosten binnen afgeschermdes ProRail-omgevingen. Vanzelfsprekend houden we maximaal rekening met digitale soevereiniteit.

Het plan bestaat uit tien techniekvelden, waaronder platformen, connectiviteit, data en analytics, integratie en IT voor de aansturing van fysieke assets in het bedrijfsproces, zoals reisinformatieborden en omroepsystemen. In alle domeinen streven we naar standaardisatie, automatisering en veilige ontwerpprincipes. Cybersecurity is integraal opgenomen in alle systemen en processen, passend bij toenemende dreigingen en wetgeving.

Met dit plan zetten we een belangrijke stap in het toekomstbestendig maken van onze digitale infrastructuur, zodat we ook in een snel digitaliserende spooromgeving veilig, betrouwbaar en wendbaar blijven.

Plan Assetketen

Tweede helft 2025 startten we met een onderzoek naar de vraag hoe digitalisering de assetketen kan verbeteren. Het doel is een robuust, betaalbaar en toekomstbestendig spoorstelsel. We werken aan een blauwdruk die alle processen in de assetketen – van ontwikkeling tot onderhoud – beter op elkaar laat aansluiten.

Train Allocation & Planning System (TAPS)

In 2025 is gebouwd aan een digitaal systeem om veel sneller dan met de huidige applicatie mogelijk is, orders voor goederentreinen toe te wijzen aan de treinpaden in de jaardienstregeling (TAPS).

Gedurende de applicatieontwikkeling nam het goederenvervoer dusdanig af dat de orderverwerking met bestaande applicaties en extra inzet van ProRail capaciteit mogelijk bleek. Gebruikers hadden bij opleveren van het systeem te weinig vertrouwen in de werking waardoor het systeem niet in gebruik is genomen. We hebben een audit uitgevoerd en nemen de geleerde lessen mee in de ontwikkeling van de nieuwe Time Tabling Solution (TTS) zoals genoemd bij plan Logistiek.

Digitaliseringsprojecten 2025

Digitalisering European Instructions (DEI)

Bij verstoringen is er nog veel telefonische communicatie tussen treinverkeersleiders en machinisten. Dat kost tijd en is foutgevoelig. Daarom digitaliseren we samen met vervoerders en leveranciers de European Instructions.

In 2025 ontwikkelden we een nieuwe applicatie waarmee de treinverkeersleiders de instructies digitaal voorbereiden en toekennen aan een treinnummer zonder de machinist te bellen. De machinist ontvangt een SMS op de GSM-R-boordradio met een ophaalcode en voert die in de DEI-app in. Vervolgens belt de machinist de treinverkeersleider om de instructie uit de app op te lezen.

We verwachten dat gesprekken gemiddeld 50% korter duren. We zijn gestart met een pilot om deze oplossing te testen. Op basis van de resultaten bepalen we samen met vervoerders hoe we DEI verder uitrollen.

Capaciteitsmodel-aanbod (LAIKA)

We leverden de nieuwe applicatie LAIKA, waarmee we het capaciteitsmodel 2027 en het aanbod 2027 succesvol digitaal genereerden en handmatig publiceerden naar de European Capacity Management Tool (ECMT). Deze online tool van Rail Net Europe, de Europese vereniging voor spoorweginfrastructuur-beheerders, maakt spoorcapaciteit op Europees niveau vroegtijdig inzichtelijk voor vervoerders en verladers.

Deze ontwikkeling is onderdeel van het programma Timetable Redesign (TTR for Smart Capacity Management), waarin infrastructuurbeheerders en spoorwegondernemingen in heel Europa samenwerken aan een herontwerp van het capaciteitsverdelingsproces. Door het dienstregelingssysteem te verbeteren en te harmoniseren versterken we de concurrentiepositie van spoorvervoer. Ook op het gebied van publicatie van buitendienststellingen naar Europa hebben we in 2025 belangrijke stappen gezet.

Partnerportaal

De digitale dienstverlening van ProRail werd door vervoerders en andere partners al jarenlang als onoverzichtelijk ervaren. De veelheid aan applicaties met eigen inlogmethodes, documentatie en communicatiestromen droeg hieraan bij. Met het nieuwe Partnerportaal brengen we overzicht en bieden we één centrale toegang tot applicaties en documentatie.

Dit vergroot de efficiëntie in de samenwerking. Het portaal is ontwikkeld voor goederen- en reizigersvervoerders en wordt ook beschikbaar voor andere organisaties die actief zijn op en rond het spoor, zoals logistieke dienstverleners, onderhoudsaannemers en bedrijven op emplacementen. Na een pilotfase in oktober 2025 gaan we het portaal vanaf februari 2026 breed uitrollen.

GSM-Rail (GSM-R)

We vernieuwen en breiden het mobiele radionetwerk GSM-R uit ter voorbereiding op ERTMS, zodat we landelijk voldoende dekking hebben. Het nieuwe netwerk zal bestaan uit ongeveer 415 mastlocaties. Inmiddels bouwden we 329 masten, waarvan al 314 in gebruik. De komende jaren realiseren we de resterende masten.

ProRail vernieuwt als een van de eerste grote railinfrabeheerders het SAP-systeem voor assetmanagementsysteem naar een moderne omgeving. Eind 2025 ronden we de datamigratie en -synchronisatie af. In 2026 volgen de eerste processen en de samenwerkingsomgeving met ketenpartners. Daarmee maken we de weg vrij voor verdere digitalisering van gegevensketens voor inspecties, onderhoud, storingsmanagement en assetgegevens. Ook vernieuwden we de administratie en facturatie van het heuvelproces op Kijfhoek, waarbij wagons via een rangeerheuvel naar verschillende sporen rollen om nieuwe treinen samen te stellen. Met de vernieuwde oplossing zijn we klaar voor snellere en accuratere verwerking van het heuvelproces voor meerdere gebruikers.



Innovatieve oplossingen en ontwikkelingen

Use cases: eerste stap naar digitalisering

Om onze digitaliseringsvisie te realiseren, werken we met use cases: businessoplossingen die binnen drie tot vijf jaar worden gerealiseerd. Ze bestaan uit meerdere deelinitiatieven die snel zichtbaar resultaat opleveren en door onafhankelijke teams end-to-end kunnen worden uitgerold.

Het leveringsmodel voor deze use cases is gebaseerd op drie ontwerpprincipes: klantgericht, waardegedreven en ProRail als bestemming voor talent.

Om samen klaar te zijn voor de toekomst, startte in 2025 de Digital Academy, waar ProRailers digitale kennis en vaardigheden kunnen ontwikkelen.

Use case: assetcondities

Doel van de use case: actueel inzicht geven in de conditie van assets, zodat onderhoud voorspelbaar wordt en beslissingen gebaseerd zijn op risico, kosten en prestaties. Resultaat: optimaal onderhoud, minder storingen, automatische planning, optimale buitendienststellingen. We gebruiken bestaande en innovatieve databronnen (meettreinen, IoT-sensoren, reizigerstrein als meettrein) en ontwikkelen AI-algoritmes die assetconditie en onderhoudsintervallen voorspellen.

In 2025 hebben we belangrijke stappen gezet om dit toekomstbeeld te realiseren:

- Corridor Zee-Zevenaar: casus 'rijdraad-spoor' opgezet om de verhouding tussen baanligging en rijdraad inzichtelijk te maken. Een verzakking van het spoor kan schade veroorzaken aan de rijdraad en extra onderhoud vereisen.

- Brabantroute: samenwerking met programma Strategie Klein Onderhoud om data te verzamelen over elektrische scheidelassen (ES-lassen). Beter inzicht in storings- en breukmomenten maakt een gerichte onderhoudsstrategie mogelijk.

Use case: slimmer plannen bij buitendienststellingen

Deze use case richt zich op efficiëntere planning van buitendienststellingen, zodat de planningsafdeling meer werk aan kan en tijd heeft voor kwaliteitsverbetering.

In 2025 voerden we een knelpuntenanalyse uit en stelden een portfolio samen van digitale oplossingen. Onderdeel hiervan is een solver-oplossing (digitale puzzelmachine) die al een jaar voor uitvoering de dienstregeling op dag-niveau aanpast aan projectmatige werkzaamheden.

In 2025 ontwikkelden en testten we een eerste prototype dat we willen inzetten om nieuwe planningsverplichtingen vanuit Europa (TTR-capaciteitsmodel) te realiseren. Daarnaast startten we andere softwareontwikkelingen voor efficiëntere planning. In 2026 verkennen we aanvullende digitale innovaties en starten we met het ontwikkelen van digitale skills in de organisatie.

Use case: digitaal ontwerpen, bouwen en beheren

Een grote digitaliseringsontwikkeling is Building Information Modelling (BIM). BIM gaat over digitaal ontwerpen, bouwen en beheren. Ingenieursbureaus en aannemers lopen hierin voorop; ProRail wil BIM nu integreren en ketenbreed samenwerken. De implementatie van BIM is een gezamenlijke inspanning. Het netwerk is in 2025 geactiveerd. We groeien stap voor stap verder via leren-door-doen-trajecten, zoals Groot Onderhoud Schiphol (eerste resultaten gepresenteerd) en Modulaire Railgebonden Gebouwen (onderzoeken hoe BIM-modellen in beheer kunnen worden genomen).

Automatic Train Operation (ATO)

Om de capaciteit op het spoor beter te benutten werkt ProRail met DB Duitsland aan de toepassing van Automatic Train Operation (ATO): het automatisch laten rijden van treinen op de Betuweroute. Dit project maakt deel uit van de *Joint Declaration of Intent* over samenwerking in het spoorgoederenvervoer tussen de Duitse en Nederlandse overheid en de spoorsector.

ProRail en DB Duitsland voeren een jaar lang proefritten uit op de Betuweroute. Hiermee krijgen we beter inzicht in de potentie van ATO voor het Nederlandse spoor.

Op 24 oktober startte de testfase officieel op Kijfhoek. ProRail test samen met DB Cargo een speciaal voor ATO geprepareerde locomotief. Deze trekt enkele wagons, deels verzwaard, maar zonder commerciële lading. Voor het eerst worden GoA2 (semi-autonoom rijden met machinist aan boord) en GoA4 (volledig autonoom rijden met toezicht op afstand) geïntegreerd getest voor goederenvervoer.

Rail Fieldlab 5G in Amersfoort

Na de opening van het Rail Fieldlab 5G op 18 september 2024 is het lab in 2025 operationeel geworden. Meerdere testen waren succesvol, zowel use cases van ProRail en NS als van marktpartijen die het fieldlab gebruiken om innovaties te beproeven.

Eind 2025 droegen NS, ProRail en het ministerie van IenW het operationele beheer over aan Railcenter, dat als onafhankelijke facilitator optreedt. Zo blijft de continuïteit van het Rail Fieldlab gewaarborgd en kan de railsector toepassingen met 5G in een spoorse omgeving blijven testen. Deze ontwikkeling past in de ambitie om Amersfoort te ontwikkelen tot hotspot voor Digital Rail.

Europese samenwerking: Europe's Rail

ProRail en NS zijn kernlid van het tienjarige onderzoeksprogramma Europe's Rail Joint Undertaking (EU-Rail), met 25 kernleden waaronder spoorwegondernemingen, infrabeheerders, industriepartners en onderzoeksinstituten. EU-Rail is de opvolger van Shift2Rail, dat in december 2024 officieel werd afgerond. We boeken hier successen die zorgen voor erkenning en vervolg op Europees niveau. Onder meer voor onderzoek naar spoortrillingen en aspotversnellingsmeters voor defectherkenning van spoorstaven (RCF). Het Europese innovatieprogramma heeft een budget van circa € 1,2 miljard, waarvan € 600 miljoen uit EU-subsidies en € 636 miljoen van kernleden. Het doel: technologische doorbraken realiseren, harmonisatie van Europese spoorssystemen stimuleren en capaciteitsgroei op het spoor na 2030 faciliteren. Ook moet het spoor goedkoper en aantrekkelijker worden.

In Nederland dragen innovaties uit EU-Rail bij aan het Toekomstbeeld OV. ProRail en NS vertegenwoordigen gezamenlijk de Nederlandse spoorsector. Binnen EU-Rail werken we aan technologische vernieuwingen en systeemsprongen, en aan snelle standaardisatie van innovaties. ProRail heeft leidende posities geborgd op voor ons relevante onderwerpen zoals ERTMS en ATO. Hierdoor bepalen we mede de agenda en zijn betrokken in de meeste innovatiedomeinen. Inmiddels loopt het programma twee jaar en zijn de eerste deliverables opgeleverd.

Kennisopbouw met partners

ProRail werkt samen met kennispartners en universiteiten, zoals TU Delft (DelftRail), Universiteit Twente, TNO en Deltares. Deze samenwerking ondersteunt onderzoek en demonstratie van innovaties binnen de Nederlandse railsector. We dragen ook bij aan onderwijs en talentontwikkeling, essentieel voor het aantrekken van nieuw talent. ProRail werkt mee aan grote programma's, zoals:

- STEM (Spoortrillingen Emissiemodel): onderzoek naar trillingen
- RESET (Research Embankments for Safe Expansion of Traintraffic): gericht op stabiliteit van baanlichaam en ondergrond
- Europe's Rail: Europese innovatieagenda

Via deze programma's nemen we deel aan Research & Development-projecten en beïnvloeden we Europese techniekstandaarden. De afgelopen jaren is onze research-bijdrage op logistieke onderwerpen zoals ERTMS en ATO versterkt, mede dankzij EU-Rail.



ProRail start testfase met automatisch rijdende treinen op Betuweroute

ProRail trapte de eenjarige testfase met Automatic Train Operation officieel af op emplacement Kijfhoek. De testfase is een nauwe samenwerking tussen de Nederlandse en Duitse ministeries van Infrastructuur.

European Rail Traffic Management System (ERTMS)

ERTMS is de Europese standaard voor treinbeveiliging en een essentiële stap in de digitalisering van het Nederlandse spoor. Hierdoor zijn lichtseinen en borden langs het spoor, de automatische treinbeïnvloeding (ATB) via elektrische pulsen door de rails en aanvullende bakens voor lage snelheden (ATB-Vv) niet langer nodig.

De introductie van ERTMS is om meerdere redenen noodzakelijk:

- Huidige systemen voor treinbeveiliging en gekoppelde systemen voor treindetectie, infrabesturing en infravoeding zijn ca. 60 tot 80 jaar oud en aan vervanging toe. Deze technologieën zijn vaak specifiek voor Nederland ontwikkeld, waardoor onderdelen en kennis steeds minder beschikbaar en duurder worden. Voor diverse systemen ontstaan al vóór 2040 leveranciersrisico's.
- Door krapte op de arbeidsmarkt voor technisch en operationeel personeel zien we uitdagingen voor leveranciers, aannemers en ProRail zelf. Invoering van ERTMS helpt door handmatig werk te automatiseren, biedt de mogelijkheid om meer treinen te rijden en draagt bij aan de Europese ambitie om één Europees spoornetwerk te realiseren en internationaal treinvervoer te stimuleren. Europa verplicht landelijke uitrol vóór 2050.

Met de programmabeslissing in 2019 besloot het kabinet met de uitrol van ERTMS in Nederland. Voor ProRail betekent dit de ontwikkeling van systemen en de ombouw van de infrastructuur op acht baanvakken. Met de herijking van het programma is in 2024 besloten de uitrol van ERTMS op te delen in tranches. De focus van de eerste tranche ligt op het realiseren van een werkend vervoerssysteem. Voor de periode na tranche 1 licht de focus op het versnellen en efficiënter maken van de uitrol.

ProRail werkte in 2025 aan circa 50 projecten verspreid over de hele organisatie. Het gaat o.a. om digitalisering van de infradataketen, ontwikkeling van het Central Safety System (CSS), aanpassing van logistieke systemen voor capaciteitsverdeling en verkeersleiding, aanpassing van mobiele en vaste ICT-netwerken (GSM-R en glasvezel) en ontwikkeling van buitenelementen zoals balises en objectcontrollers. Over de financiën van ProRail en het programma ERTMS wordt gerapporteerd in de halfjaarlijkse voortgangsrapportage ERTMS.

Belangrijkste resultaten in 2025

Generieke systemen gereed voor integratietesten:

- In 2025 zijn de generieke systemen voorbereid om in 2026 formele integratietesten te starten. Voorbeelden zijn softwaresystemen zoals CSS, Traffic Control System (TCS), Key Management Center (KMC) en digitale infraconfiguratie (IM Spoor), ICT-netwerken zoals GSM-R en vaste netwerken, en buitenelementen zoals assentellers en objectcontrollers. We verwerkten de aanvullende eisen vanuit Europese regelgeving (TSI CCS 2023) succesvol in CSS-versie 1.0. Met de oplevering van onder andere CSS, TCS en GSM-R upgrade geeft ProRail invulling aan de subsidievoorwaarden van het Europese Herstel- en Veerkrachtplan (HVP).
- In Q4 2025 is de 'Toestemming voor Gebruik voor Exploitatie' (TVG-E) voor Eurobalises beschikbaar gekomen. We kunnen nu Eurobalises bij realisatieprojecten in het spoor plaatsen.

Ombouw baanvakken op schema voor beoogde indienststellingen:

- Medio 2025 gunden we ombouwcontracten voor de eerste twee Noordelijke Lijnen Harlingen Haven – Leeuwarden (Strukton) en Stavoren – Leeuwarden (BAM).
- We hebben in 2025 het ontwerp voor de Zeeuwse Lijn (EZL) aanbesteed en het eerste perceel (van de twee) gegund.
- Voor Kijfhoek – Belgische grens (EKB) lopen voorbereidingen met de aannemer.



Balanceeract op Zee-Zevenaar

In de goederencorridor Zee-Zevenaar is de afgelopen jaren gewerkt aan een grote inhaalslag: achterstallig onderhoud wegwerken, de betrouwbaarheid van de spoorinfrastructuur en daarmee de beschikbaarheid voor verladers en vervoerders vergroten. Manager Zee-Zevenaar Ernst Kleinpenning stond voor de taak het onderhoud van de corridor opnieuw aan te besteden. Een 'balanceeract'. "We hebben nu een contract met balans voor de aannemer én vervoerders."

Omvangrijk en complex gebied

Zee-Zevenaar is een omvangrijk en complex gebied, waar achterstanden in onderhoud druk zetten op de betrouwbaarheid van het spoor. "We hadden als gevolg daarvan een onderhoudscontract dat alleen de veiligheidswaarden borgde, niet de duurzaamheidswaarden", vertelt Ernst.

"De infrastructuur bleef wel veilig, maar werd niet toekomstbesteding onderhouden."

De afgelopen jaren is fors geïnvesteerd in vernieuwing van de infra, maar om die op niveau te houden moest ook het onderhoud naar een hoger niveau. Dat was de inzet bij de aanbesteding van het nieuwe onderhoudscontract. "Nogal een uitdaging", zegt Ernst. "Want het gebied is groot, technisch complex en bevat voorzieningen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen, zoals blusinstallaties en aanrijroutes die óók op orde moeten zijn."

Aanbesteding als balanceeract

"Het aanbestedingstraject was een balanceeract. Want veilig en efficiënt spooronderhoud vereist treinvrije periodes. Maar tegelijkertijd moeten goederenvervoerders kunnen rekenen op maximale beschikbaarheid van het spoor", schetst Ernst. "Aannemers gaven aan zekerheid te willen hebben over buitendienststellingen. Anders zouden ze niet inschrijven. We liepen een reëel risico op een no bid." Ernst en zijn

collega's kwamen uit op een spoors hoofdcontract met daarnaast vijftien nevencontracten. "Een compleet contractenlandschap waarmee we niet alleen aan de veiligheidsnormen, maar ook de kwaliteitsstandaarden voldoen."

Minder storingen, meer voorspelbaarheid

In de gunning speelde hinderbeperking een sleutelrol, legt Ernst uit. "Hoe beter een aannemer het onderhoud kan uitvoeren met minimale verstoring, hoe hoger de waardering. Dat leidde tot een benodigde extra 3 urige nachtelijke buitendienststelling per week op de havenspoorlijn." Ernst: "Dat betekent natuurlijk meer hinder dan voorheen, maar dit is nodig om adequaat onderhoud te kunnen plegen. Met de vervoerders en aannemer samen kijken we hoe de logistiek daarbij zo goed mogelijk kan worden uitgevoerd. Daarmee kunnen we betrouwbare dienstverlening bieden en houden we de goederencorridor toekomstbestendig."

"Aannemers gaven aan zekerheid te willen hebben over buitendienststellingen. Anders zouden ze niet inschrijven. We liepen een reëel risico op een no bid."

ProRail Verbetert

We zorgen voor een veilig en betrouwbaar spoor. Veiligheid staat bewust voorop. Daarnaast werken we aan het verbeteren van de tevredenheid van treinreizigers, goederenverladers en de omgeving over het spoor – ons aandeel in hun tevredenheid over het totale treinproduct. Dit meten we aan de hand van het gemiddelde rapportcijfer van reizigers, verladers en omgeving.



Prestatie-indicatoren

**Klantoordeel
Reizigersvervoerders**

7

Bodemwaarde: 6

**Klantoordeel
Goederenvervoerders**

6

Bodemwaarde: 6

**Klantoordeel
Ladingbelanghebbenden**

7

2024: 7

Verbetert

De goede prestaties op het hoofdrailnet zetten we ondanks alle grootschalige werkzaamheden in 2025 voort. De punctualiteitscores bleven boven de bodemwaarden door o.a. de robuuster ontworpen dienstregeling en de resultaten van het programma Betrouwbaar Beter. Alleen de ingezette bijsturing op de impactvolle storingen is nog onvoldoende gebleken. Verder gaven we uitvoering aan het maatregelenpakket Voorschoten waarmee we belangrijke stappen zetten de spoorveiligheid verder te vergroten.

Klanttevredenheid

Klantoordeel reizigers- en goederenvervoerders en ladingbelanghebbenden

ProRail laat jaarlijks een klanttevredenheidsonderzoek uitvoeren onder de vervoerders en ladingbelanghebbenden. Het Klantoordeel reizigersvervoerders als ook Klantoordeel goederenvervoerders worden bepaald o.b.v. een oordeel over de dienstverlening van ProRail en een oordeel over specifiek gemaakte afspraken (speerpunten en aandachtsgebieden). Voor beide prestatie-indicatoren geldt een bodemwaarde van 6. Het klantoordeel van ladingbelanghebbenden is een informatie-indicator, waardoor deze geen bodemwaarde kent. Klantoordeel betreft een afgerond getal.

De uitkomst van het klanttevredenheidsonderzoek over 2025 is:

- Klantoordeel reizigersvervoerders: 7 (Bodemwaarde: 6, 2024: 7);
- Klantoordeel goederenvervoerders: 6 (Bodemwaarde: 6, 2024: 6);
- Klantoordeel ladingbelanghebbenden: 7 (2024: 7).

Internationaal vergelijken

Benchmark met vergelijkbare spoorinfrabeheerders

Jaarlijks vergelijken we onze prestaties met andere (in totaal 22) Europese spoorinfrabeheerders via de jaarlijkse benchmark van het Platform of Rail Infrastructure Managers in Europe (PRIME). In 2025 is het zevende benchmarkrapport gepubliceerd met data over 2019 tot en met 2023. We hebben, vooruitlopend op de publicatie van de volgende PRIME-benchmark, al de vergelijkbare data over de prestaties t/m 2024.

De hoofdconclusie is dat ProRail t/m 2023 goede prestaties levert tegen gemiddelde kosten in vergelijking met andere spoorinfrabeheerders op de volgende gebieden:

- Veiligheid: het aantal significante incidenten per miljoen treinkilometers is lager bij ProRail dan het gemiddelde van de peergroep.
- Punctualiteit: met een punctualiteit van 96% (grenswaarde 5:29 minuten) behoort ProRail tot de top vijf van Europa.
- Benutting van het spoornetwerk: met een benutting van circa 70 treinen per spoorkilometer per dag heeft Nederland een van de meest intensief gebruikte sporen van Europa. Dit is twee keer zoveel als het Europese gemiddelde.

- Kosten: de OPEX en CAPEX (onderhoud en vernieuwing) zijn per spoorkilometer met ongeveer € 220.000,- bovengemiddeld hoog. Doordat het Nederlandse spoornetwerk in verband met de peergroup intensiever wordt bereden presteert ProRail met € 8,55 per gereden treinkilometer gemiddeld ten opzichte van de peergroup. De kosten per treinkilometer nemen vooral toe door een afname van het aantal gereden treinkilometers en een toename van kosten door onder andere prijsstijgingen.

Dagelijkse operatie - Logistiek

Verbeterprogramma Betrouwbaar Beter

Treinreizigers zijn in 2023 geconfronteerd met veel hinder, zoals vertragingen, verstoringen en drukke treinen. De reizigerspunctualiteit op het hoofdrailnet (HRN) was met name in het najaar 2023 en begin 2024 niet goed.

In 2024 is een gezamenlijk verbeterprogramma van ProRail en NS onder de concessiesturing opgestart om de betrouwbaarheid van de treindienst voor de reiziger te verbeteren en daarmee ook de verbetering van de prestaties voor de reiziger. Vanuit het verbeterprogramma hebben ProRail en NS o.b.v. drie hoofdoorzaken verbetermaatregelen geïdentificeerd. De implementatie van deze maatregelen en borging daarvan in de lijnorganisaties heeft in 2025 plaatsgevonden. Dit heeft geleid tot de volgende resultaten:

- TSB's en TIB's: Mede door de TSB-aanpak en het tijdelijk verwerken ervan in de dienstregeling is er binnen ProRail meer grip op TSB's en het beperken van de impact ervan. Dagelijkse en wekelijkse monitoring zorgen ervoor dat maatregelen effectief en blijvend worden ingezet om de prestaties voor de reiziger op een goed niveau te houden.

- Beschikbaarheid treinmaterieel: De maatregelen die op dit gebied de NS heeft genomen, hebben geleid tot verbetering in de beschikbaarheid van treinmaterieel, met als resultaat minder drukke treinen en meer stabiliteit in de uitvoering van de dienstregeling.
- Robuuste dienstregeling bij werkzaamheden: Het verval van de prestaties rondom impactvolle buitendienststellingen is een stuk minder en meer in balans met de vervoerscapaciteit. Verder zijn er ook in 2025 meerdere evaluaties van de impactvolle werkzaamheden vanuit de plan- en analyseafdelingen van NS en ProRail uitgevoerd. Deze leverden belangrijke inzichten op voor het proces "Ontwerpen dienstregeling tijdens impactvolle werkzaamheden".

Na afronding van het programma heeft het ministerie van IenW een evaluatie van het verbeterprogramma laten uitvoeren. Daaruit zijn positieve uitkomsten naar voren gekomen over zowel de geleverde resultaten als gevolg van de genomen maatregelen, als de doelgerichte aanpak als de samenwerking met NS. Hiermee is het gezamenlijke programma in november 2025 formeel afgerond.

Naast deze hoofdonderwerpen is ProRail in 2025 onverminderd doorgegaan met verbeteringen buiten de scope van dit verbeterprogramma, zoals het verminderen van impactvolle infrastoringen en derdenstoringen, vergroting stabiliteit van de buitendienststellingen bij werkzaamheden, verbeteren kwaliteit van de dienstregeling en de scherpte in de dagelijkse operatie. Ook deze activiteiten zijn gedurende het jaar afgerond of geborgd in de lijn waar voortzetting vanuit de reguliere organisatieafdelingen zal plaatsvinden. Hiermee zijn ook alle aanvullende initiatieven vanuit ProRail in 2025 afgerond.

Verbeteraanpak Trein 2025

Het programma Verbeteraanpak Trein 2025 had als doel de dienstregeling van 2025 beheerst en op het gewenste prestatieniveau te implementeren. Daarbij hielden we rekening met uitbreiding van de dienstregeling en de impact van de tijdelijke omleiding voor goederentreinen door de 80-weekse buitendienststelling vanwege het Derde Spoor. We hebben binnen de door het ministerie van IenW beschikbaar gestelde middelen (€ 8 miljoen) een set van verbetermaatregelen getroffen, waarbij gegeven de beschikbare middelen we met de maatregelen niet alle impact konden mitigeren en prestaties op de Brabante route onder druk stonden.

We slagen erin de treindienst tijdens de volledige buitendienststellingen effectief te begeleiden. Sinds november 2024 hebben we een routine in de be- en bijsturing, wat bijdraagt aan vertrouwen in het verdere verloop van de 80-weekse periode. Positieve feedback van goederen- en reizigersvervoerders bevestigen dit. Prestatieanalyses tonen bovendien aan dat het effect van de buitendienststelling op binnenlandse reizigerstreinen in 2025 aanzienlijk kleiner was dan in 2024.

Het aantal storingen met (zeer) veel klanthinder (hinderklasse 1 en 2) bleef tijdens de 80-weekse periode stabiel. Tegelijkertijd blijven verstoringen en ongeplande werkzaamheden op omleidingsroutes in Duitsland een structurele uitdaging. Deze zorgen ervoor dat treinen in Venlo langer blijven staan voordat ze hun route naar Duitsland kunnen vervolgen, wat leidt tot langere doorlooptijden voor goederentreinen op de Brabante route. De vertragingen van goederentreinen op de Brabante route zijn vooral terug te voeren op vier oorzaken: defecte goederentreinen, calamiteiten in het

buitenland, infrastoringen en logistieke knelpunten, waaronder het grensproces en langere overstanden in Venlo. ProRail monitort de uitvoering nauwgezet en werkt intensief samen met vervoerders en DB InfraGO aan verdere optimalisatie van de treindienst.

Personeel Verkeersleiding

De bezetting op de verkeersleidingsposten was in 2025 met gemiddeld 99,4% inzetbaarheid op de meeste locaties op orde. Tegelijkertijd zien we dat de instroom van nieuwe medewerkers sinds 2022 daalt (van 87 in 2022 naar 50 in 2025) en het slagingspercentage bij de opleiding is teruggelopen (van 69% in 2024 naar 46% in 2025). Extra maatregelen zijn nodig om in de krappe arbeidsmarkt in de toekomst voldoende medewerkers op de posten te hebben.

Om meer kandidaten aan te trekken, hebben we de werving en selectie aangepast. Zo zijn de selectie-eisen verruimd van mbo 4 naar mbo 3, waardoor we een grotere instroom verwachten.

We onderzoeken ook hoe we de opleiding kunnen verbeteren en hoe we de instroom verder kunnen stimuleren. Een belangrijke succesfactor is de realisatie van onze digitaliseringsplannen.

Incidentenbestrijding Preventie

Door uitbreiding van het aantal camera's rondom het spoor kunnen we incidenten beter voorkomen. We signaleren spoorlopers of dreigend vandalisme eerder. Door adequaat optreden voorkomen we hinder. Flitscamera's bij overwegen, die overtredingen van wegverkeer vastleggen, hebben bewezen toegevoegde waarde: controle leidt tot afname van deze overtredingen. Gemiddeld neemt het aantal overtredingen op deze overwegen met ruim 60% af.

Suïcides en aanrijdingen met personen zijn een grote veroorzaker van ernstige hinder. Samen met externe partijen zetten we in op het voorkomen van deze situaties en het beperken van de afhandelduur als ze toch optreden. Het verder uitrollen van cameratoezicht helpt hierbij. We hebben ook specifieke aandacht en een eigen aanpak met externe partners om het fenomeen 'terugkeerders' (personen die frequent langs of nabij het spoor staan en hinder veroorzaken) aan te pakken.



Start uitrol slimme camera's

Met de uitrol van slimme camera's langs het spoor werkt de Smart Monitoring Room (SMR) van Incidentenbestrijding samen met de Centrale Regie Ruimte van ProRail Stations aan een grote stap op het gebied van cameratoezicht.

Repressie

We bestrijden de trendmatige stijging van kleine incidenten met gevaarlijke stoffen (druppellekkages) veilig en effectief, ondanks de forse impact op onze capaciteit. Naar aanleiding van onze interventies vond een sectorbreed directeurenoverleg plaats met ketenpartners en de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT).

Ook in 2025 zijn we erin geslaagd sluiting van emplacements voor gevaarlijke stoffen te voorkomen doordat tijdelijke risicobeperkende maatregelen zijn getroffen. Conform bestuurlijke afspraken uit 2020 namen we de bedrijfsbrandweertaken op Kijfhoek per 2025 over van de externe brandweerorganisatie Falck. Dit maakt een intensieve samenwerking mogelijk met de Veiligheidsregio Zuid-Holland-Zuid bij de incidentenbestrijding op emplacement Kijfhoek en in de Spoorzone Dordrecht/Zwijndrecht. Daarnaast wisselen we kennis uit met het ministerie van IenW, ministerie van Justitie en Veiligheid en enkele veiligheidsregio's over de risico's van gevaarlijke stoffen op emplacements. We delen onder andere onze kennis over de *lines of defences* van het spoorstelsel. Hierdoor kunnen veiligheidsregio's een proportionele en goed onderbouwde risicoduiding maken.

Power blackout & militair vervoer

In 2025 werkten we aan een handelingsperspectief voor de spoorsector bij een grote, langdurige stroomuitval. De basis van het plan is in concept; afronding en uitwerking van cruciale details volgen na beproeving tijdens een crisisoefening. Daarnaast bereiden we onze organisatie en het spoornet voor op het frequent faciliteren van militair vervoer vanuit verschillende startplaatsen in het land, in tegenstelling tot het huidige ad-hoc vervoer.

Seizoensvoorbereidingen

Extreme weersomstandigheden zoals hitte, herfst- en winterweer kunnen leiden tot verstoring van de treindienst waardoor vervoerders niet volgens planning kunnen rijden. We treffen mitigerende maatregelen op diverse fronten zoals gevolgen van hitte, gladde sporen in de herfst, wintermaatregelen. Daarnaast organiseerden we in februari en november ketenoefeningen met binnenlandse reizigersvervoerders om besluitvormingsprocessen rondom extreem weer te oefenen.

Voor wat betreft de wintermaatregelen zijn we gestart met de uitvoering van de BKN-maatregel om de inzet van wisselverwarming gericht te verminderen. Ondanks deze wijziging is gedurende 2025 geen hinder ervaren in de dienstregeling.

Deze maatregelen zorgen ervoor dat we de impact van weersomstandigheden op onze dienstverlening beheersbaar houden en de veiligheid in de operatie waarborgen.

Dagelijkse operatie - Assets

Verbeterprogramma Zee-Zevenaar

In 2024 is besloten het verbeterprogramma tot eind 2026 te verlengen. De nadruk ligt daarbij op compliance/ het voldoen aan wet- en regelgeving externe veiligheid, het opwaarderen van de infra naar de landelijke normen en kaders en het vervolgens onderhouden van de bestaande infra volgens de vastgestelde landelijke normen en kaders. Formele besluitvorming door het ministerie van IenW over de verlenging heeft plaatsgevonden.

Blusvoorzieningen havenemplacementen

We hebben een intern evaluatieonderzoek naar de blusvoorzieningen op de havenemplacementen uitgevoerd. Dit n.a.v. de vele storingen in het systeem in 2024. In het onderzoek is vastgesteld dat de aannemers het ontwerp hebben opgeleverd en dat het systeem in de basis robuust is. In de snelheid van de aanleg en door de onbekendheid met de systemen, zijn er in de aanleg lokaal wel zwakke plekken ontstaan. Deze zwakke plekken moeten in beeld komen bij een storing en worden vervolgens bij herstel robuust gemaakt. Ook is geconstateerd dat in de snelheid van het ontwerp en de realisatie, er situaties zijn gecreëerd die niet optimaal zijn voor onderhoud, storingsherstel en de bereikbaarheid van de systemen. Hierin speelde ook het gebrek aan fysieke ruimte op de emplacements een rol.

Er zijn verbeteringen nodig in de adequate storingsorganisatie, bij ProRail en de aannemer. Er moet verder geïnvesteerd worden in capaciteit en deskundigheid. Dit geldt voor de storingsorganisatie, de keten van de storingsanalyse, de inzet van storingsherstelcapaciteit, de analyse welke mitigerende maatregelen genomen kunnen worden en wat er bij storingen logistiek nog mogelijk is. Hierin zijn stappen gezet, maar er zijn nog aanvullende verbeteringen nodig.

Milieucompliance

In 2025 hebben we de focus op de structurele borging van milieucompliance binnen Zee-Zevenaar voortgezet. Met de introductie van de milieucompliance volwassenheidsladder als strategisch kompas wordt gericht gewerkt aan stijging op de ladder. We hebben daarvoor de geldende milieu wet- & regelgeving (omgevingsvergunning milieu en aanwijsbeschikking bedrijfsbrandweer) op de havenemplacementen op maatregeleniveau uitgewerkt, de verantwoordelijkheden voor de nakoming daarvan binnen de hoofdprocessen belegd en een dashboard ontwikkeld. In 2026 brengen we deze zaken onder in een milieumanagement-systeem dat voor Zee-Zevenaar ontwikkeld wordt.

Op contractueel vlak heeft de PGO-aanbesteding binnen Zee-Zevenaar plaatsgevonden waarbij we veel zorg hebben besteed aan de juiste doorvertaling van de milieueisen aan onze onderhoudsaannemer. Voor de blusvoorzieningen op de havenemplacementen hebben we ervoor gekozen een apart onderhoudscontract in de markt te zetten. Beide aanbestedingen hebben geleid tot een succesvolle opdrachtverstrekking.

Het milieucompliance-team binnen Zee-Zevenaar is in april 2025 uitgebreid met de komst van een manager blusvoorziening. Door middel van weekstarts worden non-compliance issues besproken, geregistreerd en opgevolgd. Non-compliance issues doen zich nog altijd voor, al zien we dat het aantal aan het afnemen is. De afname is sterk zichtbaar op het vlak van verlichting (ombouw naar ledverlichting is afgerond), openstaande hekwerken en blokkeren van calamiteitenwegen, mede dankzij de versteviging van emplacementbeheer en het gebruik van de Milieu Compliance

Beheer tool. Hoewel er verbeteringen in gang zijn gezet op het meer compliant worden van de blusvoorzieningen en de processen die daarbij horen, zien we dat we op dat vlak nog kwetsbaar zijn. We verwachten dat de verbeteringen in 2026 gaan leiden tot nog minder non-compliance issues, ook op blusvoorzieningen.

Opwaardering infra

We hebben het afgelopen jaar achterstanden in de infra weggewerkt en logistieke knelpunten aangepakt. Over de gehele Havenspoorlijn hebben we veel vernieuwd, in totaal 17 wissels, 4 overwegen, ongeveer 5 kilometer spoor (spoorstaven en ballast), ongeveer 6,5 kilometer spoorgeometrie en ongeveer 8 kilometer bevestigingsmiddelen. Alle bestaande natrium lichtmasten op de 5 havenemplacementen zijn in 2025 omgebouwd naar led-armaturen. Op Maasvlakte West-West moeten 20 afgekeurde masten nog vervangen worden, dit vindt naar verwachting begin 2026 plaats. In de Sophiatunnel, de Zevenaartunnel, de Botlektunnel en de PanKantunnel zijn schoonmaakwerkzaamheden uitgevoerd. Diverse tunneltechnische installaties, tunnelwanden, schouwspaden en technische ruimtes zijn schoongemaakt. In 2026 worden de werkzaamheden in de overige tunnels voortgezet.

Op emplacement Maasvlakte zijn de geaarde bufferzones/leidingonderbrekers aangesloten. Hiermee is een belangrijke stap gezet in het verbeteren van de veiligheid en beschikbaarheid van het spoor en kunnen Maasvlakte Oost en West spanningsloos worden gemaakt zonder dat dit ten koste gaat van de beschikbaarheid van de Havenspoorlijn. Alle havenemplacementen zijn in 2025 daarnaast voorzien van zelfsignalerende kortsluitlansen. Onderhoudswerkzaamheden kunnen met de zelfsignalerende kortsluitlansen in efficiëntere TVP's beveiligd worden.

Het nieuwe prestatiegerichte onderhoudscontract (PGO) voor Zee – Zevenaar is gegund en start op 1 maart 2026. Voor deze aanbesteding waren alle erkende onderhoudsaannemers uitgenodigd. Bij de beoordeling is niet alleen naar de prijs gekeken, maar ook naar belangrijke factoren zoals de beschikbaarheid van het spoor.

Spooronderhoud: prestatiegericht onderhoud

ProRail laat in 21 contractgebieden dagelijks kleinschalig spooronderhoud uitvoeren door gecertificeerde aannemers. Uitvoering vindt plaats via prestatiegerichte onderhoudscontracten (PGO). We hebben eerdere vertragingen in de Europese aanbesteding van de nieuwste contractvariant (PGO 4.0) volledig ingelopen. Alle PGO-contracten worden nu volgens planning aanbesteed en uitgevoerd. Hierdoor zijn tijdelijke buitencontractuele verlengingen niet langer nodig en blijft de continuïteit van het spooronderhoud geborgd. Inmiddels zijn 13 PGO 4.0-contracten gegund.

Programma HSL-Zuid

Het programma HSL-Zuid richt zich op twee kerndoelen: het op korte termijn verbeteren van de betrouwbaarheid, beschikbaarheid en benutting van de bestaande infrastructuur; en het op lange termijn voorbereiden van de beheerste overdracht en inbeheername (per 1 april 2031), inclusief de voorbereiding op de vervangingsopgave. In 2025 lag de focus op het borgen van prestaties en het beheersen van infrastructurele risico's.

Een belangrijk onderdeel was het herstel en de monitoring van kunstwerken. De betonherstelwerkzaamheden aan de tien viaducten zijn in april 2025 afgerond. Viaduct Zuidweg wordt gemonitord om de verhoogde snelheid van 120 km/u veilig te handhaven. In 2025 waren enkele snelheidsverlagingen nodig door foutieve meetwaarden veroorzaakt door externe factoren (onder

andere weersomstandigheden); deze zijn steeds na inspectie opgeheven. Verbeteringen in het meetsysteem verminderden het aantal meetfouten aanzienlijk. De werkzaamheden bij Rijkswatering zijn gestart voor het aanbrengen van een palenwand voor de stabilisatie van de ondergrond.

Met maatregelen zoals het uitzetten van het windwaarschuwingssysteem (juni 2025) brachten we het prestatieverlies verder terug. Daardoor gelden alleen bij zware windstoten nog snelheidsbeperkingen. Hierdoor is gemiddeld 94 uur per jaar minder vertraging.

De reconstructieopgave richting 2031 blijft cruciaal om de snelheid weer naar 300 km/u te kunnen brengen. Voor de overige negen viaducten lopen probleemanalyses en verkenningen. De eerste ontwerpen en oplossingen verwachten we medio 2026. Op basis daarvan start de voorbereiding van de herstelwerkzaamheden. Voor het uitvoeren van de werkzaamheden is een eerste reservering voor een buitendienststelling (2028) vastgesteld.

In september 2025 verzocht het ministerie van IenW ProRail om te starten met de voorbereidingen voor de inbeheername van de HSL en de vervangingsopgave. Die opgave vloeit voort uit het bereiken van de technische levensduur van de infrastructuur en systemen vanaf 2036. Hiervoor hebben we een programmaorganisatie ingericht en zijn met de planvormingsfase gestart. Daarin identificeren we welke maatregelen noodzakelijk zijn om deze opgave in de komende jaren te realiseren. Gezien de beëindiging van het DFM contract tussen de Staat en marktpartijen wordt bekeken welke processtappen ingericht moeten worden om zorgvuldige contractovername door ProRail te realiseren.

Nieuwe strategie Klein Onderhoud

Om het spoor veilig, betrouwbaar en betaalbaar te houden, vernieuwen we onze aanpak voor klein onderhoud met drie verbeterdoelstellingen:

- Aantrekkelijk opdrachtgeverschap: we willen een aantrekkelijke partner blijven en zorgen dat het schaarse technische personeel voorspelbaar en efficiënt wordt ingezet.
- Betere lange termijn keuzes: we willen beslissingen nemen op basis van de hele levenscyclus van het spoor en de bijbehorende prestaties, kosten en risico's, en niet alleen op het handhaven van normen per contractduur.
- Aantoonbare controle op veiligheid en beschikbaarheid: door meer data zelf in bezit te hebben, kunnen we beter aantonen hoe we de veiligheid en beschikbaarheid van het spoor borgen.

In 2025 hebben we deze verbeterdoelstellingen afgestemd met onze partners en een analyse gemaakt van de grootste knelpunten in processen en samenwerking met de markt. De ontstane marktordening vergt een nader gesprek met het ministerie van IenW.

Dassen en bevers

Graverij door dassen en bevers kan leiden tot verzakkingen van het spoortalud en verstoringen in de dienstregeling. Tegelijkertijd zijn beide soorten strikt beschermd. In het Programma Dassen en Bevers werken we aan een structurele aanpak waarin spoorveiligheid, ecologie en uitvoerbaarheid worden gecombineerd.

In de winter van 2024-2025 vond een landelijke inspectieronde plaats. Hierbij zijn ruim 700 waarnemingen van dassen- en beveractiviteit verzameld, waarmee we voor het eerst een systematisch beeld van locaties hebben. Komende winterperiode voeren we opnieuw een landelijke inspectieronde uit, waarmee we ons inzicht in verspreiding en gedrag verder vergroten.

Daarnaast werkten we in 2025 voor het eerst gewerkt aan risicomodellering van de effecten van holverzakkingen. Hierbij zijn zowel statische berekeningen als dynamische simulaties van voertuigbelasting gebruikt. Deze modellering laat zien wanneer graverij kan leiden tot zeegvorming en daadwerkelijke veiligheids- of beschikbaarheidsrisico's. Dit vormt een belangrijke basis voor het prioriteren van locaties en het onderbouwen van maatregelen. Mede hierdoor verwachten we in de toekomst bijna geen acute, grote herstelwerkzaamheden en langdurige verstoringen van het treinverkeer meer door dassen.

We voerden op verschillende locaties projecten uit om de spoorveiligheid te borgen zoals het herstellen van verzakkingen, het voorkomen van beginnende graverij en het toepassen van preventieve en ecologisch verantwoorde maatregelen zoals ontmoediging en taludherstel. De ervaringen uit deze projecten zijn een belangrijke bron van kennis voor de verdere ontwikkeling van beleidslijnen en werkwijzen.

Tot slot stelden we in 2025 een ecologisch-juridisch handelingskader op voor dassengraverij. Dit basisdocument geeft duidelijkheid over bestaande instrumenten, zoals de gedragscode, ecologische werkprotocollen en vergunningstrajecten, en over de voorwaarden voor zorgvuldig herstel. Samen met Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) verkennen we hoe dit kader verder kan worden verbeterd en hoe we structurele toestemming kunnen krijgen voor de inzet van inspectie- en herstelmethodieken die voor ProRail van belang zijn.

Liften en roltrappen

We verbeterden in 2025 de langdurige stilstand van liften t.o.v. 2024. Het aantal liften dat een week of langer stilstond door een storing, is met bijna 50% afgenomen (in 2025 gemiddeld vijf per maand, in 2024 tien). Het aantal roltrappen dat een week of langer stilstond door een storing is ongeveer gelijk gebleven.

We hebben alle locaties (17) waar herhaaldelijk vandalisme plaatsvindt aan liften, uitgerust met camera's.

We voerden op 29 van de 41 locaties (stand november 2025) die last hebben van wateroverlast technische aanpassingen door om liftinstallaties beter bestand te maken tegen wateroverlast. Dit betreft o.a. het aanbrengen van lijngoten, het aanpassen van de omliggende bestrating en het injecteren van beton in liftputten. De openstaande locaties betreffen locaties waar werkzaamheden nog in uitvoering zijn (afronding in 2026) of waarvoor aanvullend onderzoek nodig is en waar we de aanpak combineren met liftvervangingsprojecten.

Begin 2025 heeft ProRail real time informatie over liften op stations beschikbaar gesteld, waarin wordt aangegeven of een lift wel of niet werkt. Vervoerders en andere belanghebbende organisaties zijn bezig deze data te implementeren in hun reisinformatievoorzieningen.

Weerbaarheid

Business Continuity Management (BCM)

ProRail is aangewezen als aanbieder van een essentiële dienst (AED) en als vitale aanbieder. Dit betekent dat we moeten aantonen dat we “all hazard” voorbereid zijn op ernstige incidenten, zodat deze niet leiden tot maatschappelijke ontwrichting. We treffen hiervoor diverse aanvullende maatregelen.

We geven invulling aan het actieprogramma Vitaal Spoor. We voerden diverse verkenningen uit naar aanvullende maatregelen om de weerbaarheid te verhogen op verschillende domeinen zoals fysieke infrastructuur, ICT, economische veiligheid en cybersecurity.

De activiteiten in het kader van BCM, cybersecurity en Vitaal Spoor zijn ook de basis voor voorbereidingen om te voldoen aan nieuwe wetgeving: de Cyberbeveiligingswet (Cbw) en de Wet weerbaarheid kritieke entiteiten (Wwke). Hiervoor zijn aanvullende middelen nodig. We zijn hierover in gesprek met het ministerie van IenW. Daarnaast onderzochten we samen met het ministerie van IenW, op verzoek van het ministerie van Defensie wat nodig is om het spoor voldoende weerbaar te maken tegen toenemende dreiging vanuit statelijke actoren. Dit gezamenlijke onderzoek resulteerde in het *Adviesrapport impactanalyse Weerbaarheid en Militaire Mobiliteit van het Nederlandse Spoor*, opgesteld door het Overlegorgaan Fysieke Leefomgeving en aangeboden aan de staatssecretaris van IenW. Het rapport adviseert onder andere om significant te investeren in maatregelen die de weerbaarheid van het spoor tegen sabotagedreiging vergroten.

Cybersecurity

In een wereld die steeds digitaler wordt, en samenlevingen dagelijks worden geconfronteerd met cyberdreigingen, heeft ProRail als vitale organisatie een cruciale rol in de mobiliteit van Nederland door het spoor veilig en beschikbaar te houden.

Het is essentieel om weerbaar te zijn. Daarom treffen we steeds verdergaande beheersmaatregelen op onze belangrijkste securitydossiers. Het aantal cyberaanvallen die via leveranciersketens uitgevoerd worden, neemt wereldwijd sterk toe. We hebben hiervoor specifieke aandacht voor in onze afspraken met onze leveranciers.

De NIS2-richtlijn wordt in 2026 vertaald naar de Cyberbeveiligingswet (Cbw). Deze vormt voor ProRail het kader voor haar cyberweerbaarheid. ProRail zet zich actief in om de weerbaarheid te versterken en daarmee te voldoen aan de wettelijke vereisten.

Spoorsecurity

In 2025 zijn 10 meldingen (2024: 16) gedaan van verdachte objecten die invloed hadden op de treindienst. Het gaat hierbij o.a. om verdacht gedragende personen en bommeldingen. We treffen diverse maatregelen om de veiligheid van het spoor te borgen en het aantal incidenten zo klein mogelijk te houden.



Veiligheid

Veiligheid - Algemeen

Belangrijke dossiers

Een belangrijk thema in 2025 is de borging van veiligheid via ons veiligheidsmanagementsysteem (VMS). We richten ons niet alleen op het systeem zelf, maar ook op de uitvoering in de praktijk en de continue verbetering van het hele systeem.

Belangrijke veiligheidsdossiers voor ProRail zijn: veilige infrastructuur, overwegveiligheid, suïcidepreventie, arboveiligheid en veiligheidscultuur. De wereld om ons heen verandert voortdurend: nieuwe technologieën, grotere druk op het spoor en ontwikkelingen in binnen- en buitenland. Juist nu is het van belang om vanuit veiligheid te bepalen hoe we hierop inspelen om het huidige veiligheidsniveau te bewaken en continu te verbeteren binnen de financiële kaders.

Het onderzoeksrapport naar het ongeluk bij Voorschoten benadrukt dat bewaking van het evenwicht tussen werken aan het spoor en het rijden van treinen onze blijvende aandacht vraagt.

Veiligheidsladder en -cultuur

ProRail is begin 2025 geaudit op de Safety Culture Ladder (SCL). De operatie is gecertificeerd op trede 4, de rest van de organisatie op trede 3. ProRail-medewerkers zijn zich bewust van het belang van veiligheid en handelen daar proactief naar. We vulden, n.a.v. het auditrapport, het verbeterplan veiligheidscultuur aan en voerden verbeteringen door.

Communicatie over veiligheid

In 2025 communiceerden we regelmatig over veiligheidsonderwerpen. Zo organiseerde ProRail begin maart de branchedag over veiligheid voor ongeveer 80 branchegenoten: voor onder meer ingenieursbureaus, aannemers, toezichthouders, werkplekbeveiligingsbedrijven en krolmachinisten. Doel: de verbinding versterken en samenwerking stimuleren, met focus op het verbeteren van veiligheid in de ontwerpfase. Ook konden deelnemers ideeën uitwisselen en elkaar inspireren. De dag resulteerde in een magazine en twee podcasts.

Intern brachten we veiligheid en veiligheidsbewustzijn actief onder de aandacht via interne communicatie, webinars en evenementen, zoals de landelijke Bewust Veilig Dag en de Nationale Week van de Veiligheid. Daarnaast organiseerden we talkshows en Safety Talks (met Jop Groeneweg, hoogleraar Veiligheidskunde bij TU Delft), campagnes rond thema's als de Safety Culture Ladder, exnovatie en veilig werken, ter voorbereiding op audits en om continu te leren van wat goed gaat.

Veilig reizen

Botsingen (trein-trein en trein-stootjuk)

In 2025 is het aantal botsingen trein-trein van 9 in 2024 naar 15 gestegen, waarvan geen enkele significant volgens de Europese definitie (zie begrippenlijst voor de Europese definitie). Elf van deze botsingen gebeurden tijdens rangeren met lage snelheid. Vier botsingen vonden plaats tijdens het heuvelproces. We onderzoeken deze toename tijdens het vervangen heuvelsysteem.

In 2025 was sprake van 11 botsingen tussen treinen en stootjukken, waarvan vier botsingen met reizigerstreinen op een perronkopspoor. Alle botsingen met reizigerstreinen vonden plaats met een snelheid lager dan 5 km/h. Geen van de botsingen met stootjuk was significant volgens de Europese definitie.

Ontsporingen

In 2025 waren er geen ontsporingen van treinen tijdens de treindienst die significant zijn volgens de Europese definitie (zie begrippenlijst voor de Europese definitie). Wel ontspoorde een trein na een aanrijding met een vrachtwagen op een overweg te Meteren. Bij dit ongeval was naast grote materiële schade ook sprake van een klein aantal lichtgewonden.

Er waren negen ontsporingen van rangeerdelen tijdens rangeren. Dit had uitsluitend materiële schade tot gevolg. Dit aantal is vergelijkbaar met voorgaande jaren. Alle ontsporingen van rangeerdelen vonden met lage snelheid plaats op een wissel die door de rangeerder zelf in de juiste stand gestuurd moet worden. Achterstallig onderhoud van de infra was nergens de oorzaak.

In november 2025 werd bij een reguliere test speling geconstateerd in een onderdeel van een bepaald type wissel. Als de wisselstang losraakt als een trein passeert, dan kan dit uiteindelijk tot een ontsporing leiden. Daarom hebben de onderhoudsaannemers met spoed deze wissels geïnspecteerd en waar nodig maatregelen getroffen.

STS-passages (stoptonend sein)

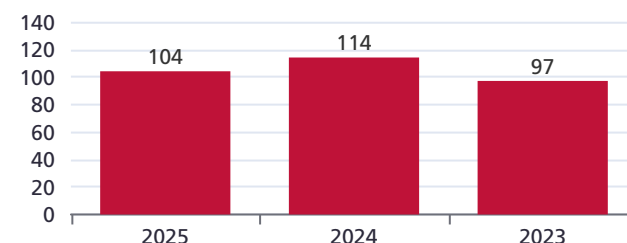
Het aantal STS-passages is in 2025 (104)¹ gedaald t.o.v. 2024 (114). Ook het aantal STS-passages met gevaarpunt bereikt in 2025 (22) is gedaald t.o.v. 2024 (29). Een duidelijke oorzaak voor deze daling van 25% is niet aan te wijzen.

In 2025 werkten we met ILT en spoorwegondernemingen aan een nieuwe definitie van STS passages. Deze past beter bij toekomstige wijzigingen in het spoor, zoals ERTMS en bij niet aan STS gerelateerde risico's.

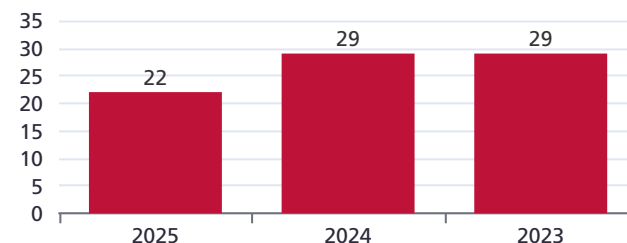
In 2025 is in Castricum ook de livegang van het ORBIT-systeem op P-seinen gerealiseerd. Dit heeft aantoonbaar twee STS-passages met hoge snelheid voorkomen.

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

Aantal roodseinpassages



Aantal roodseinen met gevaarpunt bereikt



STS-verbeterprogramma

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

- **Stuurgroep STS:** In 2025 is de stuurgroep elk kwartaal bijeengekomen. Tijdens de laatste STS-stuurgroepvergadering is een vernieuwde overlegstructuur geaccordeerd, waarmee in 2026 wordt gestart. Hiermee wordt de stuurgroep opgedeeld in een beleidsgroep en een werkgroep. In 2026 zullen nieuwe speerpunten worden gedefinieerd.

- **Upgrade S-borden (USB):** In afwachting van de benodigde additionele financiering voor de realisatie is het project tot nader bericht stilgezet.
- **Ontwikkeling generiek landelijk botsrisicomodel:** De ervaringen met prototype botsrisicomodelleringen worden voortgezet in een landelijke toepassing van het model, waarbij ook feitelijke realisatiecijfers worden meegewogen. Met deze landelijke toepassing kunnen objectieve veiligheidsbeoordelingen bij projecten uitgevoerd worden (voor o.a. doorschietlengtes) en kan generieke risico-ontwikkeling op verschillende aggregatieniveaus gemonitord worden. De verwachte eerste opleverdatum van het generiek landelijk botsrisicomodel is Q2 2026. De inzichten en principes zijn al succesvol toegepast in maatwerkmodelleringen voor een specifiek project, bijvoorbeeld ERTMS Noordelijke Lijnen.
- **Uitrol ATB-Vv tranche 6:** In 2025 zijn drie risicoseinen geïdentificeerd die van ATB-Vv voorzien gaan worden met tranche 6. Hiervan staan twee seinen in 's-Hertogenbosch en één sein bij Muiderberg Aansluiting. De verwachte realisatie is afhankelijk van de uiteindelijke opdrachtnemer en moet voor Q2 2026 gerealiseerd zijn.
- **Onterechte ontgrendeling ATB-Vv:** Een analyse over het effect van ORBIT op zgn. stop & reset STS-passages toont aan dat de implementatie van ORBIT bij de NS voor een reductie van 95% van dit risico heeft gezorgd, op basis van verwachte STS-aantallen, mogelijk in combinatie met een verzaamd remcriterium. Hierdoor lijkt dit risico zich enkel voor te doen bij vervoerders zonder ORBIT op baanvakken zonder ATB-NG of ERTMS. Ook in 2025 is dit type STS drie keer voorgekomen. Deze scenario's zijn met name risicovol, omdat daarbij geen vangnetten meer over zijn die het bereiken van het gevaarpunt voorkomen.

Veiligheidsstudie Havenspoorlijn

In Q1 2025 is het rapport opgeleverd en in Q3 2025 heeft ProRail, afdeling ERTMS, een technische review uitgevoerd. In 2026 worden twee verschillende initiatieven onderzocht:

- Mogelijkheid tot reduceren van het aantal deelrijwegen, aan de kant van ProRail Verkeersleiding.
- Mogelijkheid tot het nemen van locatie-specifieke inframaatregelen met ERTMS-functionaliteiten op zgn. STS-hotspots in het havengebied.

Transferongevallen

In 2025 zijn 868 transferongevallen geregistreerd (2024: 765). Dit ligt boven onze norm van 746 ongevallen voor 2025. De meest voorkomende transferongevallen zijn roltrapongevallen, waarvoor geen duidelijke oorzaak is aan te wijzen. In 2025 zijn 355 roltrapongevallen geregistreerd (2024: 282). We voeren diverse analyses uit om deze ontwikkeling te duiden en mogelijke maatregelen te bepalen.

Bij vijf ongevallen raakten slachtoffers zwaargewond: drie door een val in het spoor bij het binnenkomen of uitrijden van een trein, één door een aanrijding met een intercity waarbij een reiziger op de perronrand zat, en één doordat iemand iets wilde pakken uit de ballast op het moment dat de trein vertrok.

Baanstabiliteit / Landelijk Netwerk Analyse baanlichamen

In 2021 startten we met de Landelijke Netwerkanalyse Baanstabiliteit (LNAB). Deze analyse geeft inzicht in de kwaliteit van spoordijken en of deze toekomstige groei van treinverkeer aankunnen. In 2025 is fase twee van de LNAB afgerond en het project afgesloten. Op basis van de resultaten zijn opnieuw meer spoordijken positief beoordeeld, wat betekent dat op die trajecten meer treinverkeer kan worden toegestaan.

De netwerkanalyse maakt deel uit van het bredere programma Baanlichaam. Binnen dit programma voeren we, samen met TU Delft en Deltares, wetenschappelijk onderzoek uit naar de invloed van treinverkeer op de belasting van spoordijken. De resultaten dragen bij aan een beter onderbouwde beoordeling van de stabiliteit.

Belangrijke onderzoeken in 2025 waren de geocentrifugeproeven van Deltares en de belastingproef met een bijzondere trein op het traject Delft-Schiedam, uitgevoerd door TU Delft, Deltares en ProRail. Daarnaast startte een project om de onderzoeksresultaten te vertalen naar een verbeterde, generieke toetsmethode voor Nederland. Dit project is uitgevoerd in samenwerking met het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS). De toepassing hiervan begint op de PHS-corridors. Naast het programma Baanlichaam startte in 2024 ook het programma Klimaatadaptatie, dat direct aansluit op de thema's van baanstabiliteit. Klimaatverandering beïnvloedt immers de stabiliteit en veiligheid van baanlichamen.

Programma Aantoonbaar Veilige Berijdbaarheid

Een veilig berijdbaar spoor is topprioriteit voor ProRail. Daarom zetten we ons in om de spoorveiligheid te waarborgen én beter aantoonbaar te maken via het programma Aantoonbaar Veilige Berijdbaarheid (AVB). Binnen dit programma werken we aan verduidelijking van kwaliteitseisen, stroomlijning van processen en verbetering van monitoring. Zo krijgen we beter inzicht in de staat van de infrastructuur.

AVB Spoor en Wissel

Naar aanleiding van enkele incidenten in 2022 is het AVB-programma Spoor en Wissel opgezet om inzicht in de actuele staat van het spoor te optimaliseren en effectiever te sturen op herstel en vervanging. In 2025 voerden we opnieuw de jaarlijkse AVB-toets uit op het aantonen van veilige berijdbaarheid van sporen en

wissels met verhoogd risicoprofiel. Ook implementeerden we in alle nieuwe PGO 4.0-gebieden de ketenbrede, landelijk uniforme werkwijze voor normoverschrijdingen gemeten door meettreinen. Dit betekent dat we nu via landelijke ketenregie sturen op alle gemeten normoverschrijdingen.

We ontwikkelden een nieuw operationeel sturingsdashboard dat ook beschikbaar is voor aannemers. In 2025 kwamen meerdere dashboards beschikbaar om datagedreven werken op het gebied van klein onderhoud beter te faciliteren.

AVB Bruggen

Het programma AVB Bruggen zorgt ervoor dat de constructieve veiligheid en daarmee de veilige berijdbaarheid van spoorbruggen tijdens de technische levensduur aantoonbaar geborgd wordt.

We ronden in 2025 volgens plan twee aanbestedingen succesvol af: één voor norminspecties om de technische staat van kunstwerken te bepalen en één voor herbeoordelingen van de technische staat van geprioriteerde stalen bruggen. Daarnaast implementeerden we voor de in 2025 aanbestede onderhoudscontracten de referentie FMECA (Failure Mode, Effects and Criticality Analysis) voor kunstwerken met overspanning. We liggen op schema om alle activiteiten in 2026 af te ronden. Vanaf dat moment hebben we de aantoonbaarheid van veilige berijdbaarheid van spoorbruggen voldoende geborgd.

Veilig werken

Aanrijdingen en bijna-aanrijdingen

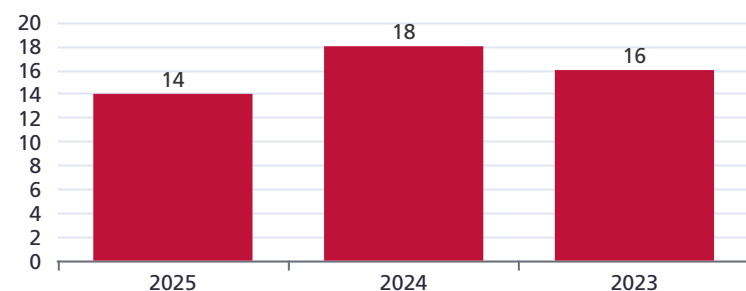
In 2025 vonden vier aanrijdingen met personeel plaats (2024: 0). Er waren 14 meldingen van bijna-aanrijdingen waarbij personeel werkzaam of aanwezig was in of nabij het spoor (2024: 18).

Het dodelijk ongeval met een spoormedewerker tijdens projectwerkzaamheden op 7 november is nog in onderzoek (onder auspiciën van de Nederlandse Arbeidsinspectie). We verwachten het rapport in het tweede kwartaal van 2026. De oorzaak van de andere drie aanrijdingen was afwijken van de planning, onvoldoende communicatie en wijzigen van uitvoerende werkzaamheden en locatie.

Omdat alle vier ongevallen een aanrijding door een railwegvoertuig betroffen, is vanuit railAlert een landelijke werkgroep “Veilig rijden en werken met railwegvoertuigen” gestart. De conclusie is onder andere dat er meer aandacht nodig is in de voorbereiding en uitvoering van werk en de opleidingen van de betrokken functionarissen.

In 2025 hebben opdrachtnemers 38 arbeidsongevallen gemeld (2024: 54). Hiervan leidden 4 arbeidsongevallen tot letsel met verzuim (2024: 17). Met betrekking tot ProRail -personeel of gast-zijn 18 ongevallen gemeld in 2025 (2024: 27), waarvan 4 met verzuim en 10 met letsel (2024: 4 met verzuim/16 met letsel).

Aantal bijna aanrijdingen



Opvolging maatregelenpakket Voorschoten

In 2025 gaven we samen met de spoorbranche invulling aan het opvolgen van het maatregelenpakket naar aanleiding van het ongeval bij Voorschoten op 4 april 2023.

We stelden voor alle circa 200 railinzetplaatsen een Risico-inventarisatie & Evaluatie (RI&E) op. Hierin beschrijven we de risico's bij het gebruik van deze railinzetplaatsen zodat gebruikers passende maatregelen kunnen treffen. De RI&E's zijn beschikbaar voor direct betrokkenen van ProRail en de opdrachtnemers. Zij gebruiken deze informatie bij het opstellen van Veiligheid- en Gezondheidsplannen Ontwerpfase (V&G-O) en Uitvoeringsfase (V&G-U).

Daarnaast zijn de korte termijn verbeteracties binnen de onderhoudscontracten op de railinzetplaatsen afgerond. Gewenste verbeteringen die meer vergen dan een kleine aanpassing worden opgenomen in de planning als onderdeel van grotere vernieuwingen.

Ongeveer 12% van de buitendienststellingen betreft korte buitendienststellingen met verhoogd risico. Voorkomen is het meest effectief (bijv. langere treinvrije periodes of meer railinzetplaatsen), maar dit heeft grote impact en een lange doorlooptijd.

Als voorkomen niet mogelijk is, kan het risico worden verkleind door fysieke maatregelen, zoals het plaatsen van een tijdelijke afscherming tussen sporen die in dienst zijn en sporen die buiten dienst zijn. Als ook dat niet haalbaar is, zijn de risico's expliciet benoemd in de RI&E, zodat aannemers zelf passende maatregelen kunnen nemen.

De onderzoeken naar het ongeval bij Voorschoten door de betrokken partijen (ProRail, aannemer en de twee vervoerders) en de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OvV) maakten duidelijk dat het rijden van treinen en de uitvoering van werkzaamheden in de afgelopen jaren meer als losse activiteiten zijn georganiseerd. Dit kan leiden tot onvoldoende zicht op risico's op het grensvlak tussen arbo- en spoorveiligheid. Daarom organiseerden we multidisciplinaire risicosessies om deze risico's te inventariseren. Uit

deze sessies blijkt dat volledige scheiding tussen treinverkeer en werkzaamheden de meest ideale oplossing is. Dit is echter niet altijd praktisch haalbaar vanwege de impact op de beschikbaarheid van het spoor en de gevolgen voor vervoerders, reizigers en verladers.

Uit de risicosessies volgde een advies met concrete maatregelen om de veiligheidsrisico's te verkleinen. Het advies stelt onder andere voor om buitendienststellingen eenvoudiger te maken, de schriftelijke en visuele veiligheidscommunicatie te verbeteren en te onderzoeken of snelheidsbeperkingen voor treinen in de buurt van werkzaamheden nuttig en mogelijk zijn.

Voorschrift veilig werken – aanrijdgevaar trein

RailAlert kreeg in juli 2024 groen licht van de NLA om het Voorschrift veilig werken – aanrijdgevaar trein (Vvw-at) op te nemen in de arbocatalogus. Deze nieuwe regelgeving vervangt het Vvw-trein uit 2013 en is per 1 januari 2025 van kracht. Het Vvw-at werkt de Normenkaders veilig werken (Nvw) uit in concrete regels met als doel het aanrijdgevaar door treinverkeer en spoorvoertuigen te voorkomen.

Het voorschrift geldt voor alle Nederlandse hoofdsporen die deel uitmaken van de beheerconcessie van het ministerie van IenW en voor werkzaamheden aan of nabij railinfrastructuur. De update bevat brancherichtlijnen als aanvulling, verduidelijking van het Vvw-trein 2013 en een overzichtelijkere indeling. Zie railalert.nl.

We grijpen deze wijzigingen aan om onze verantwoordelijkheid aantoonbaar te versterken. Als werkgever moeten we het proces van voorbereiding met Taak Eigen Veiligheid (TEV) en Beperkt Zelfstandig Betreder (BZB) goed faciliteren. We ronden de implementatie af en borgden taken in de staande organisatie. Begin 2026 zetten we het implementatieteam om in een beheerteam dat de organisatie blijft ondersteunen bij toekomstige wijzigingen en procesveranderingen.

Transitie naar kwartsloze ballast

ProRail werd begin 2023 door de Nederlandse Arbeidsinspectie (NLA) verplicht om vanaf april alleen nog kwartsloze ballast toe te passen vanwege gezondheidsrisico's van kwartsstof. Door beperkte beschikbaarheid van dit materiaal dreigden vertragingen en/of stillegging van spoorprojecten. ProRail startte een rechtszaak en maakte parallel in 2023 werkafspraken met de NLA rond het gebruik van kwartsloze ballast, met bronaanpak als uitgangspunt. We legden dit in 2023 vast in een gezamenlijke roadmap; zolang er een tekort is, bepaalt ProRail waar kwartsloze ballast wordt ingezet, met prioriteit voor tunnels, stations en periodiek onderhoud.

ProRail heeft inmiddels meer dan 300 groeves onderzocht. Momenteel is een vijftal groeves gecertificeerd om kwartsloze ballast te leveren. ProRail verwacht dat deze groeves voldoende kwartsloze ballast kunnen leveren om aan de vraag van 2026 te kunnen voldoen. De markt blijft echter kwetsbaar door het beperkte aantal leveranciers. Dit levert continuïteits- en prijsrisico's op. Daarom blijft ProRail actief zoeken naar extra kwartsloze groeves. In overleg met de NLA is een handelingskader afgesproken mocht het continuïteitsrisico (tijdelijk onvoldoende kwartsloze ballast) zich voordoen. Met dit handelingskader is de voortgang voldoende juridisch verankerd. ProRail heeft de bodemprocedure daarom stopgezet.

In de stappen die ProRail zet, staat de gezondheid van spoorwerkers en omwonenden voorop.

Programma Elektrische Veiligheid – laagspanning (EVLS)

Het programma heeft als doel wettelijke en operationele kaders voor elektrische veiligheid te vertalen naar de praktijk. Op deze manier is veilig werken structureel geborgd in ontwerp, uitvoering en beheer.

In 2025 realiseerden we een belangrijke doelstelling: ProRail begon met de implementatie van het Voorschrift veilig werken laagspanning (Vvw-ls). Dit vormt de basis voor een uniforme en veilige werkwijze aan laagspanningsinstallaties binnen de spoorbranche.

Om aan de wettelijke verplichtingen te voldoen hebben we processen ingericht voor het aanwijzen van installatieverantwoordelijken, werkverantwoordelijken, vakbekwame personen en voldoende onderrichte personen. Hiervoor hebben we het Platform Aanwijzingen opgericht: een tijdelijk, landelijk opererend team dat zorgt voor het aanwijzen, trainen, registreren en adviseren van de lijnorganisatie en projecten. Met dit platform borgen we dat werkzaamheden uitsluitend worden uitgevoerd door bevoegd en bekwaam personeel. Daarnaast bereiden we met het platform de structurele inbedding van deze taken per 2026 voor.

Om naleving van NEN3140 te verbeteren en gebreken sneller en uniform op te lossen, deden we in 2025 onderzoek naar productiestraten voor efficiënte afhandeling van inspectieresultaten en het categoriseren, mitigeren en herstellen van gebreken. De eerste conceptopzet is gereed en gaan we in 2026 implementeren.

We ontwikkelden, naast technische maatregelen, in 2025 ook meerdere handelingskaders die samenwerking tussen clusters versterken. Deze kaders geven richting bij veilig uitvoeren van werkzaamheden of situaties waarin inspecties of opleveringen leiden tot verschillen van inzicht over gebreken of verantwoordelijkheden. De ontwikkeling gebeurt in samenwerking met alle ketenpartners en onderschrijft de gezamenlijke doelstelling om veiliger te werken als spoorbranche.

Met deze stappen heeft ProRail in 2025 de belangrijkste fundamenten gelegd voor een aantoonbaar veilige en beheersbare werkwijze aan laagspanningsinstallaties. In 2026 ligt de nadruk op borging in de lijnorganisatie en verdere digitalisering van het aanwijzingsproces.

Branchesessies

Samen met RailAlert en een aannemer organiseerde ProRail in januari 2025 een congres voor de spoorbranche over nachtwerk. Tijdens dit congres kwamen onder andere de veiligheids- en gezondheidsrisico's van nachtwerk aan bod.

Daaropvolgend organiseerde ProRail twee ontbijtsessies. In juni stond het verplaatsen van werk van de nacht naar de dag centraal, met deelnemers van onder andere het ministerie van IenW, aannemers, vervoerders, RailAlert en ProRail-collega's. In november was het thema het verbeteren van duurzame inzetbaarheid van medewerkers tijdens nachtwerk en werken in onregelmatigheid. Voor deze sessie nodigden we een gastspreker uit de luchtvaart uit om te leren van ervaringen in andere branches.

Elektrocutie/elektrisering

In 2025 hebben zich net als in 2024 geen elektrocuties voorgedaan (stroomdoorgang door lichaam met dodelijke afloop).

In 2025 waren er vier elektriserings (stroomdoorgang door lichaam met niet-dodelijke afloop), waarbij in twee gevallen geen sprake was van letsel en in twee gevallen het slachtoffer lichtgewond is geraakt (2024: 2).

We professionaliseren met het programma laagspanning het beheersen van de veiligheidsrisico's bij laagspanningsinstallaties steeds verder. Het nieuwe Voorschrift Veilig Werken Laagspanning levert hieraan een belangrijke bijdrage. Daarnaast werken we aan een analyse om de proportionaliteit van maatregelen voor het beheersen van elektrische risico's in seinwezen installaties te bepalen en zo de risicobeheersing verder te verbeteren.

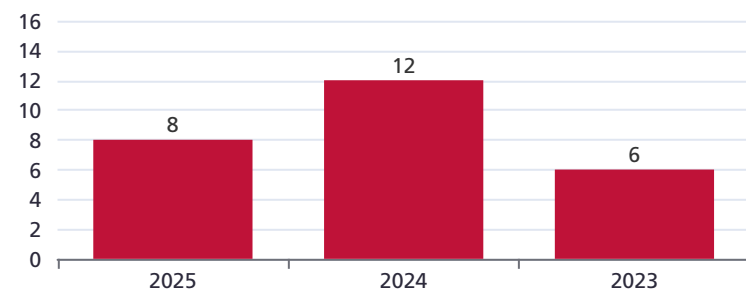
De eerder genoemde werkgroep "Veilig rijden en werken met railwegvoertuigen" werkt ook aan een bestendige oplossing voor het aantal incidenten waarbij een krol de bovenleiding raakt. Hier wordt kennis opgedaan om te leren van incidenten waarbij de bovenleiding wordt geraakt door een railgebonden voertuig.

Veilig leven

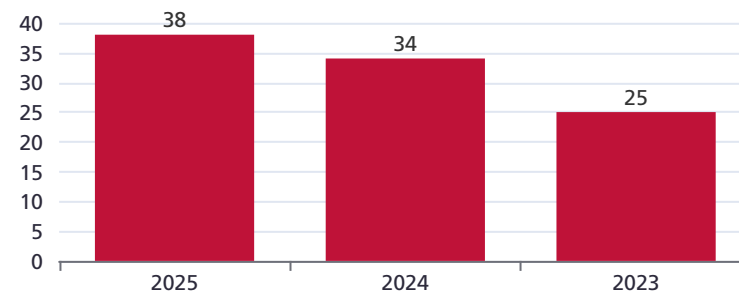
Overwegveiligheid

In 2025 waren er acht dodelijke slachtoffers op overwegen (2024: 12). Alle slachtoffers behoren tot de categorie langzaam verkeer. Het vijfjaarlijks gemiddelde steeg van 6,8 (2024) naar 7,4 (2025). Het totaal aantal aanrijdingen op overwegen was 38 (2024: 34).

Aantal dodelijke slachtoffers bij aanrijdingen op overwegen



Aantal aanrijdingen op overwegen



ProRail werkte in 2025 aan de verdere implementatie van de risicobenaderingsmethode, waaronder de uitwerking van het Nederlands Overwegen Risicomodel (NORM) en een kosten-effectiviteitstool. Samen met het ministerie van IenW onderzochten we de mogelijkheid om het risico per overweg en het risico voor de burger te normeren. Crisislab stelde i.o.v. het ministerie van IenW een rapportage op met voorstellen voor normering. Deze rapportage wordt besproken met stakeholders (o.a. vervoerders, wegbeheerders en ILT) in het kader van de ontwikkeling van de opvolger van de Beleidsagenda Spoorveiligheid.

ProRail faciliteerde via de Procedure Bijzondere Oversteken een aantal carnavalsoptochten. Betrokken partijen waren positief over onze inzet.

Voor het Pazz-Up-programma verzorgden we met een nieuw ontwikkeld lesprogramma een groot aantal lessen op middelbare scholen over veiligheid op en rond het spoor en overwegen.

In 2025 plaatsten we op circa vijftig nieuwe overweglocaties slimme camera's. Deze detecteren te langzame voertuigen, stilstaande voertuigen en voertuigen die naast de bevoering raken. Het treinverkeer kan hierdoor worden gewaarschuwd, waardoor een incident kan worden voorkomen of de impact van een aanrijding kan worden beperkt.

Daarnaast deed ProRail onderzoek naar het gedrag van overweggebruikers op overwegen met twee separate installaties. Aanleiding waren enkele incidenten waarbij verwarring bij gebruikers een rol leek te spelen. We verwachten de resultaten in 2026.

ProRail gaf in 2025 invulling aan het stand-still-principe uit de Beleidsagenda Spoorveiligheid 2020-2025. Het doel: het risico op overwegen niet laten toenemen door meer treinen of meer overweggebruikers als gevolg van ruimtelijke ontwikkeling.

NABO (niet-actief beveiligde overwegen) programma

In opdracht van het ministerie van IenW werkte ProRail met aannemers en ingenieursbureaus aan het NABO-programma. De opdracht is het aanpakken van 180 publiek toegankelijke NABO's op het reizigersnet. Inmiddels zijn 171 van de 180 NABO's aangepakt door sanering (eventueel met alternatieve ontsluitingsweg), beveiliging of aanleg van een onderdoorgang of (loop)brug. Voor de resterende NABO's is de oplossingsrichting bekend en zekerheid over de aanpak in 2026 en 2027. Alleen de aanpak van drie onbeveiligde overwegen in Heiloo is vertraagd tot ná 2027. Versnelling blijkt, ondanks inspanningen, niet haalbaar.

Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO)

Het LVO kent specifieke en generieke projecten. Specifieke projecten zijn maatwerkoplossingen op overwegen, opgezet en uitgevoerd in samenwerking met gemeenten. Generieke projecten gaan over verbeteringen die op meerdere overwegen worden toegepast.

We stelden in 2025 onderdoorgangen voor langzaam verkeer en autoverkeer in Nunspeet (Elspeterweg) in gebruik. In Venlo namen we de tunnel in gebruik die de overweg Vierpaardjes vervangt. Ook rondde we het project aan de overweg Stationsstraat in Beek af, waardoor deze beter aansluit op de wegen rondom het station en verkeershinder vermindert. In Hilversum (Hoge Larenseweg) is de overweg voortaan alleen nog toegankelijk voor fietsers en voetgangers, wat zorgt voor een overzichtelijkere situatie. Hiermee staat de teller op 18 aangepakte overwegen.

Binnen LVO Generiek realiseerden we in 2025 meerdere verbeteringen. Zo plaatsten we inmiddels op ruim 30 locaties flitscamera's bij overwegen. Deze innovatieve methode draagt aantoonbaar bij aan het vergroten van de overwegveiligheid: het aantal passages bij rood licht neemt significant af.

Overwegveiligheid wordt ook beïnvloed door dichtligtijden. Hoe langer een overweg dicht ligt, hoe groter de kans dat iemand de gesloten bomen passeert. Daarom werkten we in 2025 plannen uit om op 13 locaties aftellers te plaatsen. Deze worden naar verwachting in 2027 gerealiseerd op stations waar een overweg direct achter het perron ligt. De afteller telt af naar het moment waarop het sein uit de stand 'stop' komt, zodat de conducteur het vertrekproces eerder kan starten.

Daarnaast maakten we ontwerpen voor spooraanpassingen op meerdere locaties. Deze aanpassingen verkorten dichtligtijden en worden in 2026 en 2027 uitgevoerd.

Suïcides en suicidepreventie

In 2025 vonden 191 suicides (2024: 186) plaats en 20 pogingen tot suicide met letsel als gevolg (2024: 24). Van de in totaal 211 incidenten van 2025 vonden 89 plaats op een overweg, 37 op een treinstation en 85 op de vrije baan.

In 2025 hebben we stappen gezet om suicide op en rond het spoor te voorkomen. We combineerden fysieke maatregelen, samenwerking en communicatie om het spoor veiliger te maken en suicide te voorkomen.

- Fysieke maatregelen: landelijk zijn 113-borden geplaatst bij risicolocaties op overwegen. Plaatsing op stations kan in 2026 starten. Deze maatregelen lopen door tot en met 2027.
- Samenwerking en protocollen: het protocol voor terugkeerders is meerdere keren succesvol toegepast. Landelijke partners zoals GGZ en politie willen structureel samenwerken.
- Innovatie: voor de pilot *Blauw licht* zijn middelen beschikbaar gesteld voor uitbreiding naar zes nieuwe locaties.
- Bewustwording: in september voerde ProRail samen met Join-Us opnieuw de publiekscampagne Steljevoor uit op vier stations.
- Het trainingsaanbod voor spoorpersoneel is verder uitgebreid. Hiermee zorgt de sector voor passende trainingen om suïcidaal gedrag te herkennen en adequaat op te volgen.



Onderdoorgangen Nunspeet

Bij station Nunspeet maakt de overweg op de Elspeterweg plaats voor twee onderdoorgangen. Autoverkeer, fietsers en voetgangers kunnen onder de sporen door. Daarmee verbeteren we niet alleen de bereikbaarheid van Nunspeet, maar maken we het gebied rondom het station veiliger.

Betrokkenheid van onze stakeholders

Reputatie volgens treinreizigers

ProRail bereikt in 2025 haar hoogste reputatiescore sinds 2021 bij zowel algemeen publiek (66,3 vs. 62,5 in 2024) als treinreizigers (68,4 vs. 64,3 in 2024) en niet-treinreizigers (60,6 vs. 57,1 in 2024). De groei in één jaar tijd is een uitzonderlijk resultaat en wordt gedreven door positieve(re) percepties van o.a. ‘producten & diensten’, ‘citizenship’, ‘conduct’ en ‘innovatie’. De sterkste ontwikkelingen zijn er op gebied van leiderschap, innovatie en ‘citizenship’ oftewel de rol die ProRail inneemt in de maatschappij. Alle zeven drivers van ProRails reputatie zijn daarmee sterk en leiden tot een sterke reputatie.

De reputatiegroei van ProRail wordt ondersteund door een toename in communicatief bereik via eigen communicatiekanalen en de media. Met name online advertenties en communicatie via ProRails social media kanalen hebben grote positieve impact op het beeld dat Nederland van ProRail heeft.

Stationsbelevingsmonitor en sociale veiligheid

De Stationsbelevingsmonitor (SBM) onderzoekt de beleving van wachtende reizigers op stations. We meten (o.b.v. 84 duizend enquêtes per jaar) het algemeen oordeel over station en perron, en diverse thema's. Vooral het algemeen oordeel over het station en de thema's veilig, schoon en wachttijdbeleving hebben grote invloed op het algemeen oordeel over het station.

Het algemeen oordeel van reizigers over stations in Nederland is een 7,20, in lijn met 2024 (7,18). Ook de veiligheids-, schoon- en wachttijdbeleving scoorden vergelijkbaar met 2024.

In 2025 zijn 3.710 meldingen van vandalisme op stations geregistreerd met herstelwerkzaamheden als gevolg. Dat zijn 960 meldingen minder dan in 2024 (4.670). Het aantal agressiemeldingen (5.188) en overlastmeldingen (15.894) namen wel toe t.o.v. 2024 (4.290 resp. 15.179).

We werken aan continueren van het landelijk convenant sociale veiligheid in het ov inclusief actiecomité (een samenwerking tussen het ministerie van IenW, het ministerie van Justitie & Veiligheid, politie, provincies, NS, stadvervoerders, regionale vervoerders en ProRail). ProRail focust zich daarnaast vanuit de Stationsagenda op 59 stations die lager dan 6,0 scoren op sociale veiligheid en neemt hier extra maatregelen, zoals plaatsen van afschermingen, camera's en extra toezicht (o.a. beveiliging, cameratoezicht en het openen/sluiten van stations). Verder onderzoeken we welke factoren invloed hebben op sociale veiligheid.

Gebruiksvergoeding

De gebruiksvergoeding is de bijdrage die vervoerders betalen voor het gebruik van de infrastructuur van ProRail. Het afgelopen jaar was het laatste jaar van de methodiek voor de periode 2023-2025. Binnen deze periode wijzigen de tarieven alleen door jaarlijkse indexatie. De indexatie voor 2025 is in 2024 vastgesteld en gepubliceerd en bedroeg 0,5%. Medio 2025 zijn ook de tarieven voor 2026 geïndexeerd met een percentage van 0,1%.

Nieuw in 2025 is de introductie van de annuleringsheffing. Deze is in april 2025 in een eerste stap ingevoerd. Bij annulering in de laatste 24 uur voor uitvoering of bij 'no shows' geldt een heffing. Deze heffing is voorgeschreven vanuit het Europese en nationale wettelijke kader. Het doel is om (late) annuleringen door zowel vervoerders als ProRail te ontmoedigen en zo het efficiënte gebruik van capaciteit te stimuleren.

Daarnaast is in 2025 een regeling ingevoerd voor spoorgoederenvervoerders. Zij ontvangen op specifieke emplacementen een compensatie voor storingen of beperkingen waardoor zij noodgedwongen langer moeten opstellen dan gepland.

Niet 'zoveel mogelijk' maar betrouwbare treinen

Wat als je zoveel mogelijk treinen in een alternatieve dienstregeling propt? Dan creëer je je eigen teleurstelling. Johannes Lok en zijn collega's werkten in 2025 aan een meer betrouwbare dienstregelingen bij werkzaamheden. Met als doel: betere prestaties op het spoor. "Reizigers wachten liever ietsje langer op een trein die zeker op tijd rijdt, dan op een trein die op papier in de dienstregeling past, maar vertraagd binnenkomt."

Op papier paste het, maar eigenlijk...

Onze punctualiteit stond de afgelopen jaren onder druk. ProRail en NS kozen binnen een verbeterprogramma voor een stevige koerswijziging. Als programmamanager Capaciteitsmanagement stond Johannes voor de taak om de alternatieve dienstregelingen betrouwbaarder te maken. "De basissdienst-regeling is het hele jaar gelijk, maar bij

werkzaamheden moet die op de schop. Voorheen planden we treinen in zo'n alternatieve dienstregeling zo krap mogelijk in. Je wilt toch zoveel mogelijk treinen rijden. Maar je denkt ook: op papier past het, maar eigenlijk... Let wel: We hielden ons altijd aan alle veiligheidsnormen."

Met zo weinig 'lucht' in een dienstregeling is er weinig ruimte om vertraging te absorberen – en dat zette de punctualiteit onder druk.

Betrouwbaar product

In 2025 besloot ProRail om de normen en uitgangspunten die gelden voor de reguliere dienstregeling, óók te hanteren bij alternatieve dienstregelingen. Dat betekende: meer lucht, minder krappe marges en soms bewust iets minder treinen. "Schiphol is een duidelijk voorbeeld", vertelt Johannes. "We hebben daar al jarenlang regelmatig buitendienststellingen door grootschalige werkzaamheden. Nu persten

we er niet langer alles uit, maar kozen voor een betrouwbaar product met voorspelbare treinen." En wat bleek? Er ontstond geen verkeersinfarct. Reizigers konden gewoon mee en de punctualiteit verbeterde zichtbaar.

In de huid van de ander

De omslag vroeg om nauwe samenwerking met vervoerders. "Het is een delicaat proces. Je moet echt in de huid van de ander kruipen en het gezamenlijke belang vooropzetten." Johannes ziet ook een merkbare kanteling binnen ProRail: "We realiseren ons dat we niet alleen van de infrastructuur zijn; we zijn er voor reizigers, verladers en omgeving. Het is een trend van de afgelopen jaren die onder de vlag van het prestatie verbeterprogramma versterkt is."

In 2026 werkt ProRail aan nieuwe tooling om dienstregelingen slimmer en sneller te kunnen doorrekenen – een proces dat in Europa nog nergens volledig bestaat. "Tot die tijd ben ik sneller dan de computer", lacht Johannes. "Maar het belangrijkste is: met een robuustere dienstregeling heeft een kleine storing veel minder impact. Dat is waar reizigers en verladers het verschil voelen."

"We realiseren ons dat we niet alleen van de infrastructuur zijn; we zijn er voor reizigers, verladers en omgeving. Het is een trend van de afgelopen jaren die onder de vlag van het prestatie verbeterprogramma versterkt is."

ProRail Verduurzaamt

De trein is de duurzaamste vorm van gemotoriseerd vervoer. Toch blijven we werken aan het verkleinen van onze ecologische voetafdruk. Die voetafdruk omvat de hoeveelheid energie, materialen en natuur die in onze keten wordt gebruikt: door onszelf, de vervoerders, onze leveranciers en hun toeleveranciers.

Eerste
circulaire
spoorstaaf



ProRail

Duurzaam spoor

Met de start van de elektrificatie van de Maaslijn versnellen we de overgang naar duurzamer regionaal vervoer. De milieubelasting daalde verder doordat in circa de helft van de projecten het MKI-gunningscriterium wordt toegepast. Ook verbeterden we onze milieucompliance met een sterker managementsysteem en brachten het aantal overtredingen terug. Daarnaast namen we gerichte maatregelen om geluid en trillingen voor omwonenden te verminderen, onder meer via stiller materieel, strengere geluidproductieplafonds en innovatieve trillingsreductie.

Duurzame mobiliteit

Internationaal reizigersvervoer

ProRail wil faciliteren dat de trein een aantrekkelijk en duurzaam alternatief is voor de (vracht)auto en korte afstandsvluchten binnen Europa. Doel is om samen met partners te kunnen inspelen op de groeiende vraag naar (duurzame) mobiliteit per spoor.

In 2025 lag de focus op internationaal reizigersverkeer. We ontwikkelden een strategie en bespraken deze met het ministerie van IenW. We inventariseerden voor drie hoofdcorridors de noodzakelijke productstappen en aanpassingen aan de infrastructuur om reizigers een beter product te bieden:

- Amsterdam – HSL Zuid – Brussel/Parijs
- Amsterdam – Zevenaar – Frankfurt
- Amsterdam – Hengelo – Hamburg/Berlijn

Daarnaast rondten we de vernieuwing van de UK Terminal op station Amsterdam Centraal af. Na acht maanden verbouwen profiteren nu meer reizigers van verbeterde faciliteiten en een rechtstreekse treinverbinding naar Londen.

ProRail levert input en blijft actief betrokken bij de gesprekken in de Tweede Kamer in het kader van de initiatiefnota 'Alle Seinen op Groen' die inzet op het versterken van grensoverschrijdende treinverbindingen als duurzaam en aantrekkelijk alternatief voor lucht- en wegverkeer.

Verduurzaming van regionale lijnen

In juni is na jaren voorbereiding gestart met de opwaardering en elektrificatie van de Maaslijn. Een belangrijke stap naar duurzamer, betrouwbaarder en toekomstbestendig treinverkeer in Zuid-Nederland. Het traject tussen Nijmegen en Roermond krijgt de komende jaren bovenleiding en onderstations. Eind 2027 moet de eerste elektrische trein over de vernieuwde Maaslijn rijden.

De Tweede Kamer heeft een motie aangenomen waarin aan het kabinet wordt gevraagd om werk te maken van het uitfasen van dieseltreinen in Noord- en Oost-Nederland en hiervoor een concreet plan te presenteren. ProRail heeft samen met het ministerie van IenW en de provincies Friesland, Gelderland, Overijssel en Groningen het Plan emissievrij reizigersvervoer gepresenteerd. Daarbij zetten we in op het benutten van natuurlijke wisselmomenten, zoals concessieverleningen en materieelrevisies.

Energie

Energiebesparing

De definitieve energieverbruiken t/m 2024 tonen een daling (2024: 144 GWh, 2023: 147 GWh) vooral door lager gasverbruik van de wisselverwarming. Dit is het resultaat van het saneren van wissels, het ombouwen van gasgestookte naar elektrisch verwarmde wissels en een betere aansturing van de wisselverwarming. Het verbruik ligt nog iets boven de streefwaarde die hoort bij onze ambitie om tussen 2015 en 2030 30% energie te besparen (gemiddeld 2% per jaar). Het definitieve energieverbruik 2025 wordt in de loop van 2026 bekend.

Succesvolle maatregelen op stations zijn o.a. het vervangen van tl-verlichting door led in ruim 11.000 verlichte bewegwijzeringsborden. We behouden de bestaande behuizing, om geen materialen te verspillen. In 2025 installeerden we een ontwerp van de retrofitverlichting in bewegwijzering op station Zwolle en startten we de voorbereiding voor uitrol op andere stations vanaf 2026.

In Q4 zetten we de achtergrond van reisinformatie-schermen op stations om van licht naar donker (dark mode). Naast betere leesbaarheid vooral voor reizigers met een visuele beperking, is dit ook energiebesparend.

Opwek duurzame energie

Ons doel is om in 2030 op onze eigen assets evenveel duurzame energie op te wekken als we verbruiken. Dit vermindert onze afhankelijkheid van de energiemarkt en draagt bij aan de energietransitie. Hiervoor is het programma ODE (Opwek Duurzame Energie) ingericht, waarbij ProRail gronden wil verhuren voor zonneparken en de opgewekte energie wil inkopen.

We hebben de programmastrategie begin 2025 aangescherpt om het doel binnen de vereiste terugverdientijd te realiseren. ProRail laat alleen zonne-energie ontwikkelen op gronden waar dat rendabel kan en onderzoekt deelname aan grootschalige windprojecten op rijksgronden via een zogenoemde Power Purchase Agreement (PPA). De voorverkenning van ProRail-gronden waar zonneparken mogelijk zijn is afgerond; zeven potentiële locaties gaan naar de verkenningfase.

Daarnaast startten we een voorverkenning naar de haalbaarheid om bestaande windturbines van windpark Volkerak op grond van Rijkswaterstaat te vervangen door krachtigere exemplaren. Op basis van deze voorverkenningen is het aannemelijk dat het programmadoel binnen de financiële kaders haalbaar is. Ook is de benodigde opwek kort na 2030 te realiseren.

Naast zonne- en windparken gaan we door met het initiatief 'Zonnepanelen op stations'. In 2025 zijn zonnepanelen op de stations Voorburg, Dordrecht en Den Helder gerealiseerd en in gebruik genomen. Met de zonnestroominstallaties op stationsdaken wekken we jaarlijks circa 1.600 MWh op.

Schoon en emissieloos bouwen (SEB)

ProRail werkt samen met een aantal partijen waaronder Bouwend Nederland, aan de routekaart Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB). Zo geven we met de sector invulling aan de reductiedoelstellingen voor stikstof (NO_x), klimaat (CO₂) en schone lucht (fijnstof).

Met de koploperaanpak geven we projecten een extra impuls. Bij aanbestedingen zetten we het gunningscriterium Zero Emissie (ZE) in om het gebruik van emissieloze bouwmachines door opdrachtnemers te stimuleren. In 2025 heeft ProRail in totaal 50 koploperprojecten met ZE gegund. Sinds 2024 nemen we SEB-basiseisen op in projectcontracten. In 2025 besloten we om dit ook in nieuwe onderhoudscontracten (PGO) op te nemen. Toepassing tijdens werkzaamheden zijn bijvoorbeeld bij:

- Spoorwerk tussen Maarn en Veenendaal-De Klomp: aannemer Strukton zette emissieloos materieel in, zoals krollen, kranen, vrachtwagens en gereedschap op groene stroom. Opladen kan via drie depots ingericht met waterstofaggregaten van Watermeln. De waterstof is duurzaam geproduceerd.
- Raamovereenkomst frezen van spoorstaven 2027–2030: gegund aan Vossloh ETS. ProRail bood gunningsvoordeel voor het gebruik van gecertificeerde biobrandstoffen in freesmachines. Vossloh schreef in op basis van HVO100, een biobrandstof met een CO₂-besparing van 90% ten opzichte van fossiele diesel.

Verduurzaming wagenpark incidentenbestrijding (ICB)

Met de inzet van elektrische voertuigen voor operationele taken verduurzamen we de ICB. We legden laadinfrastructuur aan bij de nieuwe bedrijfsbrandweerkazerne in Kijfhoek en realiseren we laadplekken bij de nieuwe standplaats Rotterdam Rhooen.

Verder vervangen we gemotoriseerd gereedschap geleidelijk door accugereedschap. We rustten een container voor herspoorwerkzaamheden uit met zonnepanelen en accupakketten. De meeste apparatuur werkt nu zonder aggregaat. We hebben een accu-oplossing ontwikkeld en succesvol getest voor de pomp van het hydraulische gereedschap.

Materialen

Sinds 2021 werkt ProRail samen met het ministerie van IenW en RWS aan het programma Klimaatneutrale en Circulaire Infrastructuurprojecten (KCI). Dit programma ondersteunt nationale doelen zoals het Klimaatakkoord, het Schone Lucht Akkoord en Stikstofreductie. ProRail heeft KCI verankerd in het interne jaarplan, het inkoopbeleid en de projectuitvoering. Doel is dat onze projecten in 2030 50% lagere milieubelasting (MKI) en minimaal 50% circulaire instroom van materiaal realiseren. De MKI (milieukostenindicator) drukt de totale milieubelasting van een product uit in euro's.

Reductie MKI (Milieu Kosten Indicator)

We hanteren MKI^[1] als gunningscriterium bij aanbestedingen om aannemers en leveranciers te belonen die inschrijven met een gunstige MKI-waarde. Eind december 2025 gold dit voor ongeveer 50% van onze projectportfolio.

We benutten steeds vaker kansen om MKI te reduceren in de ontwerpfase. Door bij het ontwerp al te sturen op duurzaam materiaal- en grondstofgebruik is veel milieuwinst mogelijk. Dat geldt vooral bij grote functiewijzigingsprojecten.

In 2025 spraken we met het ministerie van IenW af om een MKI-reductieopgave op te nemen in alle opdrachtbrieven voor MIRT-projecten. Deze projecten zijn omvangrijk, verbruiken veel materiaal en bieden juist in de ontwerpfase volop kansen voor duurzame keuzes. Ook hebben we in het vernieuwde ontwerpvoorschrift voor stationsoverkappingen MKI-plafondwaarden opgenomen. Deze worden jaarlijks aangescherpt.

Circulair materiaalgebruik

ProRail heeft het Convenant Circulair Openbaar Vervoer ondertekend, een initiatief van het ministerie van IenW. Hiermee bevestigen we dat slim en duurzaam omgaan met nieuwe en bestaande grondstoffen in de ov-sector essentieel is voor een klimaatbestendige toekomst. We werken hierin samen met marktpartijen, het ministerie van IenW en Rijkswaterstaat. Het convenant biedt ons de kans om samen met ov-partners het gebruik van circulair materiaalgebruik te versnellen.

Daarnaast tekenden we in 2025 de commitmentverklaring voor het Innovatiepartnerschap Bioverrijkt Asphalt. Hiermee starten we een samenwerking om de verduurzaming van asphalt in de grond-, weg- en waterbouw (GWW) te versnellen. Bij ProRail ligt asphalt vooral op calamiteitenwegen, zoals bij de Betuweroute.

1 De indicator MKI weegt alle milieueffecten die tijdens de levenscyclus van een product ontstaan en telt deze op tot één enkele score, uitgedrukt in euro's. De score is de gemiddelde MKI-reductie over alle potentieel duurzame projecten die zijn aanbesteed.

Voorbeelden van duurzame en circulaire toepassingen in 2025

- Gebruik van 100% gerecyclede koperen rijdraden bij vervanging bovenleidingen Zeeuwse lijn (traject Roosendaal–Vlissingen).
- Inbouw van circulaire spoorstaven bij de bovenbouwvernieuwing Hoofddorp–Leiden. Dit is de eerste praktijktoepassing van spoorstaven van circulair staal.
- Oplevering eerste modulaire en circulaire onderstation in Den Haag Noord. Een belangrijke mijlpaal voor de verduurzaming van ongeveer 1.500 railgebonden gebouwen (tevens BKN maatregel).
- Opening en ingebruikname passerelle in Zwolle. Deze houten brug verbindt de spoorzone met de historische binnenstad. De passerelle, genomineerd voor de Nationale Houtbouwprijs 2025, bewijst dat duurzame houtbouw op grote schaal mogelijk is.
- Proef met bovenleidingsportalen en funderingen van circulair beton bij het spoor in Steenwijk. Eerste resultaten zijn positief. We onderzoeken de potentie voor verduurzaming bij de aanstaande grote vervangingsopgave van bovenleidingsportalen.

Stikstof

ProRail ondervindt gevolgen van de stikstofproblematiek. Onderzoek naar stikstofdepositie vindt plaats binnen een voortdurend veranderend kader, o.a. door nieuwe jurisprudentie en inzichten over de staat van de natuur. Dit zorgt voor toenemende onzekerheid over het verkrijgen van vergunningen.

De stikstofproblematiek speelt bij projecten met stikstofdepositie in de bouwfase en gebruiksfase. Naar huidig inzicht gaat het om een beperkt aantal projecten. De uitvoerbaarheid wordt moeilijker bij projecten met stikstofdepositie in de gebruiksfase, omdat daarvoor vergunningen nodig zijn.

Om projecten zoveel mogelijk doorgang te laten vinden, brengen we de ecologische effecten in kaart en onderzoeken we maatregelen (incl. bijkomende kosten) die de natuur ten goede komen of stikstofuitstoot verminderen. We stemmen hierover af met verschillende partijen, zoals ministeries en ingenieursbureaus.

Natuur

Groenbeheer bermen

Daar waar spoor negatieve effecten heeft op de biodiversiteit, beperken we de impact zoveel mogelijk en versterken de ecologische waarde van spoorbermen en omliggende gebieden.

In 2024 startten in vijf gebieden groencontracten vanuit het programma Meer Natuur in de Berm (MNIB), gericht op ecologisch beheer en biodiversiteit. Door onverwacht hoge kosten van deze aparte contracten besloot ProRail om groenbeheer niet langer apart aan te besteden, en dit weer op te nemen in toekomstige PGO-contracten. Conform afspraken over de huidige budgetten passen we alleen het wettelijk minimale toe voor groenbeheer, zonder extra aandacht voor natuurwaarden. Dit geldt ook voor de voormalige MNIB-gebieden.

In 2025 startten we met het opstellen van beleid voor groenbeheer als onderdeel van het Landelijk Asset Management Plan (LAMP). Het strategisch beleidskader richt zich, naast het voldoen aan wet- en regelgeving, op het borgen van technische aspecten die relevant zijn voor de veiligheid en duurzaamheid van het spoor.

Groenbeheer stations

ProRail en NS Stations herinrichten jaarlijks ongeveer 5.000 m² beplanting op stations. We legden samen in 2025 op vijf stations ‘groene eilanden’ (groenvakken) aan op perroneinden we voerden op twintig stations renovaties uit waarbij het groen is vervangen. Bij alle werkzaamheden bepaalden we o.b.v. de huidige natuurwaarde welke beplanting bijdraagt aan natuurherstel en biodiversiteit op stations.

Kap en herplant van bomen

In 2025 werkten we aan het verder inzichtelijk maken van bomenkap en de wettelijke herplantverplichtingen die daaruit voortvloeien. We hebben de verplichting voor het melden van kap opgenomen in de nieuwe groencontracten via een monitoringtool voor aannemers. Daarnaast voerden we verkennende gesprekken met het Flevolandschap en stichting De Langste Boomgaard over samenwerking op het gebied van herplant.

Per 1 januari 2025 bedroeg de wettelijke herplantingsopgave voor ProRail 5,5 hectare. In 2024 is 0,9 hectare herbeplant. Voor 3,0 hectare is de wettelijke termijn verstreken, maar deze herplant voerden we in 2025 alsnog uit. Daarnaast is 0,2 hectare extra aangeplant. In 2026 maken we inzichtelijk welke percelen eigen grond beschikbaar zijn voor herplant en komt er een kap/herplantloket als structureel informatie- en adviesorgaan.

Onkruidbestrijding

We bouwen het gebruik van chemische onkruidbestrijding gefaseerd af en testen milieuvriendelijke alternatieven. Ons doel is om in 2028 volledig te stoppen met chemische onkruidbestrijding, mits alternatieven effectief en veilig blijken.

In eerdere jaren voerden we diverse pilots uit. We zetten in 2025 de pilot met elektrische onkruidbestrijding voort en startten drie nieuwe pilots:

- Een proef met een groen inspectiepad, ingezaaid met laagblijvende plantensoorten.
- Een vervolg op de bevriezingstest met vloeibaar stikstof.
- Een hernieuwde pilot met pelargonzuur, een snel afbreekbaar plantaardig middel.

Daarnaast vroegen we de markt om innovatieve ideeën voor onkruidbestrijding in het ballastbed en voor inzet van een autonome maairobot. In winter 2025/2026 voeren we hierover gesprekken, met als doel begin 2026 nieuwe pilots te starten.

De pilots maken deel uit van onze bredere zoektocht naar duurzame alternatieven voor het bestrijden van onkruid in spoorwegballast en op inspectiepaden. ProRail werkt hierbij samen met andere Europese spoorbeheerders, onder meer via het project NATURE-Rail dat subsidie heeft ontvangen vanuit het Europese LIFE-programma.

Informatie-indicatoren duurzaamheid

We hebben de afspraak met het ministerie van IenW om periodiek te rapporteren over vijf informatie-indicatoren die inzicht geven in onze duurzaamheidsprestaties. Sinds 2024 publiceren we vier van de vijf indicatoren op ons externe prestatiedashboard

[Prestatiedashboard ProRail | Duurzaamheid](#):

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

In 2025 zijn acties ingezet om de vijfde indicator te ontwikkelen: CO₂-emissie scope 1, 2 en 3 (GHG-emissies). We streven ernaar om deze in 2026 toe te voegen aan ons externe prestatiedashboard. Tot en met 2024 rapporteerden we alleen over scope 1 en 2, de CO₂-uitstoot door ons eigen energieverbruik. In 2025 verzamelden we voor het eerst informatie om ook de ketenemissies (scope 3) vast te stellen. Deze emissies komen zowel uit de upstreamketen (aannemers en toeleveranciers) als de downstreamketen (vervoerders). We werken hiermee verder toe naar rapportage die aansluit bij het Greenhouse Gas Protocol, de CSRD en het handboek van de CO₂-prestatieladder. Ons doel is om vanaf 2026 de scope 3-emissies inzichtelijk te hebben en hierover te rapporteren.

CO₂-emissies

De gerapporteerde CO₂-uitstoot bedroeg in 2024 5,967 kiloton (afgerond 6,0 kiloton). Hiervan werd 5,6 kiloton veroorzaakt door ons eigen energieverbruik uit scope 1 (5,2 kiloton) en scope 2 (0,4 kiloton) en 0,4 kiloton door zakelijke reiskilometers (scope 3). Daarmee zaten we onder het door ProRail gestelde doel van

maximaal 6,0 kiloton. Vergeleken met het basisjaar 2015 (basisjaar van de energiedoelstellingen in het Meerjarenplan Duurzaamheid 2016-2030) is een reductie op emissies gehaald van bijna 70% bij een ongeveer gelijk gebleven bedrijfsomvang. Vooral de emissies van infra en stations zijn vergeleken met 2015 lager.

We hebben onze CO₂- en energiedoelstellingen voor de korte en lange termijn herijkt en vastgelegd in een eerste concept van het Klimaattransitieplan 2025–2050 (KTP). In de eerste helft van 2026 willen we dit plan afronden. Dit plan bevat besparingsmaatregelen die ProRail de komende jaren wil uitvoeren om de gestelde doelen te bereiken. Het KTP is een vereiste vanuit de ESRS en de CO₂-prestatieladder.

Milieucompliance

Met de verdere ontwikkeling en implementatie van het Milieu Management Systeem (MMS) versterkten we de systematische borging van milieucompliance. Onderdeel van de MMS is de nieuwe ProRail Milieu Compliance Beheer tool (MCBT) die milieu-inspecties ondersteunt en waardevolle data biedt voor trendanalyses. Daarmee kunnen gerichte verbeteringen worden doorgevoerd. We nemen de nieuwe versie van de MCBT in Q2 2026 in gebruik.

Daarnaast gaan we starten met het opstellen van één landelijke, geborgde aanpak voor milieucompliance. Deze opdracht omvat het opstellen van een integrale visie, governance en een gefaseerde implementatiestrategie, gebaseerd op de volwassenheidsladder. Hiermee leggen we de basis voor structurele naleving van milieuregels en duurzame borging van onze 'licence-to-operate'.

Het aantal door bevoegd gezag geconstateerde milieuovertredingen (excl. kwaadschouw) is in 2025 (51) gedaald t.o.v. 2024 (88). Van de 51 overtredingen hebben 30 betrekking op het havengebied Rotterdam incl. Kijfhoek (2024: 31) en 7 op het niet naleven van natuurwet- en regelgeving.

Geluid en trillingen

Omwonenden langs het spoor ervaren soms geluid en trillingen van passerende treinen. Ook werkzaamheden veroorzaken hinder. Voor geluid gelden uitgebreide Europese en Nederlandse regels, voor trillingen beperkt. Het ministerie van IenW werkt samen met stakeholders, waaronder ProRail, aan een gerichte aanpak. ProRail wil geluid- en trillingshinder zoveel mogelijk beperken en zette in 2025 samen met andere partijen in de spoorsector diverse stappen.

Succesvolle transitie naar stiller goederenvervoer

Met andere remblokken blijven wieloppervlakken glad, waardoor wagons veel stiller rijden. Vanaf december 2024 moeten alle oudere goederenwagens (toegelaten vóór 2005) hiermee zijn uitgerust. Dit geldt alleen voor de stillere routes. In Nederland gaat het om de Betuweroute, Havenspoorlijn en Brabantroute.

Stijging overschrijdingen van de geluidproductieplafonds

Naast Europese regels voor het geluid van afzonderlijke treinpassages gelden in Nederland ook plafonds voor het totale jaarlijkse geluid. De bewaking gebeurt via geluidproductieplafonds (gpp's) op meer dan 50.000 referentiepunten langs hoofdspoorwegen. ProRail moet voorkomen dat gpp's worden overschreden, ook bij meer treinverkeer. In 2024 waren er 179 overschrijdingen (2023: 111). Het aantal overschrijdingen in 2025 wordt medio 2026 bekend.

Landelijke verlaging van de geluidproductieplafonds: In 2025 berekende ProRail de huidige en verwachte geluidproductie op alle referentiepunten. Het ministerie van het ministerie van IenW publiceerde een ontwerpbesluit waarin ruim de helft van de gpp's gemiddeld 3 dB daalt. Deze verlaging is mogelijk door stillere reizigerstreinen en goederenwagens en de ombouw naar stillere dwarsliggers.

Aanpak van het geluid op hoogbelaste locaties: In het Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPG) werken het ministerie van IenW, RWS en ProRail samen aan het verminderen van geluidsoverlast. ProRail stelt saneringsplannen op voor circa 50.000 woningen en zoekt waar nodig binnen de wet samen met bewoners en gemeenten naar passende oplossingen.

De definitieve maatregelen i.h.k.v. de in 2024 onherroepelijk verklaarde saneringsplannen zijn ondergebracht in projecten. ProRail moet deze binnen zeven jaar na het onherroepelijk worden van het besluit uitvoeren. Meer informatie over het MJPG en maatregelen per locatie staat op www.prorail.nl/mjpg.

Onderzoek en innovatie voor een bronaanpak spoortrillingen

ProRail werkte van 2021 tot 2025 i.o.v. het ministerie van IenW aan de Innovatieagenda Bronaanpak Spoortrillingen (IBS), met als doel inzicht in effecten en kosten van trillingsmaatregelen. De IBS is in november 2025 afgerond met een eindsymposium voor ruim 150 deelnemers. Tijdens dit symposium presenteerden we de resultaten en droegen deze symbolisch over aan een vertegenwoordiger van het ministerie van IenW. De eindresultaten zijn te downloaden via www.prorail.nl/programmas/innovatieagenda-bronaanpak.

[spoortrillingen](#). In 2025 werkten TU Delft, Deltares en TNO binnen de IBS aan het Spoortrillingen Emissiemodel (STEM). De tweede release verscheen in 2025. STEM levert fundamentele kennis over het ontstaan en verminderen van spoortrillingen. De ontwikkeling loopt door tot 2026 vanwege vier promotieonderzoeken.

Toepassing van innovaties voor trillingen: het Minder Hinder-pakket

In 2023 stelde ProRail op verzoek van het ministerie van IenW het Minder Hinder-pakket samen: een pakket met maatregelen om trillingshinder te beperken tijdens werkzaamheden aan het Derde Spoor in Duitsland. Deze werkzaamheden leiden tot omgeleide goederentreinen door Zuid- en Oost-Nederland. Ook in 2025 implementeerden we maatregelen uit dit pakket. Zo vervingen we in Almelo een overweg door een trillingsarmer type en legden we op enkele locaties langs de Brabantroute betonnen dwarsliggers met extra rubberen matjes aan. Meer informatie is te vinden op: www.prorail.nl/projecten/meer-ruimte-goederentreinen-betuweroute-zevenaar-oberhausen.

Alles circulair: van rijdraden tot spoorstaven

Een wereldprimeur was hét hoogtepunt van 2025 als het gaat om duurzame inkoop en toepassing van materialen. Door 100% gerecyclede koperen rijdraad in de Zeeuwse bovenleiding te monteren, is veel CO₂ bespaard en zijn waardevolle grondstoffen behouden. En dat past helemaal in het straatje van Renée Munster, programmamanager Klimaatneutrale en Circulaire Infrastructuur (KCI).

Gerecyclede rijdraad

De stip aan de horizon is duidelijk: het klimaatneutraal én circulair beheren en bouwen van spoorinfrastructuur en stations in 2050. “Om daar te komen moeten we elk jaar stappen zetten. En dat deden we ook in 2025. Met verschillende teams en marktpartijen hebben we echt de schouders eronder gezet,” zegt Renée. “Zo hadden we in het najaar samen

met La Farga, Railtech BV en Strukton Rail de wereldprimeur rondom de 100% gerecyclede koperen rijdraad. En in mei hadden we met Saarstahl en voest Alpine Track Solutions een Nederlandse primeur rondom circulaire spoorstaven. Tussen Leiden en Hoofddorp zijn de eerste kilometers geplaatst van spoorstaven van gerecycled schroot. Die zijn geproduceerd met groene energie, dus dat leverde een substantiële milieureductie op. Alle initiatieven zijn bovendien ook belangrijk, omdat we kritische en schaarse materialen binnen Europa willen houden.”

Bewustzijn rondom materialen

Een groot deel van onze milieu-impact (CO₂ uit scope 3) zit in onze kapitale goederen. De productie van bijvoorbeeld beton, staal en koper is energie-intensief en vraagt om steeds schaarser wordende grondstoffen. We moeten daarom slimmer en zuiniger omgaan met

grondstoffen. Dat begint bij het behoud van grondstoffen door onderhoud en levensduurverlenging. Ook kijken we naar het behoud van grondstoffen in de keten. Vrijgekomen materiaal moeten we hoogwaardig hergebruiken, terwijl we ook voor nieuwe materialen moeten kiezen die minder impact op het milieu hebben. Denk hierbij aan biobased of gerecycled materiaal.

Er zijn tal van uitdagingen én mogelijkheden als het aankomt op klimaatneutraal en circulair werken. “Binnen KCI jagen we de verandering aan door te laten zien dat het kan en dit te verankeren in onze werkwijzen. Het vraagt om anders denken en doen. Gelukkig zie ik dagelijks hoe collega's en onze ketenpartners dit al oppakken. Laten we deze koers vasthouden en elkaar blijven helpen om duurzame keuzes vanzelfsprekend te maken.”

“We staan voor een grote opgave, die alleen haalbaar is als we het samen met de hele spoorsector doen.”

Bevlogen ProRailers

Onze medewerkers zetten zich dagelijks in om mensen en plaatsen te verbinden door een betrouwbaar en efficiënt spoorwegnetwerk te onderhouden en uit te breiden. We investeren in hun ontwikkeling en welzijn, en streven naar een inclusieve werkomgeving. We zorgen ervoor dat reizigers en goederen veilig en op tijd hun bestemming bereiken, zowel nationaal als internationaal.



Bezetting

De bezetting eind december 2025 (5.637 fte's) is in lijn met de bezetting eind 2024 (5.616 fte's) en 69 fte's lager dan jaarplan 2025 (5.706 fte's) vooral door minder directe fte's. ProRail heeft hiermee geanticipeerd op de krimp van het eigen apparaat per 1 januari 2026, zoals afgesproken met het ministerie van IenW in de BKN-afspraken.

ProRail als werkgever

In 2025 versterkten we ons werkgeversmerk. Ons doel: ProRail neerzetten als een aantrekkelijke werkgever voor (toekomstige) collega's én hun beïnvloeders. We scherpten onze werkgeverspositionering aan, voerden een imago- en doelgroeponderzoek uit en ontwikkelden een contentmarketingstrategie. Zo bouwen we aan een sterk merk dat talent aantrekt en behoudt.

Imago-onderzoek

In 2025 voerden we een landelijk imago-onderzoek uit onder werkenden in Nederland, als vervolg op de nulmeting van 2022. Conclusie is dat ProRail een sterke positie heeft binnen de spoor- en OV-sector. Zo noemt 30% ProRail spontaan als werkgever. Geholpen kent 80% ons bij naam en 71% heeft een beeld van ons als werkgever. We worden gezien als deskundig, stabiel en maatschappelijk relevant, met sterke associaties op innovatie, duurzaamheid en baanzekerheid. We zien kansen om ons verder te onderscheiden, o.a. op werkcultuur, werk-privébalans en secundaire arbeidsvoorwaarden.

Ook onderzochten we hoe onze eigen collega's ProRail ervaren. Zij zijn vooral tevreden over baanzekerheid, salaris en het maatschappelijke belang van hun werk. Daarnaast waarderen zij de inhoud van het werk en de collegiale sfeer. Wel ervaren medewerkers onze organisatie soms als log en complex. Met de transformatie "Eén manier van samenwerken" beogen we dit te verbeteren.

Contentmarketingstrategie

Om onze aantrekkingskracht als werkgever te vergroten, ontwikkelden we in 2025 een contentmarketingstrategie. Deze strategie bepaalt welke content we maken en delen, zodat onze boodschap beter aansluit bij de drijfveren en informatiebehoeften van potentiële én huidige medewerkers. We ontwikkelden en testten de eerste contentformats.

Werkgeverspositionering

In 2025 scherppten we onze werkgeverspositionering aan, in lijn met de vernieuwde merkpositionering van ProRail. Deze positionering beschrijft onze visie, ambitie en medewerkersbelofte. Zo maken we duidelijk waar ProRail voor staat en wat ons onderscheidt van andere werkgevers.

Medewerkersbetrokkenheid en werkgeverswaardering

Elke maand meten we de medewerkersbetrokkenheid. We rapporteren de resultaten per kwartaal. Tot april 2025 gebruikten we de tool 2DAYSMOOD. Vanaf april stapten we over op Eletive. Eletive meet de medewerkersbetrokkenheid o.b.v. wetenschappelijk onderzoek en de Organizational Behavior Management-theorie (OBM). Het resultaat is een betrokkenheidsindex op een schaal van 1 - 5. Dit cijfer wordt samengesteld aan de hand van 11 drijfveren, bestaande uit 45 vragen. Elke maand wordt een derde (15 vragen) van de betrokkenheidsindex gemeten. Elk kwartaal is hiermee een afgerond cijfer beschikbaar. ProRail komt qua betrokkenheid uit op een 3,7 (op een schaal van 5). Uit de metingen blijkt dat medewerkers voldoening halen uit hun werk.

Daarnaast meten we elk kwartaal de werkgeverswaardering via de employee Net Promoter Score (eNPS). Deze score was in 2025 +11 (2024: +16) op een schaal van -100 tot +100.

Verzuim en vitaliteit

Het verzuim bij ProRail was in 2025 5,0% (2024: 4,8%), boven ons doel van 4,4%. Landelijk lag het ziekteverzuim van werknemers in Q3 met 5,1% iets hoger dan een jaar eerder (4,9% bron: CBS). Landelijk is het verzuim op het hoogste niveau in jaren vooral door langdurig, stress-/psychisch verzuim. Ook bij ProRail hangt het grootste deel van het verzuim samen met psychische klachten. In kwartaalgesprekken is verzuim een vast onderwerp waarbij leidinggevendenden een sleutelrol spelen. We stimuleren deelherstel, tijdige interventies en besteden extra aandacht aan medewerkers met verhoogd risico op langdurige uitval en we trainen leidinggevendenden met gerichte trainingen over het omgaan met psychische klachten om hen te helpen signalen eerder te herkennen en medewerkers beter te begeleiden.

Daarnaast stimuleren we medewerkers om bewust om te gaan met energie, herstel en balans. We bieden op een toegankelijke manier inspiratie over ademhaling, beweging en energiebalans, zodat medewerkers hun vitaliteit kunnen versterken. Uitkomsten van het medewerkersbetrokkenheidsonderzoek, het Preventief Medisch Onderzoek (PMO) en de Risico-inventarisatie en -evaluatie (RI&E) bieden waardevolle inzichten. De maatregelen versterken elkaar: signaleren, begeleiden, trainen, stimuleren én voorkomen, met een sterke focus op preventie. Gericht op gezonde medewerkers, duurzame inzetbaarheid en het beperken van verzuim.

Arbeidsvoorwaarden: cao

Vanaf oktober 2025 waren de cao-partijen in gesprek over de inhoud van een nieuwe ProRail cao met als ingangsdatum 1 januari 2026. ProRail heeft een goede cao. Dat is iets waar ProRail samen met vakbonden trots op is. Partijen werkten met elkaar aan een nieuwe cao die toekomstbestendig is, recht doet aan de inzet van alle medewerkers én rekening houdt met de maatschappelijke opdracht van ProRail en de beschikbare financiële middelen. De cao-partijen hebben hier gezamenlijk keuzes in gemaakt. Dit heeft op 15 december geleid tot een onderhandelingsresultaat dat positief is voorgelegd aan de achterban. Een meerderheid van de leden van de vakbonden heeft voor dit resultaat gestemd. Op 13 januari hebben cao-partijen het cao-akkoord ondertekend. De nieuwe cao loopt van 1 januari 2026 tot 1 april 2027. Naast afspraken over loon zijn onder andere afspraken gemaakt over een nieuwe RVU^[1]-regeling en loondoorbetaling tijdens ziekte als gevolg van PTSS. Gedurende de looptijd van de cao blijven cao-partijen in gesprek over het verbeteren van de arbeidsverhoudingen en de toekomst van de organisatie.

Eén ProRail manier van samenwerken

Om met de beschikbare middelen meer resultaat te halen voor reizigers en verladers én een fijne werkplek te blijven brengen we focus aan met een ProRail jaarplan. Hierin staan duidelijke resultaten, kaders en concrete plannen waarop we sturen. Om deze samen, multidisciplinair binnen ProRail en met onze ketenpartners, te realiseren, investeren we in één duidelijke en eenvoudige manier van samenwerken. De implementatie startte eind 2023 en loopt door tot 2027. We vereenvoudigen de organisatie om logheid en bureaucratie te verminderen. Daarnaast trainen en coachen we teams in de nieuwe werkwijze en besteden aandacht aan de werkhouding die we van iedere medewerker verwachten, onze gedragsprincipes: 1. focus op reiziger, verlader en omgeving, 2. doen wat we zeggen, 3. werken met een ProRail-brede blik. Inmiddels werken circa 2.800 medewerkers op deze manier. Eind 2026 zullen alle medewerkers gestart zijn met de training.

We bouwen aan sterk leiderschap dat stuurt op resultaat en gedrag. We doen dit samen met collega's en ketenpartners, vanuit een veilige werkomgeving waarin iedereen kan groeien o.b.v. onze gedragsprincipes. In 2025 investeerden we in leiderschapsontwikkeling via bijeenkomsten, programma's en coaching. We werken aan een cultuur waarin resultaatgericht samenwerken en continu leren centraal staan.

Talenten

Traineeship

ProRail biedt bijna twintig jaar organisatiebrede traineeships voor hoogopgeleide starters. Er zijn vier varianten: technisch, management, data en finance. Het aantal sollicitanten steeg van 202 in 2023 naar ruim 500 in 2025, mede door de introductie van de data-variant. Het aantal trainees blijft gelijk: jaarlijks starten 10 à 11 nieuwe trainees.

Talentenprogramma

Het talentenprogramma is een éénjarig traject voor circa 15 interne talenten. Deelnemers werken aan persoonlijke ontwikkeling en aan projecten met impact binnen of buiten ProRail. Het doel: talenten zichtbaar maken en hun vaardigheden versterken voor huidige en toekomstige functies. In 2025 startte de achtste groep.

Diversiteit en inclusiviteit

ProRail wil een inclusieve werkgever zijn waar talenten en verschillen ruimte krijgen. Een plek waar iedere medewerker zichzelf kan zijn, gehoord en gezien wordt, en waar we samen werken aan een sociaal en psychologisch veilige werkomgeving. Medewerkers kunnen rekenen op gelijke instroom- en doorgroeikansen en gelijke beloning voor gelijk werk.

Het veranderprogramma Diversiteit & Inclusiviteit zetten we ook in 2025 voort. Dit programma vergroot bewustzijn over diversiteit en versterkt ons inclusief vermogen. Dit doen we via verschillende medewerkersnetwerken (zoals Trainbow, CultuRail, Women on the Move, Young ProRail, ProRail Next en Neurodiversiteitsnetwerk ProRail). Leren over deze thema's en het herkennen van onbewuste vooroordelen die uitsluiting in stand houden, zijn de motor van positieve verandering.

Onze inspanningen zijn in 2025 beloond met een Diamant Award van Stichting Talent naar de Top voor impact op diversiteit, inclusie en leiderschapontwikkeling. Daarnaast ontvingen we een Women Empowerment Award voor onze inzet voor inclusie en gelijkheid in de spoorsector. Daar zijn we trots op.

Externe ontwikkelingen, zoals maatschappelijke discussies, CSRD en wetgeving (ingroeiquotum en streefcijfers), bieden kansen om diversiteit, gelijkheid en inclusiviteit structureel te verankeren.

Samenstelling medewerkersbestand

In 2025 had 97,7% van de medewerkers van ProRail een vast dienstverband (2024: 97,0%). De overige 2,3% had een dienstverband voor bepaalde tijd of een jaarcontract (2024: 3,0%).

De verhouding naar type dienstverband voor mannelijke medewerkers was 97,3% (2024: 96,5%) vast dienstverband en 2,7% (2024: 3,5%) bepaalde tijd. De verhouding naar type dienstverband voor vrouwelijke medewerkers was 98,6% (2024: 98,1%) vast en 1,4% (2024: 1,9%) bepaalde tijd.

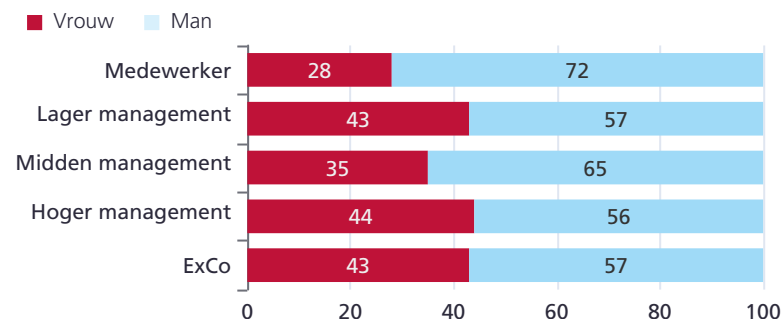
In 2025 heeft 87% van de medewerkers een fulltime dienstverband van 36 uur of meer (2024: 87,6%). De overige 13% heeft een parttime dienstverband (2024: 12,4%). De verhouding fulltime/parttime dienstverband voor mannelijke medewerkers was 93,1% fulltime (2024: 93,9%) en 6,9% parttime (2024: 6,1%). Voor vrouwelijke medewerkers was dit 72,1% fulltime (2024: 71,6%) en 27,9% parttime (2024: 28,4%).

Gender- en leeftijdsdiversiteit

Eind 2025 had ProRail 5.491 medewerkers in dienst (2024: 5.392), waarvan 3.904 mannen (2024: 3.849), 1.585 vrouwen (2024: 1.543) en 2 non-binaire medewerkers.

De genderdiversiteit naar functiecategorie per eind 2025:

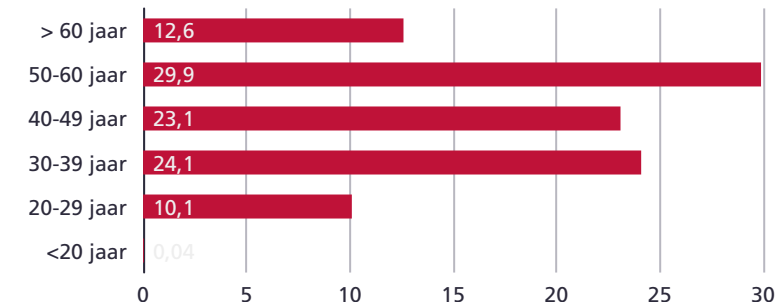
Genderdiversiteit in %



Leeftijdsopbouw

De leeftijdsopbouw per eind 2025:

Leeftijdsopbouw in %



Medezeggenschap (ondernemingsraad)

In 2025 zette de ondernemingsraad (OR) zich intensief in voor de belangen van medewerkers in een jaar vol organisatorische veranderingen. Centraal stonden adviestrajecten rondom het basiskwaliteitsniveau (BKN) spoor, waarbij bezuinigingsmaatregelen en herinrichtingen binnen diverse afdelingen zijn voorgesteld.

Belangrijkste activiteiten en resultaten

Tijdens het rondetafelgesprek op 23 januari 2025 in Den Haag nam de OR deel aan de discussie over een mogelijke omvorming van ProRail tot een publiekrechtelijk zbo. De OR pleitte voor beëindiging van het langdurige debat over de rechtsvorm en benadrukte het belang van behoud van de huidige structuur.

Volgens de OR biedt deze vorm voldoende mogelijkheden voor controle en flexibiliteit, waardoor de doelen van een zbo ook binnen het bestaande kader haalbaar zijn. Tegelijkertijd riep de OR op om voorbereidingen te starten voor een nieuwe, beleidsrijke beheerconcessie, zodat verdere stappen richting een toekomstbestendige organisatie kunnen worden gezet.

De OR ontving vijf adviesaanvragen in het kader van BKN-spoor en bracht hiervoor gefundeerde adviezen uit, mede dankzij nauwe samenwerking met de onderdeelcommissies (OC's) en speciaal ingerichte werkgroepen. Daarbij werd kritisch gekeken naar de impact van voorgenomen besluiten op medewerkers en organisatie.

Naast de BKN-trajecten behandelde de OR ook een adviestraject over de positionering van de afdelingen Ontwikkeling Logistiek en Kwaliteit & Veiligheid. In samenwerking met de bestuurder werd een transitieplan opgesteld. De OR blijft betrokken bij evaluaties en rapportages over de implementatie.

Digitalisering was een ander speerpunt. De OR werd geïnformeerd over de voortgang van het digitaliseringsprogramma en stelde kritische vragen over de langetermijnvisie en de contractaanbesteding. De OR blijft deze ontwikkelingen nauwlettend volgen en bewaakt de belangen van medewerkers in dit veranderende landschap.

Daarnaast waren OR en OC's intensief betrokken bij de implementatie van de Eén ProRail manier van samenwerken. In meerdere adviesaanvragen adviseerde de OR niet alleen over functiewijzigingen en teamverplaatsingen, maar stemde ook in met sturing op competenties en werkinhoud, communicatie en borging van het leiderschapsprofiel. Zo draagt de OR bij aan een toekomstbestendige inrichting van ProRail, waarin medewerkers centraal staan en samenwerking wordt versterkt.

De OR heeft in 2025 laten zien een actieve en kritische gesprekspartner te zijn, met oog voor de menselijke maat en de toekomstbestendigheid van ProRail. Door betrokkenheid, samenwerking en zorgvuldige advisering draagt de OR bij aan een organisatie in beweging.

Samenstelling ondernemingsraad 2025

- Chantal Jenster-Vincenzi (voorzitter)
- Paul Diks (vicevoorzitter)
- Kim van Wijk (vicevoorzitter)
- Arjen Pfundt
- Bert Schipper
- Chris Nunez Sosa
- Dylan Out (vanaf 16-06-2025)
- Gerard Pool
- Hans Raamsdonk
- Henk Jan Veerman
- Joris Treep (t/m 01-09-2025)
- Luc ter Horst
- Marjol Markusse-Conradi
- Martijn Wagenmakers



Kris Sonneveld
Managementtrainee

Altijd nieuwsgierig blijven

Kris Sonneveld is sinds begin 2025 management trainee bij ProRail. Ze startte haar traineeship bij Verkeersleiding en werkt nu bij HR aan het ontwikkelprogramma voor leidinggevend en talentmanagement. En dat doet ze met veel plezier.

Veranderen doen we samen

Als trainee doe je drie opdrachten, op drie verschillende plekken binnen het bedrijf. Een grote meerwaarde, vindt ze. “Met elke nieuwe opdracht leer je de organisatie beter kennen. Ik merk dat waar je ook komt, er veel kennis zit. Op posten, in de regio, bij stafafdelingen – overal. En ProRailers delen hun kennis graag. Ik krijg nooit het idee dat ik niet mee zou mogen praten omdat ik nieuw ben. Nee, vragen stellen wordt juist gewaardeerd.

Mijn advies voor nieuwe medewerkers is dan ook: blijf altijd nieuwsgierig en vraag dóór.”

Ik vind het mooi dat we met z’n allen werken aan een gezamenlijk doel: het laten rijden van treinen. We kijken niet alleen naar: hoe doen we het nu? Maar ook naar hoe we het in de toekomst nog beter kunnen doen.” Daar sluit Eén ProRail manier van samenwerken bij aan. “De wereld om ons heen verandert en wij moeten meebewegen. Daar hebben we elkaar voor nodig. De transitie waar we nu inzitten helpt daarbij. Je kunt niet veranderen zonder de ander.”

Blijven leren

Die verbinding vindt ze belangrijk. “Na mijn afstuderen zocht ik een baan waar ik iets kan toevoegen aan de maatschappij. Dat we samen

naar een goed en bruikbaar product toewerken. Daarnaast zocht ik naar een plek waar je kunt blijven leren. En dat vind ik hier.” Haar derde trainee-opdracht is nog onbekend. “Het afgelopen jaar heb ik als heel positief ervaren, en ik kijk ernaar uit om de gehele organisatie nog beter te leren kennen.”

“De open cultuur, de passie binnen de organisatie en het samen werken aan een gezamenlijk doel – dat spreekt me enorm aan.”

Betaalbaar spoor

ProRail streeft naar een efficiënt en betaalbaar spoorwegnetwerk door zorgvuldig om te gaan met financiële middelen. We ontvangen subsidies en vergoedingen van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en vervoerders, en investeren deze middelen in onderhoud, uitbreiding en modernisering van het spoor.

Financiële prestaties

Resultaten 2025

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

Het financiële beeld over 2025 is positief. De groeiende instandhoudingsopgave en stijgende prijzen maken de betaalbaarheid en uitvoerbaarheid van het spoornetwerk tot een uitdaging. Tegen deze achtergrond hebben ProRail en IenW het basiskwaliteitsniveau spoor vastgesteld (BKN). We hebben het overgangsjaar (2025) goed benut om de voor 2026 afgesproken BKN-maatregelen te realiseren (zie ook nadere toelichting onder 'Basiskwaliteitsniveau (BKN) spoor'). Door te anticiperen hebben we de apparaatskosten (personeels- en overige bedrijfslasten) in lijn gebracht met de BKN taakstelling die ingaat per 2026 en hebben we de extra kosten als gevolg van de cao 2024/2025 ingelopen. Dit leidt wel tot druk op onze organisatie en een stop op de groei van arbeidsplaatsen. De aangescherpte sturing op het kleinschalig

onderhoud (activiteiten die noodzakelijk zijn om beschikbaarheid, betrouwbaarheid en veiligheid te waarborgen), PGO, resulteerde in een betere beheersing van deze onderhoudswerkzaamheden. Al deze bijsturing in combinatie met enkele incidentele meevallers maakt dat we in 2025 een positief resultaat kunnen presenteren. De prijsstijgingen zijn echter structureel waardoor de volledige compensatie van de prijsindexatie (IBOI) van € 30 miljoen noodzakelijk blijft. Deze claim richting het ministerie van IenW loopt mee met de voorjaarsbesluitvorming en krijgt in 2026 vervolg in de subsidievestigstelling 2025.

Net als in 2024 is in 2025 sprake van een hoog productievolume: we hebben veel projecten uitgevoerd. Het totaal van de uitgevoerde activiteiten/het productievolume in 2025 laat een beperkte daling van 1,6% zien, rekening houdend met indexatie van de projecten naar prijspeil 2025. Externe capaciteit en beschikbaarheid van materialen waren ook in 2025 een uitdaging. Dankzij een goede monitoring en een strakke bijsturing op de schaarse materialen is het uiteindelijk gelukt om bijna de gehele geplande productie voor 2025 te realiseren.

De investeringsprojecten die wij uitvoeren leiden uiteindelijk tot nieuwe activa op onze balans. Het geld dat hiertoe wordt gebruikt, wordt gepresenteerd op de passiva zijde van de balans en staan tegenover deze investeringen in activa. Deze aanleg-gelden zijn zichtbaar onder de kort- en langlopende schulden als investeringsbijdrage. In 2025 werd via onder andere onze investeringsprojecten voor € 1,5 miljard (2024: € 1,5 miljard) geïnvesteerd in materiële vaste activa, waarvan € 1.233 miljoen (2024: € 1.309 miljoen) is gefinancierd vanuit de Rijksoverheid en € 244 miljoen (2024: € 186 miljoen) gefinancierd door derden, zoals provincies en gemeenten.

Voor zowel de investerings- als functiehandhavingsprojecten kent de realisatie ten opzichte van de geplande productie verschillende afwijkingen, zoals verschuivingen in de tijd of scope van projecten maar ook prijseffecten. Voorbeelden van de verschuivingen in tijd voor 2025 zijn bijvoorbeeld het moeten doorschuiven van werkzaamheden gerelateerd aan ICT investeringsprojecten en het doorschuiven van werkzaamheden inzake het afwijkingsvrij maken van een aantal PGO gebieden naar 2026. Anderzijds kennen we bijvoorbeeld ook verschuivingen naar 2025 doordat het werk sneller gerealiseerd kon worden, dit was het geval voor een deel van de werkzaamheden met betrekking tot de bovenbouwvernieuwingen in Mid-Brabant Zeeland en een deel van de werkzaamheden met betrekking tot vervanging van het heuvelsysteem Kijfhoek. Prijseffecten zoals bijvoorbeeld aanbestedingsresultaten of hogere kosten door prijspeil 2025 komen tot uiting in onze winst- en verliesrekening en worden verrekend met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat middels de egalisatierekening.

Op hoofdlijnen ziet de winst- en verliesrekening 2025 er als volgt uit:

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2025	2024
Bedrijfsopbrengsten	1.935	1.890
Bedrijfslasten	-1.926	-1.868
Financiële baten en lasten	4	8
Resultaat vóór belastingen	13	30
Resultaat vóór mutatie egalisatierekening	13	30

In 2025 is niet het volledige bedrag voor prijsindexatie van € 66 miljoen toegekend in de wijzigingsbeschikking aangezien het ministerie van IenW de aanvullende middelen niet volledig beschikbaar heeft gekregen. Het kabinet heeft dit voorjaar besloten om een deel van de IBOI 2025 aan de IenW-fondsen uit te keren en het resterende deel in te zetten voor Rijksbrede problematiek. Het deel dat beschikbaar is gekomen is opgenomen in de wijzigingsbeschikking en bedraagt € 36 miljoen. Dit bedrag is verantwoord als aanvullende opbrengst in de winst- en verliesrekening. Deze claim richting het ministerie van IenW loopt mee met de voorjaarsbesluitvorming en krijgt in 2026 vervolg in de subsidievestigstelling 2025. Gecorrigeerd voor het niet beschikte bedrag bedraagt het resultaat 2025 € 43 miljoen positief. Voor 2024 waren de onderdelen ten aanzien van marktspanning en PGO niet toegekend middels de wijzigingsbeschikking. De beide bedragen (in totaal € 47 miljoen) zijn in 2025 verrekend middels de subsidievestigstelling 2024. Gecorrigeerd voor de niet beschikte bedragen was het resultaat 2024 € 77 miljoen positief.

Voor wat betreft het exploitatiegedeelte realiseerde ProRail in 2025 bedrijfsopbrengsten van € 1,9 miljard (2024: € 1,9 miljard) onderverdeeld naar:

- Exploitatiebijdragen van de Rijksoverheid €1.308 miljoen (2024: € 1.268 miljoen);
- Gebruiksvergoeding € 418 miljoen (2024: € 421 miljoen);
- Overige netto-omzet € 57 miljoen (2024: € 50 miljoen);
- Geactiveerde productie € 146 miljoen (2024: € 145 miljoen);
- Overige bedrijfsopbrengsten € 6 miljoen (2024: € 6 miljoen).

De bedrijfslasten bestaan grotendeels uit 'kosten van uitbesteed werk en overige externe kosten' en 'apparaatskosten'. In 2025 bedragen de 'kosten van uitbesteed werk en overige externe kosten' € 1.182 miljoen (2024: € 1.134 miljoen). Deze kosten houden onder andere verband met infrastructurele kosten, kosten

van inspecties en onderzoek, ICT-diensten en overige kosten die uitbesteed zijn. De hierboven vermelde cijfers dienen in samenhang met de jaarrekening en toelichting daarop gezien te worden, voor nadere toelichting verwijzen wij derhalve naar de jaarrekening.

ProRail kent in de jaarrekening de volgende categorieën financiële instrumenten: handels- en overige vorderingen, geldmiddelen, leningen en overige financieringsverplichtingen, handelsschulden en overige te betalen posten. De primaire financiële instrumenten dienen ter financiering van de operationele activiteiten of vloeien direct uit deze activiteiten voort. Het beleid van ProRail is om niet te handelen in financiële instrumenten. ProRail maakt geen gebruik van afgeleide financiële instrumenten (derivaten). De solvabiliteit van ProRail bedraagt ultimo 2025 6,98% (2024: 7,25%); de liquiditeit bedraagt ultimo 2025 0,74 (2024: 0,75). Dit zijn voor ProRail adequate ratio's, passend bij de aard van de activiteiten en de wijze van financiering. Het vermogen van ProRail bestaat voornamelijk uit ontvangen investeringsbijdragen van de Rijksoverheid en derden ten behoeve van de financiering van (im)materiële vaste activa.

Basiskwaliteitsniveau (BKN) spoor

Het Nederlandse spoor netwerk staat voor een groeiende instandhoudingsopgave. Een groot deel van de infrastructuur is in de vorige eeuw aangelegd, waardoor de komende jaren steeds meer vernieuwing nodig is. Tegelijkertijd stijgen de kosten voor exploitatie, onderhoud en vernieuwing door intensiever gebruik, hogere materialenprijzen, stijgende lonen, krapte op de arbeidsmarkt en aangescherpte wet- en regelgeving.

Deze ontwikkelingen maken de betaalbaarheid en uitvoerbaarheid van het spoor netwerk tot een uitdaging. Tegen deze achtergrond hebben ProRail en IenW in 2024 het basiskwaliteitsniveau spoor vastgesteld. In 2025 heeft ProRail samen met IenW gewerkt aan de uitwerking en implementatie van maatregelen om dit basiskwaliteitsniveau – het absolute minimum – te realiseren.

Efficiëntere organisatie

We werken aan een efficiëntere organisatie, zodat de apparaatskosten niet stijgen ondanks de groeiende instandhoudingsopgave. In 2025 hebben we ingrijpende besluiten genomen om te besparen: het personeelsbestand optimaliseren en externe inhuur kritisch beoordelen en beperken.

Efficiëntere inrichting van het onderhoud

Een efficiëntere inrichting van het onderhoud is noodzakelijk om de toenemende instandhoudingsopgave beheersbaar en betaalbaar te houden. Dit vraagt om meer ruimte op het spoor voor onderhoud en vernieuwing, en om effectievere benutting van deze capaciteit. In 2025 onderzochten we hoe we meer ruimte kunnen creëren: door werktijden in de nacht en aan de randen van de dag te verlengen en door meer werkzaamheden doordeweeks te plannen in plaats van in het weekend. ProRail bracht de gevolgen van deze efficiëntere werkwijze in kaart voor reizigers, vervoerders, verladers en aannemers en ging hierover met stakeholders in gesprek.

Gerichte keuzes in maatschappelijke ambities en ontwikkelingen

We zetten stappen naar een klimaatneutrale en circulaire infrastructuur. Daarbij zorgen we dat onderhoud en bouw schoon en emissieloos gebeuren. In 2025 is een bestedingsplan opgesteld tot en met 2030. Voor verdere informatie over resultaten in 2025, zie hoofdstuk "ProRail Verduurzaamt".

Onderbouwd verlengen van theoretische levensduren

De theoretische levensduur van spoor assets en stations, zoals vastgelegd in onderhoudsvoorschriften, kan in sommige gevallen verantwoord worden overschreden zonder merkbare prestatievermindering. Het doel is om vervanging uit te stellen en beschikbare middelen zo doelmatig mogelijk in te zetten. In 2025 zijn we gestart met de 'weken van levensduurverlenging'. Tijdens deze periode onderzochten we diverse technieken, waaronder spoor, wissels, bovenleidingsportalen, duikers en onderstations. Op basis van inspecties en Life Cycle Costing hebben we inzicht gekregen in waar verlenging van theoretische levensduren verantwoord mogelijk is. Deze inzichten zijn verwerkt in de voorbereiding van toekomstige programmering en leiden tot aanpassing van ons beleid. Deze aanpak sluit aan bij goed assetmanagement en brengt geen significante verhoging van risico's met zich mee.

Doelmatig beheer en onderhoud van stations

Het beheer en onderhoud van stations gebeurt steeds meer op maat. Zo bouwen we het onderhoud van weinig gebruikte delen van fietsenstallingen af. Waar mogelijk stellen we de vervanging van zitplaatsen, groeneilanden en wachtvoorzieningen uit, met behoud van aandacht voor wachttijdbeleving en sociale veiligheid. In 2025 heeft ProRail stappen gezet om besparingen te realiseren. Inspecties en onderzoek tonen aan dat vervanging van overkappingen en perrons deels kan worden uitgesteld. De inventarisatie van outillage – het stationsmeubilair – op relevante locaties is afgerond en verwerkt in aangepaste onderhoudsplannen. Daarnaast is de frequentie van constructieve schoonmaak verlaagd van eens per drie jaar naar eens per vijf jaar. Zo blijven stations voldoen aan een kwalitatief goed basisniveau.

Verminderde inzet van wisselverwarming

Door het aantal wissels met wisselverwarming gericht te verminderen, verlagen we de instandhoudingskosten en realiseren we toekomstige besparingen, met minimale impact op de beschikbaarheid van het spoor in winterse omstandigheden. Het uitgangspunt blijft dat de reguliere dienstregeling ook bij winterweer kan worden uitgevoerd. Bij specifieke weersomstandigheden passen we een Landelijk Uitgedunde Dienstregeling (LUD) toe. De maatregel houdt in dat wisselverwarming niet langer wordt vervangen op locaties waar wissels in de reguliere dienstregeling of LUD nauwelijks worden gebruikt.

De implementatie van BKN spoor vroeg in 2025 om een aanzienlijke inzet van onze organisatie. We hebben periodiek overleg gevoerd met stakeholders, zowel via het Locov als in speciaal georganiseerde sessies gericht op specifieke maatregelen.

Vooruitzicht 2026

In 2026 willen we de positieve lijn in onze prestaties op het HRN doortrekken en sturen we op een structurele omslag in het aantal impactvolle storingen op de infra. Met ruim 400 projecten werken we verder aan de verbetering van het spoor en maken het beter geschikt voor militair transport. Ook werken we o.a. aan de voorbereiding van de inbeheername van de hogesnelheidslijn HSL-Zuid (tot aan 2031 is Infrasppeed BV verantwoordelijk voor het dagelijks beheer, het onderhoud en de vernieuwing op de HSL-Zuid) en het herstel van de viaducten op dat traject (voorzien in 2028). Daarnaast beginnen in 2026 de eerste werkzaamheden aan de infrastructuur van ERTMS Noordelijke Lijnen, een belangrijke mijlpaal.

Tegelijkertijd bereiden we ons verder voor op de toekomst door in te zetten op vernieuwing in de digitalisering van zowel de logistieke diensten in de assetketen als onze ondersteunende diensten. Vervanging van een aantal grote softwaresystemen die verouderd zijn, maakt dit een uitdagende opgave. In 2026 zullen de eerste stappen worden gezet in de vervanging van het planningssysteem DONNA. Dit systeem wordt komende jaren vervangen door een nieuw Time Table Solution (TTS) voor het verdelen van de beschikbare capaciteit op het spoor.

We verrichten dit werk terwijl het beschikbare budget om scherpe prioritering vraagt, met als duidelijke opdracht om duurzame mobiliteit betaalbaar te houden. Dit doen we door in 2026 verder invulling te geven aan de afspraken uit het basiskwaliteitsniveau (BKN) spoor. We wegen bij elke uitgave af wat het oplevert voor reiziger, verlader en omgeving. Daarbij kijken we nog nadrukkelijker hoe we doelmatiger kunnen werken met digitalisering. Daarmee leggen we in 2026 de basis voor een betrouwbaar, betaalbaar en toekomstbestendig spoor.

Indexatie

De EOVBudgetten worden jaarlijks geïndexeerd vanuit het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat op basis van IBOI (2025: 3,3%; 2024: 3,019%). IBOI staat voor 'Prijs bruto overheidsinvesteringen'. Dit is de gemiddelde prijsstijging van de bruto investeringen van de collectieve sector. De investeringen bestaan onder meer uit infrastructuur, vervoermiddelen en software.

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

Continuïteit

ProRail wordt voor het uitvoeren van haar wettelijke taken gefinancierd door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat vanuit het Mobiliteitsfonds. Hiermee zijn de financiële middelen gewaarborgd voor het uitvoeren van activiteiten, ook voor 2026.



Bestedingen 2025

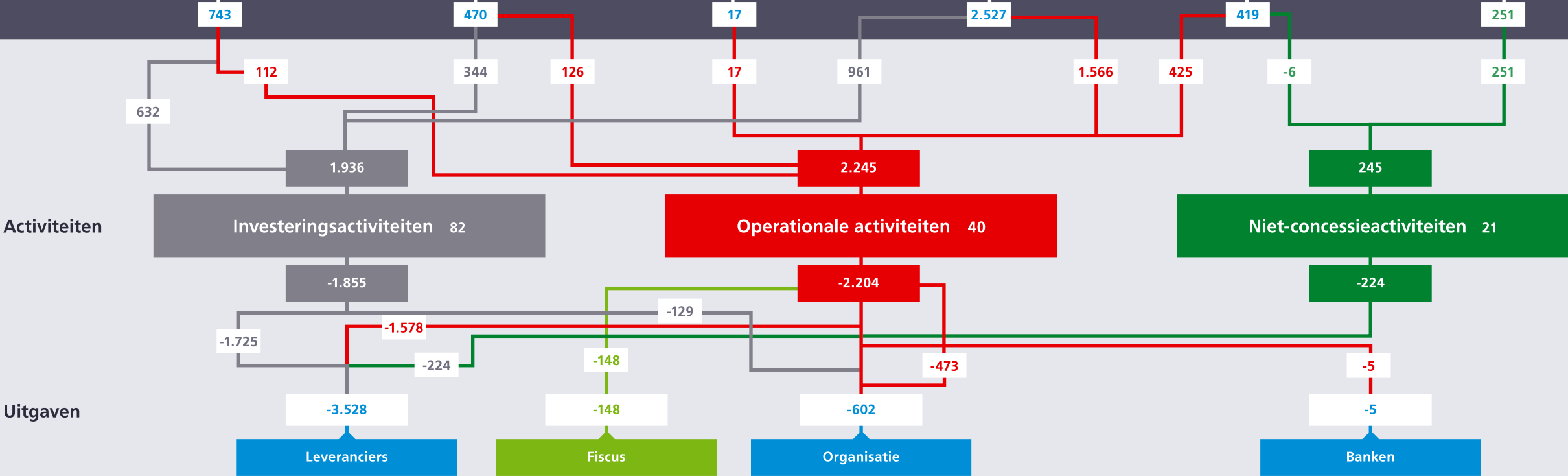
ProRail besteedt haar middelen aan functiewijzigs- en onderhoud- en beheeractiviteiten. De financiering van deze activiteiten vindt plaats middels ontvangen subsidies en bijdragen van het ministerie Infrastructuur en Waterstaat en andere overheden. Daarnaast ontvangt ProRail gebruiksvergoeding van vervoerders voor het gebruik van het spoor. De totale kasstroom in 2025 bedroeg € 143 miljoen positief (verschil tussen ontvangen financiering en bestedingen in 2025). Een belangrijke verklaring voor de mutatie in de liquide middelen is het verschil in timing van de ontvangen subsidiegelden (kasstroom) in verhouding tot de gemaakte uitgaven (kosten in winst- en verliesrekening) voor de subsidie. De belangrijkste bedrijfsactiviteiten waaraan de middelen besteed worden, zijn hieronder nader toegelicht. Voor een overzicht van de geldstromen 2025 verwijzen wij naar het onderdeel 'Geldstromen' en naar het kasstroomoverzicht in de jaarrekening.

Geldstromen

Het geldstroomoverzicht bevat alle geldstromen (inclusief btw) van het huidige boekjaar. Hierin is bijvoorbeeld ook de afwikkeling van de vaststelling subsidie van het voorgaande boekjaar opgenomen.

Ontvangsten

Mobiliteitsfonds art. 13.03 <i>Ontwikkeling</i>	Derden <i>Aanleg en onderhoud</i>	Ministerie van Financiën <i>Rekeningcourant</i>	Mobiliteitsfonds art. 13.02 <i>Exploitatie, onderhoud en vernieuwing</i>	Vervoerders <i>Gebruiksvergoeding</i>	Overige
Realisatie pers en goedv 632	Investering vaste activa 344	Renteontvangsten 17	Subsidiebeschikking 2025 <i>Vernieuwing</i> 1.009	Gebruiksvergoeding 425	Mobiliteitsfonds art. 13.02/13.07 HSL 244
Onderhanden Projecten 12	Onderhoud 14		Subsidiebeschikking 2025 <i>Exploitatie en Onderhoud</i> 1.451	Tijdelijke subsidieregeling opstellen en rangeren -6	Tijdelijke subsidieregeling opstellen spoorgoederen-vervoer 2025 7
Niet-activeerbare activiteiten 83	Onderhanden Projecten 56		Subsidiebeschikking 2025 <i>Interestlasten</i> 7		Omgevingswet Leges 0,2
Corporate overhead deel 16	Overige 55		BTW - Gebruiksvergoeding 94		
			Subsidievaststelling 2024 -35		



Ontvangsten

Mobiliteitsfonds art 13.03 – Ontwikkeling

Subsidie voor uitbreiding van de hoofdspoorweginfrastructuur. De subsidie wordt gebruikt voor planning en studies (operationele activiteiten), voorbereiding en uitvoering van nieuwbouwprojecten (investeringsactiviteiten).

Mobiliteitsfonds art 13.02 – Exploitatie, Onderhoud en Vernieuwing (EOV)

Subsidie voor exploitatie, onderhoud en vernieuwingsactiviteiten. De werkzaamheden die gericht zijn op het in stand houden van de functionaliteit van het spoor tegen afgesproken kwaliteitsniveaus betreft activiteiten zoals groot en klein onderhoud, onderhoud transfer en beheer. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat bekostigt deze werkzaamheden uit de zogeheten 'EOV-gelden'.

Grootschalig onderhoud

Grootschalig onderhoud omvat activiteiten die nodig zijn om de kwaliteit van de infrastructuur te handhaven en de levensduur op lange en middellange termijn te realiseren. Deze activiteiten richten zich vooral op onderhoud en vervanging, aanpassing en wijziging van constructies, conservering van objecten, slijpen van spoorstaven en het seizoenbestendig maken van sporen.

Kleinschalig onderhoud

Kleinschalig onderhoud omvat activiteiten die noodzakelijk zijn om beschikbaarheid, betrouwbaarheid en veiligheid te waarborgen. Het gaat om zowel cyclische als incidentele werkzaamheden, zoals inspecties van de infrastructuur, correctie van spoorligging, vervanging van kleine componenten en functieherstel. ProRail werkt hiervoor met aannemers via Prestatiegericht Onderhoud (PGO)-contracten.

Onderhoud transfer en beheer

Het onderhoud van transferruimten in stations omvat schoonmaak, dagelijks en constructief onderhoud, het verhelpen van storingen, energievoorziening, onroerendzaakbelasting en verzekeringen. Het beheer richt zich op IT-systemen, het energieverbruik van de spoorinfrastructuur en inzet bij calamiteiten.

Derden – Aanleg en Onderhoud

Bijdrages van voornamelijk provincies en gemeentes voor het uitvoeren van nieuwbouw-, exploitatie, onderhoud en vernieuwingsactiviteiten. Voorbeelden hiervan zijn de aanleg en het onderhoud van een fietspad naast en fietstunnel onder het spoor. Bijdrages voor nieuwbouw activiteiten die niet binnen de HSWI plaatsvinden worden gebruikt voor financiering binnen Exploitatie en onderhoud.

Vervoerders – Gebruiksvergoeding

Ontvangsten van vervoerders voor het gebruik van het spoor, de gebruiksvergoeding.

Activiteiten

De bedragen genoemd aan de rechterkant van elke activiteit betreffen het saldo van ontvangsten en uitgaven. De ontvangsten zijn gebaseerd op de activiteiten die begroot zijn. Afwijkingen op de werkelijke geldstromen kunnen ontstaan door onder andere prijsontwikkelingen of wijzigingen in de timing van de uitvoering van de geplande activiteiten, deze zullen bij de toelichting op de individuele activiteiten nader toegelicht worden. Een andere verklaring betreft het verschil in timing tussen het verantwoorden van kosten en opbrengsten in de winst- en verliesrekening en de daadwerkelijke kasstromen die hieruit voortvloeien.

Investeringsactiviteiten

ProRail voert voor het ministerie en voor derden werkzaamheden uit die gericht zijn op het aanbieden van extra functionaliteit, bijvoorbeeld extra haltes en frequentieverhoging. In deze gevallen wordt gesproken over functiewijziging / investeringsprojecten, dit bekostigt het ministerie grotendeels uit de zogeheten 'Aanleg- of Ontwikkelingsgelden'. Ook een deel van de EOV-gelden (art. 13.02) wordt besteed aan investeringsactiviteiten, bijvoorbeeld voor vernieuwingsactiviteiten die leiden tot investeringen op de balans van ProRail.

Operationele activiteiten

Dit betreft de werkzaamheden gericht op het in stand houden van de functionaliteit van het spoor tegen afgesproken kwaliteitsniveaus. Het betreft hier bijvoorbeeld het verdelen van de capaciteit op het spoor en het inplannen van aanvragen van vervoerders in een dienstregeling, het begeleiden van al het verkeer dat over het spoor rijdt en de reguliere onderhoudsactiviteiten om het spoor op orde te houden. Een deel van de ontvangen subsidie voor Ontwikkeling (art. 13.03) wordt eveneens gebruikt voor operationele activiteiten, in 2025 betreft dit bedrag € 112 miljoen. Dit betreft activiteiten die niet leiden tot investeringen op de balans van ProRail, zoals voor planning en studies en onderhanden projecten voor derden (bijvoorbeeld een fietspad dat geen eigendom van ProRail wordt).

Niet-concessie activiteiten

Dit betreffen activiteiten waarvoor ProRail gemandateerd is namens het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, zoals:

- Contractmanagement taken HSL (Infraspeed);
- Het uitbetalen van subsidie aan goederenvervoerders in het kader van de "Tijdelijke subsidieregeling opstellen en rangeren spoorgoederenvervoer 2023-2025";
- Heffen van leges in het kader van de omgevingswet.

Het volledige saldo van de ontvangsten en uitgaven met betrekking tot de niet-concessie activiteiten, € 21 miljoen, betreft de mutatie in de balanspositie ten behoeve van de contractmanagement taken van HSL-Zuid. Zie voor nadere toelichting de jaarrekening, onderdeel 7. liquide middelen en onderdeel 11. kortlopende schulden en overlopende passiva.

Uitgaven

Leveranciers

Betalingen voor alle inkopen van diensten en overige externe kosten (o.a. aannemers, ingenieursbureaus, energie) voor het uitvoeren van onze activiteiten (zie ook de toelichting in de jaarrekening: kosten van uitbesteedwerk en overige externe kosten).

Fiscus

Betalingen en afdrachten met betrekking tot omzetbelasting en vennootschapsbelasting.

Organisatie

Dit zijn de kosten die samenhangen met personeel, voornamelijk lonen/salarissen en sociale lasten voor medewerkers.

Banken

Voornamelijk rentebetaling op leningen onder langlopende schulden.

Durf kritisch te kijken

Griseldis Irmischer coördineert als business controller bij Corporate Control onder meer het dossier BKN: het basiskwaliteitsniveau spoor. In die rol onderzoekt ze samen met collega's hoe ProRail slimmer en toekomstgericht kan werken. "Ik vind het belangrijk dat we kritisch blijven kijken naar onze processen en bestedingen. Financieel goed onderbouwde keuzes helpen ons om doelgericht en verantwoord te sturen."

De spanning tussen kosten, kwaliteit en capaciteit

Het spoor moet kwalitatief goed blijven, terwijl de vraag naar capaciteit blijft groeien. Tegelijk is het essentieel dat de kosten beheersbaar blijven om het spoor betaalbaar te houden. "Die spanning is er elke dag," vertelt Griseldis. "Je wilt de betrouwbaarheid en beschikbaarheid op niveau houden, maar tegelijkertijd financieel

scherp en realistisch blijven. Dat spanningsveld maakt dit werk uitdagend en maatschappelijk relevant."

Die spanning vraagt volgens Griseldis niet alleen om zuinigheid, maar vooral om anders kijken naar hoe we werken en investeren. "Niet alles kan, maar veel kan wél slimmer. De kunst is om waarde te creëren zonder automatisch méér te besteden." Dat betekent zowel vandaag de juiste keuzes maken als vooruitkijken. "Welke stappen leveren structurele waarde op over tien of twintig jaar? En wat kunnen we nú doen om toekomstige kosten en risico's te voorkomen?" 'Ik haal veel inspiratie uit samenwerking. Samen maken we keuzes die bijdragen aan een betrouwbaar en betaalbaar spoor'

Samenwerken als sleutel tot succes

Die aanpak vraagt om sterke samenwerking. "Als controllers werken we intensief samen met assetmanagers, projectteams en de operatie.

Door feiten, risico's en kansen samen scherp te krijgen, kom je tot betere besluiten."

Digitalisering biedt volgens Griseldis grote kansen om betrouwbaarheid én efficiëntie te vergroten. "Met betere data, voorspelbaar onderhoud en slimme systemen voorkom je storingen en zet je middelen gericht in. Daarnaast helpt digitalisering ons om de dienstverlening draaiende te houden nu het aanbod van arbeidskrachten afneemt. Door werk te automatiseren en beslisinformatie te verbeteren, versterken we onze wendbaarheid en halen we meer waarde uit dezelfde euro."

"Ik haal veel inspiratie uit samenwerking. Samen maken we keuzes die bijdragen aan een betrouwbaar en betaalbaar spoor."

Griseldis Irmischer
Business controller

Besturing

Ons speelveld	67
Organogram	69
Bericht van de Raad van Commissarissen	70
Corporate Governance	74
Risicomanagement	81
Integriteit, compliance en privacy/AVG	85



Ons speelveld

Juridisch speelveld

ProRail staat in de belangstelling van reizigers, vervoerders en toezichthouders. De Autoriteit Consument & Markt (ACM) houdt toezicht op capaciteitsverdeling, gebruiksvergoeding, netverklaring en toegangsovereenkomst. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) ziet toe op naleving van de Spoorwegwet, met focus op spoorveiligheid. De Nederlandse Arbeidsinspectie (NLA) controleert naleving van de arbeidsomstandighedenwetgeving bij ProRail als opdrachtgever en werkgever. Daarnaast besteden we veel aandacht aan aanbestedingen, contracten en contractmanagement tijdens (onderhouds)projecten, om goede werkrelaties met aannemers, opdrachtgevers en onze omgeving te waarborgen.

Juridische structuur

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

Beheerconcessie

Onze kerntaken staan in de Spoorwegwet en zijn uitgewerkt in de beheerconcessie. Deze zou op 1 januari 2025 aflopen, maar het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft de einddatum van de beheerconcessie 2015-2025 verlengd tot 1 januari 2029. Daarmee blijft ProRail beheerder van de Nederlandse hoofdspoorweginfrastructuur. Na de val van het kabinet-Schoof is de Wet sturing en verantwoording ProRail B.V. controversieel

verklaard. Daardoor is in 2025 geen besluit genomen over omvorming van ProRail tot een privaatrechtelijk zelfstandig bestuursorgaan (zbo). Omdat het opstellen van een nieuwe beheerconcessie tijd kost, zijn ProRail en het ministerie van IenW in 2025 gestart met de voorbereidingen.

Beheerplan 2026-2027

In 2025 hebben we het beheerplan 2026-2027 opgesteld. Dit plan geeft invulling aan drie beleidsprioriteiten uit de jaarbrief 2025 van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat:

1. Implementatie van het basiskwaliteitsniveau (BKN) spoor en bijbehorende onderzoeken;
2. Versterking van de veiligheid op het spoor;
3. Weerbaarheid.

Het ministerie van IenW heeft ingestemd met het beheerplan. We rapporteren halfjaarlijks en jaarlijks over de voortgang.

Ontwikkelingen wetgeving

Zbo-omvorming

In januari 2024 diende het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een nota van wijziging in bij de Tweede Kamer om ProRail om te vormen tot een privaatrechtelijk zelfstandig bestuursorgaan (Wet sturing en verantwoording ProRail B.V.). Na de val van het kabinet-Schoof is deze omvorming controversieel verklaard. Daardoor is in 2025 geen besluit genomen.

Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD)

De Europese Commissie stelde de CSRD op als richtlijn voor duurzaamheidsverslaggeving voor grote ondernemingen. Op 26 februari 2025 publiceerde de Europese Commissie het omnibus-vereenoudigingspakket. Dit pakket verlicht de lasten uit CSRD en CSDDD en vereenvoudigt rapportagevereisten. Voor ProRail betekent dit twee jaar uitstel voor verplichte compliance: vanaf jaarverslag 2027 (publicatie in 2028). Het uitstel is definitief. Meer toelichting over CSRD staat in het onderdeel ESG.

Weerbaarheid

De NIS2-richtlijn (Network and Information Security) is een Europese wet die de digitale weerbaarheid van organisaties in lidstaten moet versterken. In Nederland wordt de richtlijn omgezet in de Cyberbeveiligingswet (Cbw), die naar verwachting in 2026 volledig van kracht wordt. De Wet weerbaarheid kritieke entiteiten (Wwke) is de Nederlandse vertaling van de Europese CER-richtlijn (Critical Entities Resilience). Waar de NIS2 zich richt op digitale veiligheid, focust de Wwke op de fysieke weerbaarheid van organisaties die essentiële diensten leveren. We bereiden ons voor op deze nieuwe wetgeving, onder andere via het actieprogramma Vitaal Spoor. We voerden diverse verkenningen uit naar aanvullende maatregelen om de weerbaarheid te verhogen op verschillende domeinen, waaronder cybersecurity en de fysieke weerbaarheid.

Trans-Europese Transportnetwerk (TEN-T)

Op 18 juli 2024 trad de herziene TEN-T-verordening in werking. Deze stelt eisen aan spoorinfrastructuur en brengt een opgave mee voor het spoor. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is eindverantwoordelijk namens Nederland en werkt samen met ProRail aan een implementatieplan.

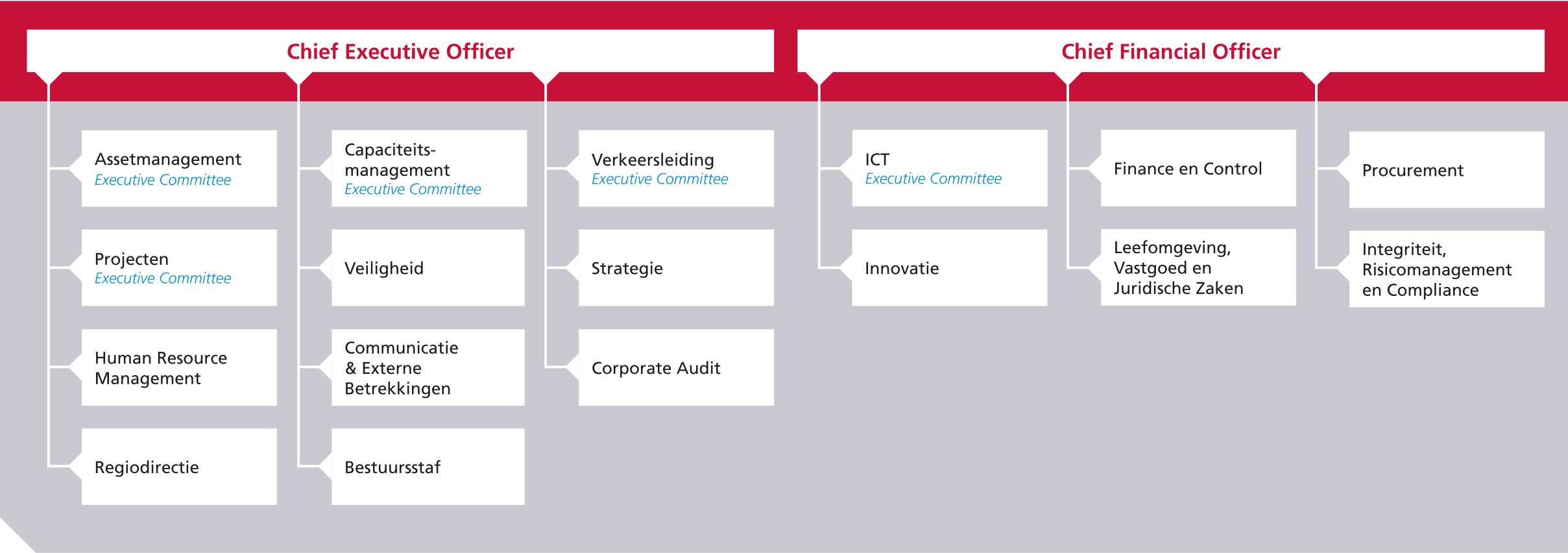
In het voorjaar van 2025 gaf het ministerie opdracht aan ProRail om de TEN-T-opgave voor het spoor uit te werken in een implementatiescan. Deze scan brengt in kaart welke TEN-T-eisen al zijn gerealiseerd, wat in bestaande plannen is meegenomen en waar nog opgaven liggen. Het overzicht betreft 2030 (kernnetwerk), 2040 (uitgebreid kernnetwerk) en 2050 (uitgebreid netwerk).



Parallel werkt ProRail aan een implementatiestrategie, in opdracht van en samen met het ministerie van IenW. Deze strategie koppelt de TEN-T-opgave aan nationale doelstellingen, zoals de visie op internationaal spoor, toekomstbeeld spoorgoederenvervoer, militaire mobiliteit, klimaatadaptatie en instandhouding. De implementatiescan is in 2025 afgerond en de strategie volgt in 2026.

Organogram

Voor een nadere toelichting op de samenstelling van de Raad van Bestuur verwijzen wij naar hoofdstuk ['Corporate Governance', onderdeel 'Raad van Bestuur'](#).



Bericht van de Raad van Commissarissen

De Raad van Commissarissen (RvC) kijkt terug op een afwisselend jaar voor ProRail. De dynamiek op en rond het spoor, in de maatschappij en geopolitiek nam toe, terwijl de verwachtingen van reizigers, verladers, vervoerders, politiek en maatschappij constant hoog blijven. In dat speelveld voerde de RvC toezicht uit en was met de RvB adviserend in dialoog over veiligheid, prestaties, organisatieontwikkeling en de weerbaarheid van het spoorstelsel als geheel. In dit bericht blikt de RvC terug op de belangrijkste thema's die tijdens de overleggen, werkbezoeken en gesprekken centraal stonden.

Veiligheid

Veiligheid blijft een belangrijk fundament voor alles wat ProRail doet. Dat werd dit jaar opnieuw indringend zichtbaar door twee ernstige incidenten. In Meteren vond een aanrijding tussen een trein en een vrachtwagen plaats, met forse schade en impact. Bij een arbeidsongeval in Malden overleed een spoormedewerker; een gebeurtenis die grote indruk maakte op de sector als geheel.

De RvC heeft met de RvB stilgestaan bij de omstandigheden van beide ongevallen en gesproken over de lessen hieruit en hoe dit te vertalen naar structurele verbeteringen in de operatie.

Ook sprak de raad dit jaar weer met de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) over het veiligheidsmanagement binnen ProRail en de wijze waarop aanbevelingen uit onderzoeken opvolging krijgen.

Veiligheid komt in elke vergadering van de raad aan bod. Zo is dit jaar het vastgestelde Beleidskader Veiligheid besproken, waarbij het accent in het gesprek lag op de implementatie hiervan binnen de organisatie. De raad constateert dat het veiligheidsbewustzijn verder is verdiept, wat ook tot uiting komt in het succesvol continueren van de scores op de Safety Culture Ladder. De operationele clusters behaalden opnieuw trede 4, de overige clusters trede 3. Tegelijkertijd benadrukt de raad continue alertheid noodzakelijk blijft – zowel binnen ProRail als in de keten met aannemers, vervoerders en andere partijen.

De raad zal hier ook zelf in 2026 alert op blijven, en in elk overleg bij stilstaan.

Operationele prestaties

De raad heeft aandacht en oog voor continue uitdagingen binnen het assetmanagement. De raad is zich bewust dat de verbeteringen die worden ingezet tijd kosten, en heeft vanuit dat besef ook de dialoog met de RvB hierover gevoerd.

Zo is gesproken over aantal impactvolle storingen, waarvoor de KPI in 2025 niet is gehaald. Dit is direct merkbaar voor zowel reizigers als vervoerders, en dient te worden verbeterd. De raad ziet dat er interventies zijn ingezet, die moeten bijdragen aan het spoedig verbeteren van de prestaties op dit vlak.

Dit dossier heeft ook verband met de dynamiek in de aannemersmarkt en de uitdagingen voor ProRail daarin. Het huidige marktmodel brengt risico's met zich voor de continuïteit van het spooronderhoud. Dat raakt de primaire verantwoordelijkheid van ProRail die ziet op het waarborgen van een veilige en beschikbare spoorinfrastructuur. De raad moedigt de RvB aan om op dit vlak ook kritisch te kijken naar de eigen regie die ProRail hierin kan nemen, bijvoorbeeld door het ontwikkelen van een nieuwe strategie voor klein onderhoud.

De RvC heeft ook met de RvB gesproken over veranderende eisen ten aanzien van de infrastructuur en de prestaties die door toezichthoudende instanties worden gesteld. Discussiepunt is ondermeer het instrumentarium dat ProRail tot zijn beschikking heeft, en de mate waarin dit nog voldoet om aan die vereisten inhoud blijven te geven.

De raad ziet dat er breed wordt gewerkt aan verbeteringen, en heeft benadrukt dat vasthoudendheid en continue aandacht belangrijke factoren zijn om hierin succesvol te zijn.

Het belang van deze factoren worden zichtbaar in de resultaten op de KPI's voor punctualiteit. De raad vindt het indrukwekkend te zien, dat de verbeteracties in eerdere jaren nu tot zulke goede prestaties leiden. Deze verbeteraanpak is daarmee een mooi voorbeeld, dat op andere vlakken en terreinen navolging kan krijgen.

Maatschappelijke context

Het spoor opereert steeds zichtbaarder in een veranderende maatschappelijke omgeving. Demonstraties op het spoor, geopolitieke spanningen, druk op energievoorzieningen en de rol van defensie raken ook de spoorsector. Voor ProRail betekent dit ondermeer dat de eisen aan fysieke en digitale weerbaarheid toenemen, de samenwerking met overheidspartners – landelijk, regionaal en lokaal – intensiever wordt, en het publieke debat nadrukkelijker binnenkomt in de dagelijkse operatie.

De raad wisselt continu met de RvB over deze aspecten van gedachten, en vraagt daarbij aandacht voor het voorbereiden van de organisatie op situaties waarbij veiligheid, continuïteit en maatschappelijke stabiliteit samenkomen.

Organisatieontwikkeling

De ontwikkeling van de organisatie wordt door de raad actief gevolgd. De omvang van de opdracht die ProRail uitvoert – met grote projecten, toenemende noodzaak tot digitalisering en een complex spoorstelsel – vraagt om een organisatie die lerend, samenhangend en toekomstvast werkt.

De raad ziet dat de beweging naar Eén ProRail manier van samenwerken verder vorm krijgt, nu meer dan de helft van de medewerkers hierop is ingestapt. De beweging naar meer resultaatgericht werken wordt door de raad ondersteund en aangemoedigd.

De raad heeft dit jaar meerdere keren gesproken over de visie op digitalisering en de toenemende (Europese) eisen op het gebied van cybersecurity. De raad ziet dit als kritieke onderdelen van een toekomstbestendige organisatie, ook gezien de maatschappelijke dynamieken. Hierover wordt het gesprek met de RvB nadrukkelijk gevoerd. De raad heeft daarbij aangegeven dat de omvang van deze opgave vraagt om aandacht voor samenhang, duidelijke keuzes en een realistisch tempo van verandering.

De RvC heeft ook dit jaar meerdere werkbezoeken afgelegd. Deze bezoeken, aan de werkzaamheden op Amsterdam Centraal, het OCCR, een ProRail-datacenter en een ICB-loods, zijn goede informatiebronnen om als raad zicht te houden op de dagelijkse praktijk van de operatie, om medewerkers te spreken en om effecten van beleidskeuzes en investeringen te kunnen duiden. De inzichten die wij hier ophalen, vormen een waardevolle basis voor onze toezichtrol en onze gesprekken met de Raad van Bestuur.

Samenstelling Raad van Bestuur

In juni 2025 maakte COO Marieke Schöningh haar persoonlijke keuze bekend om bij ProRail te vertrekken. De raad heeft respect voor die afweging, en is haar erkentelijk voor de resultaten die ze in de operatie heeft neergezet en de basis die ze heeft achtergelaten om op voort te bouwen.

Vanaf de zomer heeft er tussen de raad en RvB een discussie plaatsgevonden hoe met dit vertrek om te gaan, en wat dit betekende voor de samenstelling van de RvB. Daarbij heeft de raad de RvB diepgaand bevraagd op de mogelijkheden, ook in het licht van de transformatie waar de organisatie midden in zit. Hierover zijn ook gesprekken gevoerd met de aandeelhouder en de Ondernemingsraad, waarbij centraal stond wat ProRail nodig heeft om haar publieke taken optimaal te kunnen uitvoeren.

Eindresultaat van dit intensieve proces is dat de Raad van Bestuur nu uit 2 leden bestaat, die samen integraal verantwoordelijk zijn voor de uitvoering van de taken van ProRail. Voorjaar 2026 wordt de werking van dit nieuwe model zorgvuldig met de Raad van Bestuur, de ExCo- directeuren en de ondernemingsraad geëvalueerd. Mede op basis van deze evaluatie zal de aandeelhouder, indien nodig, een besluit nemen over het aantal bestuurders in de Raad van Bestuur.

In maart 2026 heeft CEO John Voppen, na bijna 21 jaar bij het spoor, bekend gemaakt dat hij per 1 juli 2026 ProRail zal verlaten. De RvC heeft hem gefeliciteerd met zijn nieuwe functie en is hem zeer dankbaar voor de vele jaren waarin hij ProRail – en de spoorsector - heeft gebracht tot waar het nu staat.

Bedankt

De RvC spreekt haar waardering uit voor alle ProRailers, wier inspanningen onmisbaar zijn voor een veilig, betrouwbaar en toekomstbestendig spoor. Samen met de Raad van Bestuur blijft de raad ook in 2026 gericht op het realiseren van duurzame vooruitgang, het vergroten van de weerbaarheid van de spoorinfrastructuur en het versterken van de maatschappelijke waarde van het spoor.

Besturing

Raad van Bestuur Samenstelling

De RvB is in 2025 gewijzigd van samenstelling. De bestuursstructuur van ProRail bestaat sinds het terugtreden van de Chief Operations Officer (COO) per 1 september 2025 uit twee statutaire bestuurders. Na een periode van zes maanden (mei 2026) wordt de werking van deze bestuursstructuur zorgvuldig met de RvB, ExCo- directeuren en ondernemingsraad geëvalueerd. Mede op basis van die evaluatie zal de aandeelhouder, indien nodig, een besluit nemen over het aantal bestuurders in de Raad van Bestuur.

In maart 2026 heeft CEO John Voppen bekend gemaakt dat hij per 1 juli 2026 ProRail zal verlaten. De RvC is gestart met het proces om in de opvolging binnen de Raad van Bestuur te voorzien. De RvC neemt deze ontwikkeling mee in de evaluatie van de bestuursstructuur.

Functioneren

In de zelfevaluatie 2025 heeft de RvB gekeken naar de taakverdeling, werkwijze, ondersteuning en zijn verhouding tot de RvC, de ExCo, de OR en de accountant. Er wordt continue geïnvesteerd in de onderlinge samenwerking door onder andere een eigen weekstart en reguliere RvB-teamtijd en elke 6-8 weken een informeel diner. Ook is in het laatste kwartaal gestart met gezamenlijke coaching, die onderdeel uitmaakt van de coaching voor alle directeuren, gericht op verbetering van de resultaatsturing. Dit wordt in 2026 gecontinueerd.

Raad van Commissarissen Samenstelling

In 2025 is de samenstelling van de RvC niet gewijzigd.

Functioneren RvC

De RvC heeft in 2025 met externe begeleiding de jaarlijkse zelfevaluatie gedaan, via een vragenlijst en gesprekken met alle leden RvC, RvB en de bestuurssecretaris. Het algemene beeld van de evaluatie is positief. In de evaluatie is gekeken naar governance RvC, effectiviteit en informatievoorziening, werkgeversrol en dynamiek, en strategie en adviseursrol.

Voor elk van deze onderdelen is benoemd wat men wil behouden en welke aandachtspunten er zijn. De hieruit volgende aanbevelingen heeft de RvC ter harte genomen om zo als Raad het eigen functioneren te blijven verbeteren. Zo is gesproken over de toekomstige samenstelling wegens het aantreden van een nieuwe voorzitter medio 2026, is het belang van effectiviteit van informatievoorziening benadrukt en zijn afspraken gemaakt om onderlinge verbinding in de raad verder te stimuleren.

Alle commissarissen zijn onafhankelijk. In 2025 hebben zich geen transacties voorgedaan waarbij potentiële tegenstrijdige belangen spelen.

Bijeenkomsten RvC

De RvC heeft dit jaar een deel van zijn vergaderingen op andere locaties dan de hoofdlocatie in Utrecht gehouden. Deze vergaderingen werden ook gecombineerd met een werkbezoek. Zo woonde de RvC in april na de vergadering de première van de documentaire van National Geographic over Amsterdam Centraal Station bij, werd in juni voorafgaand aan de vergadering een ICB-loods in Amersfoort bezocht en werd in september een aansluitend werkbezoek aan een ProRail datacenter in Rotterdam gebracht.

In de vergaderingen zelf werd naast vaste kernthema's als Veiligheid en de producten uit de P&C-cyclus ondermeer stilgestaan bij verschillende dossiers van het cluster Assetmanagement, de visie op digitalisering, het thema energie en netcongestie, de operationele prestaties en de organisatietransitie Een ProRail manier van samenwerken. De RvC is ook regelmatig geïnformeerd over de interne audits, de integriteit, het risicomanagement, de inkoop- en milieucompliance en actualiteiten. Met de RvB is ook verdiepend stilgestaan bij de ontwikkelingen in de aannemersmarkt en de implementatie van Eén ProRail manier van samenwerken.

De raad heeft daarnaast gesproken met de externe accountant en heeft zijn goedkeuring gegeven aan investeringsvoorstellen en rapportages aan het ministerie. Een delegatie van de raad heeft in november wederom een gesprek gevoerd met een delegatie van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILenT). Ook hebben leden van de raad periodiek contact onderhouden met de Ondernemingsraad.

Over het terugtreden van de COO per 1 september 2025 en heeft de RvC vanaf de zomer meermaals en uitvoerig gesproken met de RvB. Ook is met de aandeelhouder en de Ondernemingsraad overleg gevoerd over de ontstane vacature. Op basis van deze gesprekken en het afwegen van de verschillende mogelijkheden hebben RvC en RvB gezamenlijk geconcludeerd dat een tweehoofdige RvB de meest passende invulling van de topstructuur is. Op 17 november 2025 is daar, na een positief advies van de Ondernemingsraad, het Ondernemingsbesluit over genomen. Na 6 maanden (mei 2026) zal deze bestuursstructuur worden geëvalueerd. Bijzondere aandacht zal in deze evaluatie uitgaan naar het functioneren van het model in onverwachte situaties, zoals bij ontstentenis of belet van één van de RvB-leden, zodat de continuïteit van het bestuur te allen tijde gewaarborgd blijft.

Bijeenkomsten commissies

De RvC heeft drie vaste commissies; de auditcommissie, de selectie- en benoemingscommissie en de remuneratiecommissie. De laatste twee commissies vergaderen gezamenlijk. Daarnaast is in najaar 2024 besloten tot het instellen van een tijdelijke (informele) commissie operatie, voor de duur van één jaar.

Auditcommissie

De Auditcommissie (AC) heeft zich in zijn vergaderingen bezig gehouden met de planning- en controlcyclus, zoals de jaarstukken, het beheerplan in combinatie met de subsidieaanvraag EOV, de lange termijn reeksen en begroting. In dit kader is ook twee keer gesproken met de externe accountant, zowel over de jaarstukken, als de management letter. Omdat ProRail B.V. en Railinfratrust B.V vanaf boekjaar 2025 een nieuwe accountant heeft, zijn in 2025 zowel de zittende als de nieuwe accountant in de vergadering geweest.

Daarnaast zijn in de AC de rapportages van corporate audit, inkoopcompliance, risicomanagement en fiscale ontwikkelingen besproken. Elk halfjaar wordt de milieucompliance rapportage besproken. Ook is tweemaal de halfjaarrapportage cybersecurity besproken in aanwezigheid van de CISO. Ook zijn in de AC's de investeringsvoorstellen voorbereid die ter goedkeuring worden voorgelegd aan de RvC.

Selectie- en benoemingscommissie en remuneratiecommissie (gecombineerd)

Tijdens de vergaderingen is gesproken over het rooster van aftreden van de RvB en RvC, als ook over de stand van zaken in de verschillende werving- en selectieprocessen, waaronder die voor nieuwe ExCo-directeuren (Projecten, Verkeersleiding, ICT) en de herplaatsing van de landelijk managers. Ook is gesproken over het nieuwe Leiderschapsprofiel en de arbeidsmarktbenadering van ProRail. Tevens is teruggeblikt op het cao-traject van eind 2024 en zijn de onderhandelingen eind 2025 voor een nieuwe cao gevolgd.

Selectie nieuwe RvC-voorzitter

Vanwege het bereiken van de maximale zittingstermijn treedt RvC-voorzitter Hans Alders per 29 juni 2026 terug.

Daarom heeft in Q3-2025 een selectiecommissie (waarin RvC, RvB en OR waren vertegenwoordigd) onder leiding van de vicevoorzitter RvC de procedure voor de werving van een nieuwe RvC-voorzitter gevoerd.

Na gespreksrondes met de selectiecommissie, alsook de overige leden van de RvC, RvB, OR en de aandeelhouder, heeft de RvC de heer Mark Harbers voorgedragen voor benoeming tot voorzitter RvC. De aandeelhouder heeft deze voordracht overgenomen en de heer Harbers benoemd per 2 juli 2026.

Tijdelijke commissie operatie

De RvC besloot in 2024 tot het instellen van een commissie operatie voor de duur van een jaar. In deze wordt besluitvorming in RvC over operationele onderwerpen voorbereid en informatie verstrekt over de stand van de operatie t.b.v. toezichhoudende rol op de operatie. Ook vervult de commissie een adviserende functie richting de COO over operationele (sturings)dilemma's en daarbij horende organisatie vraagstukken.

In 2025 hebben 2 vergaderingen plaatsgehad, waarbij o.a. is stilgestaan bij de belangrijkste ontwikkelingen en aandachtspunten in de drie operationele clusters: Verkeersleiding, Projecten en Assetmanagement. Hierbij zijn onder andere de dossiers maakbaarheid, strategie klein onderhoud en operationele prestaties aan bod gekomen.

In september 2025 heeft de RvC besloten om de commissie op te schorten en bij de zelfevaluatie van de RvC voorjaar 2026 definitief te besluiten over de status van deze commissie.

Corporate Governance

Structuur van de onderneming

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

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

Raad van commissarissen

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

Samenstelling

De RvC bestaat per eind 2025 uit zes leden, die zijn benoemd voor een periode van maximaal vier jaar, met een maximum van twaalf jaar.

In 2025 is de samenstelling van de RvC niet gewijzigd. Alle leden hebben de Nederlandse nationaliteit. De RvC-leden ultimo 31 december 2025 zijn:

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

- *

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

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

Begin 2026 heeft de heer Tjahny Bercx aangekondigd dat hij per 1 april 2026 terugtreedt als commissaris. De wervingsprocedure voor het invullen van de ontstane vacature is inmiddels gestart.

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

Nevenfuncties

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



Nevenfuncties raad van commissarissen

Naam	(Neven)functies 2025
De heer Hans Alders <i>Geboortejaar: 1952</i>	<i>Functie:</i> Directeur, Hans Alders Procesregie & Advies BV <i>Nevenfuncties:</i> - Voorzitter raad van commissarissen, AOG Holding B.V. - Voorzitter raad van toezicht, Stichting Werelderfgoedcentrum Waddenzee - Voorzitter raad van toezicht, Stichting Zeehondencentrum Pieterburen - Voorzitter raad van toezicht, Stichting Steunfonds Zeehondencentrum - Lid Adviescommissie Landgoed DeCamping. 't Zandt
De heer Tjahny Bercx <i>Geboortejaar: 1963</i>	<i>Functie:</i> - Tot 1 oktober 2025: Directeur HR en Cultuur, Stichting Nederlandse Publieke Omroep <i>Nevenfuncties:</i> - Lid raad van commissarissen, Achmea Beheer B.V., en Achmea Schadeverzekeringen N.V. - Lid Raad van commissarissen N.V. Hagelunie (onderdeel van Achmea) - Lid raad van commissarissen, Prinses Máxima Centrum voor kinderoncologie - Lid raad van commissarissen Achmea Pensioen- en Leven N.V. (tot 1 oktober 2025)
De heer Kees Romme <i>Geboortejaar: 1960</i>	<i>Functie:</i> - <i>Nevenfuncties:</i> - Lid raad van toezicht, Stichting International Dispensary Association - Bestuurder, Trees for All Stichting - Lid Raad van Toezicht, stichting Thebe Zorggroep, (per 1 augustus 2025) - Lid raad van toezicht, Nederlandse Vereniging Voor Cardiologie (tot 7 november 2025)
Mevrouw Miriam Hoekstra-van der Deen <i>Geboortejaar: 1972</i>	<i>Functie:</i> CEO aan de Stegge Verenigde Bedrijven B.V. (per 1 mei 2025) Tot 1 mei 2025: Voorzitter bestuur, Woonstad Rotterdam <i>Nevenfunctie:</i> - Voorzitter raad van commissarissen, Intermax Group B.V. - Voorzitter raad van toezicht, Stichting Overleven met Alvleesklier kanker (tot 1 september 2025)
Mevrouw Isabelle Damen <i>Geboortejaar: 1974</i>	<i>Functie:</i> CFO ElringKlinger Group (per 1 augustus 2025) Tot 1 april 2025: CFO, Teijin Aramid <i>Nevenfunctie:</i> Lid raad van commissarissen, Wurth Finance B.V.
Mevrouw Cokky Hilhorst <i>Geboortejaar: 1971</i>	<i>Functie:</i> Decaan faculteit Techniek, Bestuur en Management, Technische Universiteit Delft (sinds 1 mei 2025) Hoogleraar Information Systems, Nyenrode Business Universiteit <i>Nevenfunctie:</i> - Director, Facultycenter Accounting, Auditing & Control, Nyenrode Business Universiteit (tot 1 mei 2025) - Lid raad van commissarissen, Grant Thornton Coöperatie U.A.

Commissies

De RvC kende in 2025 vier commissies die de besluitvorming van de RvC voorbereiden:

- de auditcommissie;
- de selectie- en benoemingscommissie; en
- de remuneratiecommissie.
- de tijdelijke commissie operatie

Op 26 september 2025 heeft de RvC besloten om de tijdelijke commissie operatie op te schorten en begin 2026 te besluiten over het al dan niet laten voortbestaan van deze commissie.

Samenstelling commissies

De volgende leden van de RvC namen in 2025 deel in de verschillende commissies:

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



Aanwezigheid commissarissen

De aanwezigheidspercentages van de afzonderlijke commissarissen zijn als volgt:

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

* De selectie- en benoemingscommissie en de remuneratiecommissie hebben in 2025 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	€ 42.130	€ 10.338	€ 1.653
Lid	€ 26.787	€ 10.338	€ 1.653

* Bedrag per commissie, waarbij de selectie- en benoemingscommissie en de remuneratiecommissie uitsluitend voor de vergoeding als één commissie worden aangemerkt, aangezien zij in 2025 gezamenlijk hebben vergaderd.

Het overzicht van de bezoldiging van de RvC is opgenomen in de jaarrekening.

Raad van bestuur

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

Samenstelling

De bestuursstructuur van ProRail bestaat sinds het terugtreden van de Chief Operations Officer (COO) per 1 september 2025 uit twee statutaire bestuurders.

Er is intensief overleg tussen RvB en RvC geweest, en er zijn gesprekken met de aandeelhouder gevoerd over de ontstane vacature. Daarbij stond centraal wat ProRail nodig heeft om haar publieke taken optimaal te kunnen uitvoeren.

ProRail werkt aan de implementatie van ‘Eén ProRail manier van samenwerken’. Deze implementatie maakt ProRail slagvaardiger en meer resultaatgericht voor reizigers, verladers en omgeving. De transitie verloopt volgens planning en zal naar verwachting eind 2027 volledig zijn afgerond.

Binnen het Eén ProRail besturingsmodel is de resultaatverantwoordelijkheid voor de operationele processen integraal belegd bij de ExCo-directeuren. Naar aanleiding van het voortijdige terugtreden van de COO is de samenstelling van de Raad van Bestuur conform dit model te herzien. Daarbij zijn meerdere opties overwogen, met de conclusie van de RvC en de RvB dat een compacte en geïntegreerde tweehoofdige RvB het beste past om de uitdagingen van ProRail het hoofd te bieden.

Na een periode van zes maanden (mei 2026) wordt de werking van deze bestuursstructuur zorgvuldig met de Raad van Bestuur, de ExCo- directeuren en de ondernemingsraad geëvalueerd. Mede op basis van die evaluatie zal de aandeelhouder, indien nodig, een besluit nemen over het aantal bestuurders in de Raad van Bestuur.

In maart 2026 heeft CEO John Voppen bekend gemaakt dat hij per 1 juli 2026 ProRail zal verlaten. De RvC is gestart met het proces om in de opvolging binnen de raad van bestuur te voorzien. De RvC neemt deze ontwikkeling mee in de evaluatie van de bestuursstructuur.

Executive Committee

De ExCo is verantwoordelijk voor het inrichten en uitvoeren van de dagelijkse operatie. De ExCo bestaat uit zeven leden, naast de twee leden RvB zijn dit 5 directeuren, ieder verantwoordelijk voor een cluster.

In 2025 is de samenstelling gewijzigd. Op 19 mei 2025 is Simone Vooijs gestart als directeur Projecten, tot dat moment werd de functie interim waargenomen door Jan Mulder.

Per 1 juli 2025 is Astrid Buijssen de directeur Verkeersleiding, en volgde zij interim-directeur Ryanne van der Eijk. Per 1 januari 2026 is Arjen Boersma vertrokken als directeur ICT bij ProRail. Deze positie wordt interim waargenomen door de CFO. Per 1 april 2026 start Bastiaan Gerrits als nieuwe directeur ICT.

De samenstelling van de ExCo ultimo 31 december 2025:

Naam	Functie	Cluster
Benaissa el Hammadi	Directeur Assetmanagement	Assetmanagement
Vacature	Directeur ICT	ICT
Simone Vooijs	Directeur Projecten	Projecten
Astrid Buijssen	Directeur Verkeersleiding	Verkeersleiding
Bas Bakker	Directeur Capaciteitsmanagement	Capaciteitsmanagement

Corporate Governance Code

De best practice-bepalingen van de Nederlandse Corporate Governance Code (NCGC) regelen de verhoudingen tussen de Raad van Bestuur, de Raad van Commissarissen en de aandeelhouder. De principes kunnen worden opgevat als breed gedragen opvattingen over good corporate governance. De NCGC is geschreven voor beursvennootschappen met een statutaire zetel in Nederland. De NCGC levert een positieve bijdrage aan de kwaliteit van ProRail. Daarbij is in de Nota Deelnemingenbeleid Rijksoverheid bepaald dat ProRail als beleidsdeelneming de NCGC, waar relevant, toepast. Daarom handelt ProRail op basis van de voor hem relevante principes en best practices van de NCGC. Vanaf boekjaar 2025 rapporteert ProRail op basis van de NCGC van maart 2025.

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

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

Niet van toepassing

Best-practice	Toelichting
1.1.1 sub vii	ProRail betaalt enkel belasting in Nederland.
1.3.6 Ontbreken interne audit dienst	ProRail heeft wel een interne audit dienst
1.6.5 Vertrek van de externe accountant	ProRail is niet beursgenoteerd en publiceert geen persbericht met redenen bij tussentijdse beëindiging van de relatie met de externe accountant.
2.1.7 Onafhankelijkheid raad van commissarissen, sub iii	ProRail heeft één aandeelhouder, die was in 2025 geen lid van de RvC.
2.2.3 Tussentijds aftreden, voor zover toeziend op het persbericht	ProRail is niet beursgenoteerd en brengt niet standaard een persbericht uit over het vertrek van een bestuurder of commissaris waarin de reden van vertrek wordt genoemd.
Toeziend op fusies en overnames: Principe 2.8, waaronder valt best practice: 2.3.6 sub xiii Betrekken raad van commissarissen 2.8.1 Betrekken raad van commissarissen 2.8.2 Informeren raad van commissarissen over verzoek tot inzage door concurrerende bieder 2.8.3 Standpunt bestuur ten aanzien van onderhands bod 4.1.7 Inroepen responstijd 4.2.6 Overzicht beschermingsmaatregelen	Er is in de geschiedenis van ProRail nog geen overnamebod op ProRail gedaan. Mocht dit voorkomen zal ProRail dit principe van de Code als uitgangspunt nemen. Daarnaast heeft ProRail geen beschermingsmaatregelen die haar beschermen tegen een overname van zeggenschap.
2.3.8 Gedelegeerd commissaris	ProRail had in 2025 geen gedelegeerd commissaris.
2.3.9 Tijdelijke bestuursfunctie commissaris	In 2025 was geen sprake van een tijdelijke bestuursfunctie van een commissaris.
Toeziend op beloningen van bestuurders en commissarissen: 3.1 Beloningsbeleid bestuur 3.1.2 Beloningsbeleid sub ii, iv, v, vi, vii 3.2.2 Visie bestuurders eigen beloning 3.3.2 Beloning commissarissen 3.3.3 Aandelenbezit 3.4.1 Remuneratierapport, sub v	Het beloningsbeleid met betrekking tot bestuurders is vastgesteld door de aandeelhouder. De kern van dit beleid staat vermeld in het Hoofdstuk Corporate Governance van het jaarverslag. Gezien het feit dat ProRail niet beursgenoteerd is, wordt in dat beleid geen rekening gehouden met scenario-analyses of de beurskoers. Tevens worden ter beloning geen aandelen of opties toegekend en kent de beloning geen variabel deel.

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



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

Leg-uit

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

Risicomanagement

De raad van bestuur is verantwoordelijk voor het opzetten, implementeren en onderhouden van een adequaat systeem voor risicobeheersing en interne controle. Dit systeem richt zich op de identificatie en beheersing van strategische, operationele, compliance- en verslaggevingsrisico's waarmee ProRail te maken heeft.

Dit onderdeel beschrijft hoe ProRail risicomanagement toepast binnen haar werkzaamheden in de spoorsector. Risicomanagement ondersteunt het behalen van onze doelstellingen. Daarbij maakt ProRail gebruik van internationaal erkende raamwerken en interne systemen voor risicobeheersing en controle. Het gaat om inzicht in risico's én de beheersing daarvan. De raad van bestuur stelt de risicobereidheid vast en besluit welke maatregelen ProRail neemt om risico's te beperken.

Verantwoordelijkheden en toezicht

- De eerste lijn is primair verantwoordelijk voor risicobeheersing.
- De afdeling Integriteit, Risicomanagement en Compliance (IRC) ondersteunt en bewaakt het proces als tweede lijn.
- Corporate Audit voert onafhankelijke toetsingen uit op opzet, bestaan en werking van beheersmaatregelen.
- De raad van bestuur is eindverantwoordelijk voor de adequate opzet en werking van de interne risicobeheersings- en controlesystemen op het gebied van operationele, compliance- en verslaggevingsrisico's over het afgelopen jaar en welke raamwerken daarbij zijn gehanteerd, alsmede de beoordeling van de effectiviteit van de interne risicobeheersings- en controlesystemen voor deze operationele, compliance- en verslaggevingsrisico's.
- De raad van bestuur zorgt voor periodieke rapportages aan de Auditcommissie en de Raad van Commissarissen, zodat zij adequaat inzicht hebben in de voornaamste risico's, de risicobereidheid en de effectiviteit van het interne risicobeheersings- en controlesysteem.

Opzet risicomanagement

Risicomanagementproces

Het risicomanagement is vastgelegd in risicobeleid, gericht op transparante registratie van risico's en besluitvorming daarover. ProRail hanteert een gestructureerde aanpak van risicobeheersing, gebaseerd op het COSO ERM-raamwerk. Op basis van risicobeoordeling ontwerpt, implementeert en onderhoudt ProRail adequate beheersingsmaatregelen. Periodiek inventariseert ProRail op verschillende lagen in de organisatie de aanwezige risico's. Dit betreft risico's op gebied van strategie, operatie, compliance en verslaggeving. Voor de geïdentificeerde risico's gebruiken we een risicomatrix. Hiermee beoordeelt ProRail risico's op kans en impact. Het hanteren van deze matrix leidt ook tot onderlinge vergelijkbaarheid. In deze risicomatrix komt ook de risicobereidheid van ProRail tot uiting. De status en ontwikkeling van een risico is zichtbaar door de positie in de matrix. ProRail monitort periodiek, minstens eens per kwartaal, de opzet en werking van beheersingsmaatregelen op de individuele risico's en herijkt hiermee de positie van het risico in de matrix. Het beoordelen van de risico's kan aanleiding geven tot aanscherping van beheersingsmaatregelen. Tenminste jaarlijks beoordeelt ProRail de opzet en werking van de risicobeheersings- en controlesystemen. Het totaal van de risicobeheersings- en controlesystemen dient als basis voor de bestuursverklaring zoals opgenomen in het onderdeel 'Verklaring Omtrent Risicobeheersing'.

Risicobereidheid en risicotolerantie

De risicobereidheid wordt jaarlijks per thema door de raad van bestuur geëvalueerd. De individuele risico's staan uitgewerkt in een risicomatrix. Deze vertalen zich vervolgens in de risicogebieden van ProRail. De risicotolerantie zorgt ervoor dat de raad van bestuur binnen de gestelde kaders van het risicomanagement beleid blijft. De tolerantie uit zich op basis van de mogelijke impact en kans van het risico. De impact wordt bepaald door een directe relatie te leggen met de vijf resultaatgebieden van ProRail: Verbindt, Verbetert, Verduurzaamt, Bevlogen ProRailers en Betaalbaar spoor. Hierbij schaaft ProRail de impact in op een bereik van 'geen/zeer gering' tot 'zeer groot'. De kans wordt bepaald op basis van de waarschijnlijkheid dat het risico zich voor doet. Het resultaat van de weging van de impact en de kans van een risico bepaalt de positie van het risico in de matrix en hoe deze binnen ProRail's risicobereidheid past.

In het afgelopen jaar zijn geen wijzigingen geweest in de risicobereidheid en de risicotoleranties. De risicobereidheid van ProRail ten aanzien van de risico's is risicomijdend. Op basis van kans en impact blijft het risicoprofiel voor de thema's strategie, operatie en compliance hoog. De overige thema's zoals verslaggeving, financiën, fraude en duurzaamheid scoren lager en vallen daardoor buiten de top vijf risicogebieden. In het jaarverslag verantwoorden wij over de voornaamste risico's, die hoofdzakelijk strategisch van aard zijn en raken inherent ook de operationele, compliance en verslaggevingskant.

Verantwoording werking en effectiviteit risicomanagement

De afgelopen jaren heeft ProRail risicomanagement naar een hoger niveau gebracht en op corporate niveau dashboards ontwikkeld. Elk kwartaal bespreekt ProRail de belangrijkste risico's integraal in het overleg met risico-eigenaren en in de prestatiedialogen tussen directeurs en de raad van bestuur. De strategische risico's komen zowel bottom-up als top-down aan bod in de Executive Committee.

In 2025 heeft de raad van bestuur de werking en effectiviteit van het risicobeheersings- en controlesysteem geëvalueerd. Daarbij is onder andere gebruikgemaakt van:

- Risicodashboards
- Beleid
- Kwartaalrapportages en -gesprekken
- Prestatiedialogen
- Auditrapporten van de afdeling Corporate Audit

Uit de resultaten van de evaluatie over het afgelopen jaar blijkt een adequate werking van de risicobeheersings- en controlesystemen. Verdere ontwikkeling van het risicobeheersings- en controlesysteem is in 2025 doorgevoerd door de dashboards (bottom-up) te verbinden met de strategische risico's uit het jaarplan van de ExCo (top-down), ter verdere versterking van de samenhang tussen de risico's.

Risicogebieden

ProRail onderscheidt risicogebieden die onze activiteiten en processen weerspiegelen en relevant zijn voor het behalen van doelen en prestaties. De belangrijkste risicogebieden voor ProRail zijn:

Executiekraacht

Het risico is dat de executiekraacht van ProRail onvoldoende is om organisatiedoelen te realiseren. Oorzaken zijn een gebrek aan resultaatsturing, onnodige complexiteit en onvoldoende competentie om complexe vraagstukken te vereenvoudigen en om te zetten in concrete acties.

Toelichting beheersing

ProRail ondergaat een transformatie gericht op versterking van de executiekraacht. We werken aan één uniforme manier van samenwerken. Hiervoor hebben we een programma opgezet dat zorgt voor duidelijke werkwijzen en versterking van kennis en vaardigheden. Het werken volgens de zes hoofdlijnen van deze aanpak komt, mede dankzij afgeronde ontwerpen en implementaties, goed op gang. De landelijke managementlaag is ingericht en verantwoordelijkheden zijn steeds duidelijker belegd. De beweging van theorie naar praktijk is zichtbaar ingezet.

Ontwikkeling risico

Ten opzichte van vorig jaar is het risico beter beheerst. De transformatie heeft geleid tot meer duidelijkheid in rollen, verantwoordelijkheden en sturing. Tegelijkertijd blijft de maatschappelijke opgave groot door de toename van projecten en werk, waardoor blijvende aandacht voor executiekraacht noodzakelijk is.

Maakbaarheid

Het risico is dat projecten en assetontwikkeling vertragen of niet tijdig worden gerealiseerd door beperkte beschikbaarheid van personeel, materialen, treinvrije periodes en beperkte inschrijvingen op aanbestedingen. De beschikbaarheid van monteurs neemt af door vergrijzing en uitstroom naar andere sectoren, terwijl aannemers capaciteitsproblemen vaak laat melden. Ook binnen het productontwikkelingsproces ontbreekt soms capaciteit en expertise. Deze factoren kunnen leiden tot vertragingen, hogere kosten en verminderde betrouwbaarheid richting stakeholders, waardoor de maatschappelijke opgave in gevaar komt.

Toelichting beheersing

Voor beheersing van dit risico worden certificeringseisen voor monteurs herzien en wordt de inzet tijdens treinvrije periodes efficiënter gepland. Voor een robuustere supply chain is een plan van aanpak opgesteld, inclusief maatregelen voor materiaalplanning, productvrijgaven en procesoptimalisatie, die structureel zijn ingebed in de lijnorganisatie. Procurement ondersteunt met marktconsultaties en erkenningen voor extra capaciteit. Het Supply Chain Operating Model is begin juni geïmplementeerd en het multidisciplinaire team werkt steeds beter samen.

Ontwikkeling risico

Ten opzichte van vorig jaar blijft het risico stabiel. Voor 2026 ligt de focus op consolidatie, structurele borging en betere afstemming van systemen en processen, zodat projecten tijdig en betrouwbaar kunnen worden uitgevoerd.

Onderhoud infra

Het risico is dat onderhoudscontracten en/of onderhoud achterblijven, waardoor de betrouwbaarheid van de infrastructuur in gevaar komt. Oorzaken zijn de complexiteit van PGO-contracten, onduidelijke rolverdeling, onvoldoende beheersing van veiligheids- en beschikbaarheidsrisico's, krappe aanbestedingsplanning, gerechtelijke procedures, niet nagekomen verplichtingen en beperkte capaciteit bij aannemers. Dit kan leiden tot ondoelmatige uitgaven, belemmering van treinverkeer op sommige tracés en oplopende kosten voor PGO.

Toelichting beheersing

Voor beheersing van dit risico is gestructureerde besluitvorming tussen aanbiedingen en gunningen ingevoerd, in samenspraak met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Na voorlopige gunning wordt samen met de aannemer de capaciteitsverdeling voorbereid. Het integreren van groenbeheer in PGO is in uitvoering, waarbij ProRail de regie versterkt, de uitvoering verbetert en de teameffectiviteit verhoogt. Daarnaast zijn er verbetertrajecten, waaronder optimalisatie van het storingsvalidatieproces met AI-ondersteuning en Performance Management op tactisch en operationeel niveau.

Ontwikkeling risico

Ten opzichte van vorig jaar blijft het risico gelijk, ondanks diverse verbeterinitiatieven en mitigatie van enkele specifieke risico's. De tijd blijft krap, het dossier complex en de uitvoering van onderhoud uitdagend. Verdere implementatie van maatregelen wordt de komende jaren voortgezet.

Geopolitiek

Het risico is dat sabotage van infrastructuur of een cyberaanval de continuïteit van de dienstverlening in gevaar brengt. Wereldwijde spanningen, zoals in Oost-Europa en het Midden-Oosten, verhogen de kans op cyberaanvallen en sabotage. Onvoldoende borging van cybersecurity, beperkt risicomanagement en beperkte monitoring van dreigingen beïnvloeden de effectiviteit van preventie en herstel. Dit kan leiden tot onzekerheid over betrouwbaarheid en beschikbaarheid van infrastructuur en systemen. Daarnaast kunnen geopolitieke ontwikkelingen gevolgen hebben voor de supplychain.

Toelichting beheersing

ProRail heeft diverse maatregelen getroffen om dit risico te beheersen. Het externe Security Operations Center (SOC) is operationeel en bewaakt alle kritieke systemen, ondersteund door een Expertise Team Security. Cybersecurity is geïntegreerd in het Procurement-beleid en geborgd in contracten en leveranciersmanagement. Voor alle missiekritieke systemen worden risicoanalyses uitgevoerd en bijbehorende maatregelen geïmplementeerd op basis van businesscases. Daarnaast wordt de positie van ProRail ten opzichte van de NIS2-richtlijn en de Cyberbeveiligingswet geanalyseerd, waarna ICT en Asset Management beveiligingsplannen uitvoeren. BCM-maatregelen, zoals uitwijkmogelijkheden en inzet van wachtdiensten, zorgen dat ProRail kan anticiperen op incidenten.

Ontwikkeling risico

Ten opzichte van vorig jaar blijft het risico hoog door toenemende geopolitieke spanningen en complexiteit van cyberdreigingen. De genomen maatregelen versterken echter het vermogen van ProRail om tijdig te anticiperen en effectief te reageren. In de strategie-update voor 2026 wordt de aanpak verder aangescherpt en geborgd. Door de recente ontwikkelingen in het Midden-Oosten wordt daarnaast gekeken naar de supplychain, zoals de beschikbaarheid en betaalbaarheid van energie.

Digitalisering

Het risico is dat digitalisering niet of niet tijdig wordt gerealiseerd, waardoor systemen verouderen of uitvallen en andere mobiliteitssectoren sneller innoveren. Complexiteit, beperkte multidisciplinaire capaciteit en uitdagingen bij toepassing van technologische innovaties bemoeilijken digitale vernieuwing binnen ProRail. Het ontbreken van een integraal systeembeeld kan samenhang en overzicht van digitale programma's beperken.

Toelichting beheersing

ProRail werkt volgens een stapsgewijze aanpak waarbij pijnpunten in kaart zijn gebracht en dienen als basis voor een oplossingenportfolio. We werken aan een beter overzicht van onze processen en systemen, zodat er meer samenhang ontstaat in hoe we samenwerken en plannen voor de toekomst. Voor het voorkomen van uitval van verouderde systemen zijn kortetermijnmaatregelen getroffen, die verder worden uitgewerkt in het jaarplan 2026.

Ontwikkeling risico

Ten opzichte van vorig jaar blijft het risico stabiel door de complexiteit van digitale programma's en capaciteitsdruk. We voeren vernieuwingen stap voor stap en volgens een duidelijke aanpak uit. Het jaarplan 2026 zorgt ervoor dat deze acties structureel worden geborgd en dat we overzicht houden in onze digitale ontwikkelingen.

Verklaring omtrent risicobeheersing

De raad van bestuur is verantwoordelijk voor de opzet en werking van de interne risicobeheersings- en controlesystemen op het gebied van operationele, compliance- en verslaggevingsrisico's over het afgelopen jaar en welke raamwerken daarbij zijn gehanteerd. De raad van bestuur heeft de effectiviteit van de interne risicobeheersings- en controlesystemen voor deze operationele, compliance- en verslaggevingsrisico's beoordeeld. Voor een weergave van deze beoordeling verwijzen wij naar het onderdeel 'Verantwoording werking en effectiviteit risicomanagement'.

Het risicobeheersings- en controlesysteem geeft geen absolute zekerheid ten aanzien van het realiseren van de ondernemingsdoelstellingen, noch zal dit een absolute garantie kunnen geven dat materiële fouten, verliezen, fraude of overtreding van wet- en regelgeving niet zullen voorkomen in de processen of de financiële verslaggeving.

Op basis van haar beoordeling en met verwijzing naar de best practice bepaling 1.4.3 van de Nederlandse Corporate Governance Code (2025), bevestigt de raad van bestuur van ProRail naar beste weten dat:

- Het verslag voldoende mate van inzicht geeft in de werking van de interne risicobeheersings- en controlesystemen, zoals uiteengezet in het onderdeel 'Verantwoording werking en effectiviteit risicomanagement'.
- De interne risicobeheersings- en controlesystemen een redelijke mate van zekerheid geven dat de financiële verslaggeving geen onjuistheden van materieel belang bevat.
- De interne risicobeheersings- en controlesystemen een beperkte mate van zekerheid geven dat de duurzaamheidsverslaggeving geen onjuistheden van materieel belang bevat, zoals uiteengezet in het hoofdstuk ESG.
- Per balansdatum 31 december 2025, het bestuur niet is gebleken dat de interne risicobeheersings- en controlesystemen niet voldoende comfort bieden, dat deze systemen de voornaamste operationele en compliance risico's effectief hebben beheerst, gegeven de risicobereidheid en met inachtneming van inherente beperkingen.
- Het naar de huidige stand van zaken gerechtvaardigd is dat de financiële verslaggeving is opgesteld op going concern basis.
- In het verslag de materiële risico's en onzekerheden zijn vermeld die relevant zijn ter zake van de verwachting van de continuïteit van de vennootschap voor een periode van twaalf maanden na opstelling van het verslag.

Integriteit, compliance en privacy/AVG

ProRail hecht waarde aan een open organisatiecultuur waarin zorgen en problemen bespreekbaar zijn, aandacht krijgen en medewerkers hiervan leren. Dit draagt bij aan een reflecterende organisatie en bevlogen medewerkers.

Update van de gedragscode

In 2023 en 2024 heeft ProRail samen met medewerkers de gedragscode herzien. Begin 2025 is de vernieuwde versie – inclusief onderliggende regelingen – in werking getreden. Naar aanleiding hiervan zijn op verschillende locaties gesprekken gevoerd over gedrags- en omgangsvormen. Ook is een e-learning gelanceerd waarin complexe thema's uit de gedragscode op toegankelijke en aansprekende wijze worden behandeld.

Compliance

We hebben duidelijke afspraken gemaakt over beleid en werkwijzen, zodat iedereen binnen ProRail op dezelfde manier samenwerkt. Daarnaast is een compliancebarometer ontwikkeld om inzicht te krijgen in de belangrijkste compliancegebieden van ProRail en om verbeterpunten in processen te identificeren. Dit draagt bij aan het inbedden van compliance in de organisatie. Onze afdeling risicobeheersing wordt steeds vaker al in een vroeg stadium betrokken bij vragen over naleving van wet- en regelgeving.

Integriteitscultuur en sturen op compliance

Voor preventie van integriteitsrisico's zijn diverse workshops en presentaties door de hele organisatie gegeven, bijvoorbeeld over sociale veiligheid. ProRail heeft ook ingezet op betere herkenning van fraude, onder meer door het uitbrengen van een fraudefilm tijdens de Week van de Integriteit, waar we jaarlijks bij stilstaan. Daarnaast hebben we handvatten ontwikkeld om de integriteitscultuur gezamenlijk te stimuleren. Zo is de leidraad Sociale veiligheid en een bijbehorende handreiking opgesteld met tips voor laagdrempelige gesprekken tussen medewerkers. ProRail zorgt bovendien voor toegankelijke conflictbehandeling en mediation.

Adviesvragen en meldingen

In totaal zijn er 117 meldingen en adviesvragen gedaan (2024: 136), waarvan 63 meldingen (2024: 69) en 54 adviesvragen (2024: 67). [Later aanvullen en aangeven of dit een stijging, daling of gelijkblijvend is]. Dit betekent dat in zowel het aantal meldingen als adviesvragen een lichte daling waarneembaar is. Meldingen gingen voornamelijk over thema schending wet/regelgeving/afspraken, maar ook de thema's informatiek en intimidatie kwamen relatief vaak voor. Bij adviesvragen valt op dat zowel het thema schending wet/regelgeving/afspraken als belangenverstrengeling en intimidatie vaak voorkwamen. Wat opvalt is dat ProRail steeds meer waarde hecht aan het bespreekbaar maken van compliance- en integriteitskwesties en een cultuur waarin medewerkers elkaar aanspreken. De stafafdeling Integriteit, Risicomanagement en Compliance (IRC) biedt hierbij ondersteuning. Daarnaast is het onderzoeksproces verduidelijkt voor melders en betrokkenen.

Privacy & AVG/Wpg

In 2025 is een e-learning uitgerold om de basisbeginselen van de AVG (Algemene verordening gegevensbescherming) bij ProRail onder de aandacht te brengen. Daarnaast waren er workshops, onder meer over regels voor verwerking van persoonsgegevens. Hierdoor is de kennis over privacy, AVG en Wpg (Wet politiegegevens) van ProRail vergroot. Verder is de verplichte externe audit Wpg afgerond. Hiermee is de verwerking van politiegegevens door buitengewoon opsporingsambtenaren getoetst en de verbeterpunten zullen waar mogelijk worden uitgevoerd. Ook is een externe audit naar AVG uitgevoerd, waaruit bleek dat de processen beheerst en aantoonbaar zijn.

ESG

ESG

Onze stakeholders

Dubbele materialiteitsanalyse

87

93

96





ESG

We zijn ons bewust van onze maatschappelijke functie en verantwoordelijkheid. We vinden het belangrijk dat het spoor één van de duurzaamste vormen van vervoer blijft. Duurzaamheid heeft dan ook een plek in onze reguliere bedrijfsprocessen. Hier werken we samen met onze ketenpartners aan. Duurzaamheid omvat thema's binnen de gebieden Environmental, Social en Governance (ESG).

ESG regelgeving

Om de rapportage over prestaties op het gebied van klimaat en milieu (Environmental), maatschappij (Social) en goed ondernemingsbestuur (Governance) te uniformeren zijn door de Europese Unie richtlijnen en rapportagevereisten ingericht waar ProRail aan moet gaan voldoen. Dit betreft de Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD), de Corporate Sustainability Due Diligence Directive (CSDDD) en de EU-Taxonomy.

Ontwikkeling ESG wet- en regelgeving Corporate Sustainability Reporting Directive

De Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) heeft als doel de vergelijkbaarheid en transparantie van rapportage over duurzaamheidsthema's en -prestaties te bevorderen. De CSRD omvat verschillende onderwerpen met betrekking tot duurzaamheid, zoals strategie, KPI's, doelen, rol van het management, risico's en ketenafhankelijkheden. Informatie

hierover wordt vanuit twee invalshoeken benaderd, de zogeheten dubbele materialiteit: de impact die de onderneming heeft op haar omgeving en de impact die de omgeving heeft op de onderneming. De toelichtingsvereisten van CSRD zijn verder uitgewerkt in European Sustainability Reporting Standards (ESRS), die de inhoud en vorm van het duurzaamheidsverslag bepalen.

Corporate Sustainability Due Diligence Directive

De Corporate Sustainability Due Diligence Directive (CSDDD), verplicht bedrijven om grondig onderzoek te doen naar de impact op mensenrechten en het milieu in hun waardeketen, zowel upstream als downstream. Het doel is om negatieve effecten te identificeren, voorkomen en elimineren, met als doel duurzame ontwikkeling en maatschappelijk verantwoord ondernemen.

EU-Taxonomy

Op ondernemingen die in scope van de CSRD vallen is ook de EU-Taxonomie van toepassing. De EU-Taxonomy maakt duidelijk welke activiteiten bijdragen aan het halen van het doel van de EU om in 2050 klimaatneutraal te zijn en wel of niet duurzaam mogen heten. Opvolging van de vereisten uit de EU-Taxonomy zal plaatsvinden in 2026.

Ontwikkelingen wet- en regelgeving: Omnibus

Op 26 februari 2025 heeft de Europese Commissie een wetsvoorstel gepubliceerd, het Omnibusvereenvoudigingspakket, om de duurzaamheidswetgeving fors aan te passen. Het vereenvoudigingspakket ziet toe op een versimpeling en ook aangepaste tijdslijnen voor de toepassing van de regelgeving. Op 16 december 2025 heeft het Europees Parlement de tekst voor Omnibus I aangenomen. Verdere verankering en inwerkingtreding van de wetgeving wordt verwacht in 2026. De richtlijn moet ook

nog in de Nederlandse wet worden vertaald. Het voorgestelde vereenvoudigingspakket betekent voor ProRail dat wij vanaf verslagjaar 2027 dienen te voldoen aan de CSRD. Daarnaast betekent dit dat een deel van de oorspronkelijke vereisten zullen vervallen.

In de eerste helft van 2026 voeren we een gap-analyse uit op basis van het voorgestelde Omnibusvereenvoudigingspakket. Naar aanleiding hiervan zetten we gedurende 2026 doelgerichte acties in, zodat we vanaf verslagjaar 2027 CSRD-compliant kunnen rapporteren. De stappen die in 2025 zijn gezet met betrekking tot de implementatie CSRD staan nader beschreven in het onderdeel Dubbele Materialiteitsanalyse.

ESG Verantwoording

Voor de verantwoording 2025 heeft de extern accountant op een aantal overeengekomen prestatie- en informatie-indicatoren een Assurance opdracht uitgevoerd, gericht op het verkrijgen van beperkte mate van zekerheid bij deze indicatoren. De Assurance verklaring is enkel opgenomen in het jaarverslag van ProRail B.V. en niet in het jaarverslag van Railinfratrust B.V. De volgende indicatoren zijn in scope van de extern accountant:

- Klantoordeel reizigersvervoerders
- Klantoordeel goederenvervoerders
- Klantoordeel ladingbelanghebbenden
- Indexatie gebruiksvergoeding
- Aantal aanrijdingen overweggebruikers
- Aantal botsingen trein-trein
- Aantal ontsporingen (Europese definitie)
- Aantal STS passages
- Aantal STS passages met gevaarpunt bereikt
- Aantal arbeidsveiligheidsincidenten
- Aantal overschrijdingen geluidproductieplafond
- Aantal transferongevallen
- Aantal suïcides
- Reizigerspunctualiteit HRN 3 minuten

- Reizigerspunctualiteit HRN 10 minuten
- Impactvolle verstoringen infra
- Betrouwbaarheid regionale series
- Man-vrouw verhouding per managementlaag
- Leeftijdsopbouw
- Samenstelling medewerkersbestand
- Aantal medewerkers naar dienstverband (vast/bepaalde tijd)
- Aantal medewerkers naar dienstverband (fulltime/parttime)
- Verzuim en vitaliteit
- Werkgeverswaardering eNPS scores
- Medewerkersbetrokkenheid
- CO₂-informatie:
 - Directe emissies van broeikasgassen (scope 1)
 - Indirecte emissies van broeikasgassen (scope 2)
 - Zakelijke reiskilometers (scope 3)

Onze waardeketen



Upstream

Eigen activiteiten ProRail

Downstream

Delvers van grondstoffen

Producenten van materialen/materieel

Leveranciers van materialen/materieel

Aannemers

Wij beheren het spoor van Nederland:

- **Onderhouden** van bestaande sporen en stations
- **Aanleggen** van nieuwe sporen en stations
- **Verdelen** van capaciteit op het spoor
- **Leiden** van treinverkeer
- **Netbeheerder** van de bovenleiding

Goederenvervoerders

Ladingbelanghebbenden
Havens, verladers, terminals

Delvers van grondstoffen

Producenten van energie

Energieleveranciers

Reizigersvervoerders

Reizigers

Producenten van materialen

Overige leveranciers en dienstverleners

Overige vervoerders
Aannemers, meettreinen

Producenten van treinen

Materiële thema's in de waardeketen

Betrouwbaar spoor



Punctueel spoor

ProRail specifiek

ProRail specifiek

Klimaatverandering (adaptatie en mitigatie)

Geluid en trillingen

Environmental, E2

Materiaalgebruik

Environmental, E5

Veilige werkomgeving

Social, S2

Arbeidsvoorwaarden eigen medewerkers Social, S1

Veilig reizen op het spoor, stations en emplacementen Social, S4

Corporate culture

Governance, G1

Toegankelijk en betaalbaar spoor

Social, S4



Waardeketen

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

De waardeketen is een belangrijke basis voor ESG-rapportage (Environmental, Social, Governance). ProRail maakt met eigen activiteiten impact op het gebied van duurzaamheid in de waardeketen. Daarnaast kent ProRail risico's en kansen op het gebied van duurzaamheid die ontstaan in de waardeketen.

Toelichting op de waardeketen en afbakening

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

De waardeketen eindigt bij het beschikbaar stellen van het spoor en het mogelijk maken van vervoer over het spoor in Nederland voor klanten en eindgebruikers. Klanten van ProRail zijn in dit kader de reizigers- en goederenvervoerders en overige vervoerders (o.a. aannemers, meettreinen). De eindgebruikers zijn de reizigers en ladingbelanghebbenden (havenbedrijven, verladers, terminals).

De invloed die ProRail heeft is nadat de reizigers op hun bestemming zijn aangekomen of goederen zijn overgedragen aan ladingbelanghebbenden zeer beperkt, waardoor onze waardeketen in het kader van de duurzaamheidsrapportage stopt bij onze eindgebruikers.

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

In 2025 is de waardeketen aangescherpt naar aanleiding van de herijking van de dubbele materialiteitsanalyse. Het thema Biodiversiteit is niet langer opgenomen als materieel thema, daarnaast is ook de positie van de materiele thema's in de waardeketen aangescherpt.

Waardecreatiemodel

In het waardecreatiemodel staat welke acties we uitvoeren om waarde te creëren voor het milieu, de maatschappij en onze (keten)medewerkers.

Waardecreatiemodel

Onze visie

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

Wat we doen?

We beheren het spoor van Nederland

Onderhouden

Aanleggen

Capaciteit verdelen

Treinverkeer leiden

Netbeheerder van de bovenleiding

Risicomanagement

Corporate Governance

Onze missie

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

Onze strategische ambities

Verbindt

Verbeterd

Verduurzaamt

Bevlogen ProRailers

Betaalbaar spoor

Wat we realiseren?

Natuurlijk kapitaal

- CO₂-voetafdruk
- Biodiversiteit

Sociaal kapitaal

- Klanttevredenheid en reputatie
- Veilige leefomgeving
- Geluid en trillingen
- Afval

Menselijk kapitaal

- Divers medewerkersbestand
- Bevlogen ProRailers
- Veilige werkomgeving

Intellectueel kapitaal

- Innovatieve oplossingen

Geproduceerd kapitaal

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

Financieel kapitaal

- Betaalbaar spoor

Wat we nodig hebben?

Natuurlijk kapitaal

- Materiaal
- Grond en sloten
- (Duurzame) energiebronnen

Sociaal kapitaal

- Stakeholders

Menselijk kapitaal

- Betrokken en vakkundige medewerkers

Intellectueel kapitaal

- Kennisuitwisseling
- Innovaties

Geproduceerd kapitaal

- Spoor netwerk
- Stations

Financieel kapitaal

- Subsidies
- Vergoedingen



Maatschappelijk verantwoord ondernemen

Onze maatschappelijke functie

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

Ambities

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

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

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

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



Onze stakeholders

In contact met onze stakeholders

Een goed functionerend spoor vraagt om nauwe samenwerking met de samenleving en de politiek. Daarom onderhoudt ProRail continu contact met maatschappelijke, bestuurlijke en politieke stakeholders, landelijk én regionaal. We streven naar een open en constructieve dialoog waarin wederzijds begrip en transparantie centraal staan. Door actief het gesprek aan te gaan, delen we onze dilemma's en betrekken we anderen bij het vinden van oplossingen. Dat doen we in reguliere overleggen en themasessies waarin samenwerking, verwachtingen en maatschappelijke thema's centraal staan. Zo versterken we het vertrouwen en de gezamenlijke slagkracht.

In contact met het publiek

ProRail wil een goede buur zijn voor iedereen die woont of werkt langs de 7.000 kilometer spoor die we beheren. De belangen van mensen en bedrijven in de buurt van het spoor hebben daarom onze speciale aandacht. We brengen deze belangen proactief bij elkaar. Het team Omgevingscommunicatie werkt in alle delen van Nederland en zorgt ervoor dat omwonenden weten wat er op het spoor in hun omgeving gebeurt.

Onze spoorpartners

Tot onze spoorpartners behoren onder andere (regionale) reizigers- en goederenvervoerders, verladers, havens, aannemers, ingenieursbureaus, inspecties, werkplekbeveiligingsbedrijven, kabelaanneemers en boorbedrijven. Met hen maken we prestatieafspraken, bijvoorbeeld over veiligheid en onderhoud. Bij

bouwprojecten werken we regelmatig in alliantieverband samen om kosten te beperken en risico's te delen. Ook op het gebied van duurzaamheid trekken we gezamenlijk op, bijvoorbeeld met de Stichting Klimaatvriendelijk Aanbesteden & Ondernemen (SKAO), Rijkswaterstaat, NS en het ministerie van IenW.

We streven naar maximaal maatschappelijk rendement en een rechtmatige, doelmatige besteding van publieke middelen. Langdurige samenwerking stimuleert partners om te blijven investeren in kennis en innovatie. ProRail richt zich daarbij op het specificeren, aanbesteden en integraal managen van contracten met spoorpartners. Waar mogelijk besteden we werkzaamheden uit.

Overheid

Ministeries en decentrale overheden

De samenwerking met het ministerie van IenW vormt de kern van onze relatie met de Rijksoverheid. Daarnaast werken we intensief samen met andere ministeries en decentrale overheden, zoals provincies en gemeenten.

Sinds vorig jaar nemen we deel aan het programma Opwek Energie op Rijksvastgoed (OER) van het ministerie van Klimaat en Groene Groei (KGG). Daarmee dragen we bij aan de energietransitie en de doelen van de Regionale Energiestrategieën (RES).

Met het ministerie van Economische Zaken en Klimaat (EZK) spreken we regelmatig over de uitdagingen van netcongestie. Ook hebben we overleg met het ministerie van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur (LVVN) over biodiversiteit en natuur, en met Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening (VRO) over de ontsluiting van nieuwe woonwijken en de uitvoering van NOVEX (Nationale Omgevingsvisie EXecutiekraacht).

Om het spoor voldoende weerbaar te maken tegen toenemende dreiging voerden we, op verzoek van het ministerie van Defensie en in samenwerking met het ministerie van IenW, onderzoek uit. Daarnaast brengen we in kaart wat de mogelijkheden zijn voor toenemend militair gebruik van het spoor. De eerste inschatting hiervan is opgenomen in het rapport van het Overlegorgaan Fysieke Leefomgeving (OFL).

Tweede Kamer

De Tweede Kamer heeft grote invloed op de koers van het spoorbeleid. ProRail vindt het belangrijk dat Kamerleden inzicht hebben in de gevolgen van hun besluiten voor de dagelijkse praktijk op en rond het spoor. Daarom informeren we Kamerleden via werkbezoeken, position papers, rondetafelgesprekken en technische briefings in de Tweede Kamer. In het afgelopen jaar bezochten verschillende Kamerleden onder meer Kijfhoek, het OCCR, PHS Rijswijk en station Den Haag Centraal. Tijdens deze werkbezoeken en bijeenkomsten spraken we over thema's als instandhouding, maakbaarheid, spoorgoederenvervoer, ERTMS en internationaal treinreizen.

Ter voorbereiding op de verkiezingen en de daaropvolgende formatie in de tweede helft van 2025 stelde ProRail position papers op met concrete voorstellen. Hierin beschreven we hoe het spoor kan bijdragen aan maatschappelijke vraagstukken zoals verduurzaming, woningbouw en netcongestie. Ook benoemden we uitdagingen waar de spoorsector voor staat, zoals maakbaarheid, regeldruk en weerbaarheid. Deze voorstellen zijn mede gebaseerd op gesprekken met stakeholders, waaronder reizigers- en goederenvervoerders, verladers, reizigersorganisaties, overheden, aannemers en professionals in en rond het spoor.

Vervoerders

Reizigersvervoerders

ProRail werkt intensief samen met reizigersvervoerders om een goed product te leveren aan treinreizigers. In diverse overlegvormen, zoals reguliere afstemtafels, directeurenoverleggen, accountgesprekken en themasessies, stemmen we af over verschillende thema's en dossiers.

Goederenvervoerders

We hebben veelvuldig overleg met de goederensector. Via afstemtafels, accountgesprekken en het Operationeel Management Overleg bespreken we alle zaken die het spoorgoederenvervoer raken. Daarnaast neemt ProRail deel aan sectoroverleggen, zoals het Platform Spoorgoederenvervoer en Leefomgeving en de Logistieke Alliantie, waarin spoorgoederenvervoer centraal staat.

Infravervoerders

Infravervoerders zorgen ervoor dat materieel, bouwmaterialen en grote machines op tijd en op de juiste plek komen voor spoorwerkzaamheden. Goede communicatie, open overleg en duidelijke afspraken vormen de basis van onze samenwerking. In de toekomst bouwen we hierop voort door samen met infravervoerders verder te werken aan thema's als duurzaam vervoer, de invoering van ERTMS en een transparante capaciteitsverdeling voor dit type verkeer. Zo maken we het spoor klaar voor de mobiliteit van morgen.

Havenbedrijven en ladingbelanghebbenden

Om de samenwerking met havenbedrijven en ladingbelanghebbenden (zoals verladers, operators en terminals) verder te verbeteren, startte ProRail twee jaar geleden (opnieuw) met de spoordialogen. In deze bijeenkomsten gaan we met deze partijen in gesprek over relevante, actuele ontwikkelingen bij ProRail, zoals infraontwikkelingen en de dienstverlening, en delen

ladingbelanghebbenden hun spoorgoederenervaringen met elkaar. Ook in 2025 organiseerden we deze bijeenkomsten weer met de havenbedrijven en partijen in de logistieke sector. Zo vonden er onder andere spoordialogen plaats in Amsterdam, Venlo en de Eemshaven in Groningen.

Rijkswaterstaat

Met Rijkswaterstaat (RWS) werken we samen op uiteenlopende onderwerpen: van marktbenadering, projectuitvoering en aanbesteding tot innovatie, duurzaamheid en cyberveiligheid. Ook thema's als verkeersmanagement, arbeidsmarkt en IT staan vast op de gezamenlijke agenda. De voortgang bespreken we structureel en jaarlijks informeren we de bewindspersonen van het ministerie van IenW over de resultaten.

Consumentenorganisaties

Elke twee maanden spreekt ProRail samen met NS en het ministerie van IenW met consumentenorganisaties binnen het Landelijk Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer (Locov). Daarbij schuiven Rover, ANWB, Ieder(In), Fietsersbond, Ouderenbond ANBO-PCOB, LSVb en Natuur & Milieu aan. Ook buiten het Locov hebben we contact met deze organisaties, waaronder intensieve gesprekken met Rover als vast onderdeel van onze samenwerking.

Kennisgrenzen verleggen

ProRail investeert in kennisdeling en innovatie. Samen met onderzoeksinstituten als TNO en TU Delft verkennen we nieuwe inzichten en passen we kennis uit andere sectoren toe in onze praktijk. Via het Loket Marktinnovaties krijgen marktpartijen de ruimte om ideeën te testen, zoals slimme sensoren of innovatieve

geluidsschermen langs het spoor. Daarnaast zijn we actief in de Coalitie Groene Netten, waarin we met MVO Nederland en andere infra-beheerders, waaronder Rijkswaterstaat, KPN, TenneT, Stedin, Enexis, Alliander en Gasunie, samenwerken aan een duurzamer en circulair energiesysteem.

Samenwerking met internationale partners

Samen met het ministerie van IenW organiseerde ProRail vijf webinars en een driedaags werkbezoek voor een delegatie van het Oekraïense ministerie en UZ, het Oekraïense spoorbedrijf. Deze samenwerking vindt plaats in het kader van de status van Oekraïne als kandidaat EU-lid. We delen kennis over de implementatie van EU-wet- en regelgeving in de spoorpraktijk en leren van Oekraïense ervaringen met resilience en militaire mobiliteit. Afgesproken is om de samenwerking de komende jaren voort te zetten. ProRail levert enkele honderden brandwerende pakken aan UZ.

In 2025 werkten de Europese Commissie, het Europese Parlement en de lidstaten aan de definitieve versie van de nieuwe verordening voor capaciteitsmanagement op het Europese spoor, met een akkoord in november 2025. Deze verordening moet spoorbeheerders in staat stellen meer treinen te accommoderen door harmonisatie van processen, zowel voor reizigers als vracht. Dit is een belangrijke randvoorwaarde voor de internationale strategie van ProRail.

ProRail draagt via het ministerie van IenW, RailNetEurope (RNE), Platform of Rail Infrastructure Managers in Europe (PRIME) en European Rail Infrastructure Managers (EIM) bij aan de afronding van de onderhandelingen en bereidt zich voor op implementatie. Binnen PRIME fungeert ProRail als (co-)voorzitter van de subgroep KPI's. ProRail neemt deel aan de jaarlijkse internationale benchmark van Europese spoorbedrijven en presteert internationaal goed.

ProRail heeft de in 2024 aan het ministerie van IenW opgeleverde 'bouwstenen voor een strategie internationaal reizigersvervoer' in 2025 verder uitgewerkt en toegelicht, onder andere aan de Tweede Kamer, het Locov en EIM. Het Eurolink-initiatief, dat Europese spoorbeheerders samenbrengt voor uitbreiding en verbetering van internationale treindiensten, is in 2025 ondergebracht bij RNE.

Om het spoor aantrekkelijker te maken voor internationale reizigers, ondersteunt ProRail het ministerie van IenW bij samenwerking in het International Passenger Rail Platform (IRP). Samen met het ministerie van IenW, KLM, Schiphol en NS heeft ProRail de Actieagenda Trein en Luchtvaart in 2025 geüpdatet, met als doel de trein aantrekkelijker te maken voor bestemmingen als Londen, Parijs, Brussel, Düsseldorf, Frankfurt en Berlijn. Deze update is in november 2025 gedeeld met de Tweede Kamer.

ProRail is Founding Member van het EU-onderzoeksprogramma Europe's Rail en werkt op dit moment in vijf flagship-projecten aan spoorinnovatie, samen met EU-partners, tot en met 2031. We bereiden ons voor op de tweede fase van het programma, met concrete internationale projecten.

Daarnaast is ProRail actief in het Time Table Redesign-project via de Rail Freight Corridors en RailNetEurope. In 2025 is de samenwerking met stakeholders geïntensiveerd voor de implementatie van Technische Specificaties voor Interoperabiliteit (TSI's). ProRail heeft via het ministerie van IenW en EIM bijgedragen aan herzieningen van de meeste TSI's.

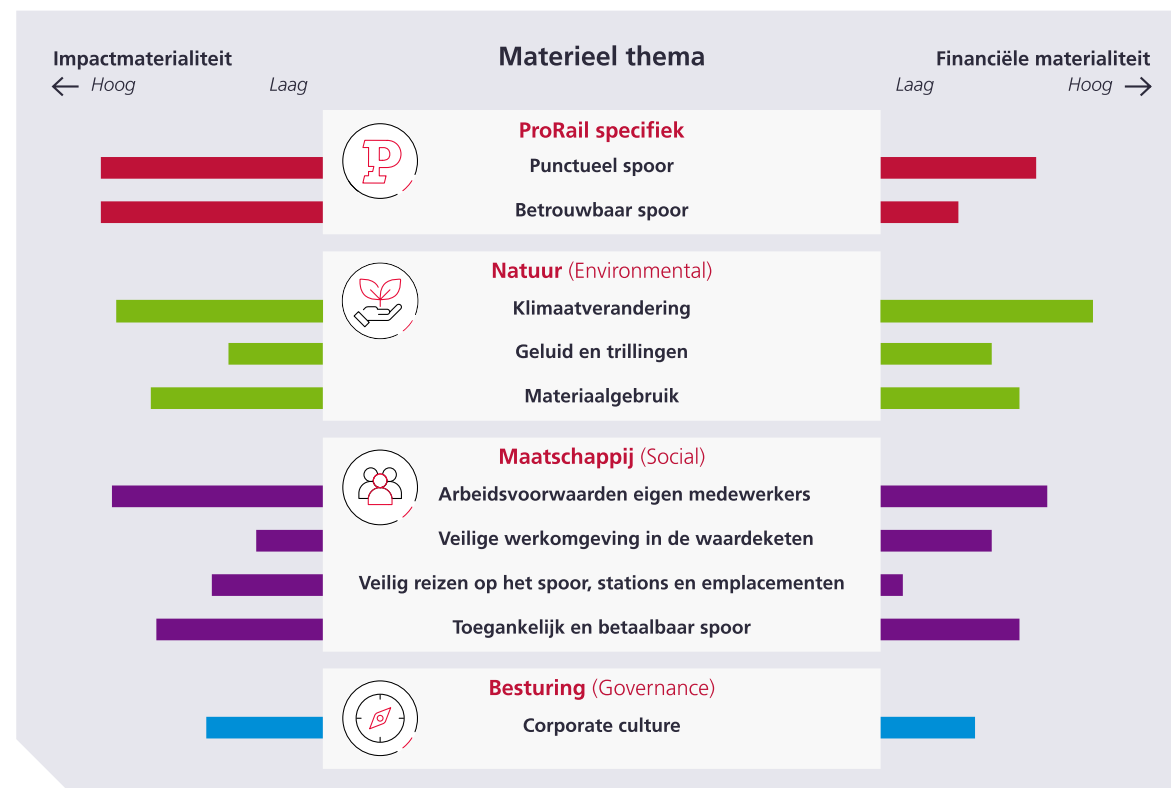
Als lid van de Union Internationale des Chemins (UIC) richt ProRail zich op uitwisseling van technische kennis in projecten, bijvoorbeeld over FRMCS en capaciteit. CEO John Voppen was tot juni 2025 vicepresident van EIM. Binnen EIM leidt ProRail werkgroepen voor ERTMS, Geluid, Telecom, Resilience, Stations en LOC&PAS (systemen en passen die zorgen voor veilige en

gecontroleerde toegang tot spoorlocaties en stations). ProRail is voorzitter van de Management Board van de North Sea Rhine Mediterranean Corridor en ook actief in de North Sea Baltic Corridor. Samen met Duitsland werkt ProRail aan de Joint Declaration of Intent voor gezamenlijke acties ter bevordering van spoorgoederenvervoer.

ProRail ontving buitenlandse delegaties uit onder andere Zuid-Korea, Oekraïne, Frankrijk, België en Duitsland. De bilaterale contacten met spoorbeheerders uit Duitsland, België en Frankrijk zijn toegenomen. ProRail nam deel aan Europese spoortoppen in Wroclaw, Gdansk, Brussel, Warschau en Kopenhagen.

Dubbele materialiteitsanalyse

Door middel van de dubbele materialiteitsanalyse (DMA) inventariseert ProRail jaarlijks welke duurzaamheidsthema's materieel zijn voor onze organisatie en voor onze stakeholders.



Bij de dubbele materialiteitsanalyse is sprake van twee invalshoeken, namelijk de 'impact materialiteit' en de 'financiële materialiteit'. Impact materialiteit is de impact die ProRail heeft of kan hebben op mens of milieu. Financiële materialiteit heeft betrekking op het genereren van risico's of kansen die voor ProRail op korte, middellange of lange termijn een financieel effect (kunnen) hebben. De materiële thema's zijn bepaald op basis van zowel impact- als financiële materialiteit. De impacts, risico's en kansen kunnen zowel positief als negatief zijn.

Proces dubbele materialiteitsanalyse

In 2024 hebben we de dubbele materialiteitsanalyse voor het eerst uitgevoerd. Deze hebben wij in 2025 herijkt. Gedurende 2025 is de dubbele materialiteitsanalyse herijkt door de thema-eigenaren en het kernteam CSRD waarbij de (materiële) thema's opnieuw zijn beoordeeld in IRO-sessies (Impacts, Risks and Opportunities). In 2025 hebben we tevens onze externe stakeholders door middel van een enquête gevraagd aan te geven waar ProRail impact maakt op hun organisatie. De uitkomsten van deze enquête gaven geen aanleiding tot aanpassing van de materiële thema's, de input wordt verder verwerkt in de DMA 2026.

Uitgevoerde stappen DMA-herijking 2025

Benchmark

Als onderdeel van onze DMA herijking 2025 hebben wij een benchmark uitgevoerd, waarbij de verslagen van een aantal peers zijn geanalyseerd. Deze analyse gaf geen aanleiding om in het verdere DMA proces een inhoudelijke aanpassing aan te brengen.

IRO's en drempelwaardes

Thema-eigenaren hebben op basis van instructies per sub-thema de IRO's (Impacts, Risks, and Opportunities) gedefinieerd en een waarde toegekend om een actueel inzicht van impact, risico's en kansen te realiseren. Het implementatieteam CSRD heeft de scores van de verschillende thema-eigenaren beoordeeld en aangescherpt ten behoeve van de DMA 2025.

In het jaarverslag 2024 is toegelicht dat ProRail drempelwaardes heeft gehanteerd op de IRO-scores om de materiële thema's 2024 te bepalen. Deze drempelwaardes zijn bepaald in lijn met de belangrijkste strategische ambities van ProRail. Bij de in 2025 uitgevoerde herijking zijn dezelfde drempelwaardes gehanteerd. Tijdens de herijking 2025 lag de focus met name op de scores van de (sub-)thema's die net onder en boven de gehanteerde drempelwaardes vielen. (Sub-)thema's die buiten deze drempelwaardes vallen, zijn wél belangrijk en in scope van ProRail, maar hierover is ProRail niet verplicht om CSRD-compliant te rapporteren in het jaarverslag.

Aan de hand van de door het kernteam bepaalde drempelwaardes, is tot het huidige overzicht van materiële thema’s gekomen. De materiële thema’s geven een goed beeld van de belangrijkste onderwerpen voor ProRail en komen grotendeels overeen met de onderwerpen waarop we ons richten in onze strategie. De Executive Committee heeft het proces en de materiële thema’s gevalideerd.

Stakeholderdialoog

De stakeholderdialoog is binnen de CSRD een verplicht onderdeel van de dubbele materialiteitsbeoordeling. Door te luisteren naar stakeholders krijgen bedrijven inzicht in de belangen en de impact van hun bedrijfsvoering op mens, milieu en maatschappij. De inzichten uit de dialoog helpen bij het formuleren van een passende duurzaamheidsstrategie en het bepalen van doelstellingen.

In de herijking DMA 2025 zijn de stakeholdercategorieën voor ProRail in kaart gebracht ten behoeve van de uit te voeren in-/externe stakeholderdialogen. Per stakeholdercategorie zijn vervolgens scores toegekend aan enerzijds de impact van de betreffende stakeholdercategorieën op ProRail en anderzijds de impact van ProRail op de stakeholdercategorieën. Dit heeft geresulteerd in een aantal belangrijke stakeholdercategorieën. Deze stakeholders zijn in Q4 2025 benaderd in het kader van de stakeholderdialoog middels een enquête. Deze dialogen zullen toekomstgericht zo veel mogelijk ingebed worden in de bestaande processen en dialogen om efficiëntie en continuïteit te waarborgen. De input vanuit de enquête wordt verder verwerkt in de DMA 2026.

Zie hieronder de weergave van de belangrijke stakeholder categorieën zoals deze blijken uit de analyse DMA 2025:

Waardeketen	Stakeholders 2025
Upstream	Aannemers PGO Leveranciers: ingenieursbureaus, cruciale onderdelen Energieleveranciers
Eigen activiteiten ProRail	Medewerkers (vertegenwoordigd door OR) ExCo/RvB Vakbonden Omwonenden Ministerie van IenW Rijkswaterstaat Inspectie Leefomgeving en Transport Provincies, gemeentes en stadsregio’s
Downstream	Reizigersvervoerders Goederenvervoerders Reizigers (vertegenwoordigd door reizigers- en consumentenorganisaties) Havenbedrijven Verladers Luchthavens
Over de waardeketen heen	Natuur

Materiele thema's: Biodiversiteit

Een van de materiële thema's uit de DMA 2024, Biodiversiteit op basis van de gehanteerde drempelwaardes niet als materieel aangemerkt in de DMA 2025. Dit neemt niet weg dat het voor ProRail een belangrijk thema is waar we waarde aan hechten en actie op nemen. De spoorweginfrastructuur beïnvloedt biodiversiteit, bijvoorbeeld door versnippering van leefgebieden en verstoring van natuurgebieden. Tegelijkertijd biedt ProRail als grootgrondbezitter ook kansen: de duizenden hectares bermen en groenstroken die wij beheren vormen door hun ligging en omvang waardevolle leefgebieden voor planten en dieren, waar wij impact maken door de negatieve effecten van het spoor zo klein mogelijk te houden en kansen hebben om de ecologische waarde te versterken op onze grondgebieden.

Materiële thema's

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

De CSRD schrijft voor de materiële thema's indicatoren voor om de vergelijkbaarheid met andere ondernemingen mogelijk te maken.

Als indicatoren, vereist vanuit de CSRD of gewenst vanuit de strategische ambitie, ontbreken (of onvoldoende aansluiten) dan ontwikkelen we nieuwe indicatoren via ons beleidskader.

Beleidsdocumenten die voor de thema's vereist zijn vanuit CSRD, komen tot stand via ons beleidskader voor nieuw beleid. Dit zorgt voor uniformiteit en beheersing op de kwaliteit. Hiermee wordt ook geborgd dat beleidsdocumentatie wordt getoetst op onze vijf resultaatsgebieden.

Punctueel spoor

ProRail maakt impact op de samenleving door de best mogelijke omstandigheden te creëren zodat reizigers en goederen op de geplande tijd aankomen op hun bestemming. Als dit niet lukt door interne of externe verstoringen, zoals infraverstoringen, suicides, extreem weer of problemen bij vervoerders door tekort aan materieel en personeel, komen reizigers en goederen later aan. Daardoor wordt de trein een minder aantrekkelijk alternatief ten opzichte van andere vervoersmiddelen. Een punctueel spoor maakt de trein juist aantrekkelijker en draagt bij aan de modal shift (de verplaatsing van vervoer naar duurzamere modaliteiten zoals spoor of binnenvaart), klimaatdoelstellingen en verbinding.

CSRD: beleid/acties/doelstellingen/indicatoren

Punctueel spoor is een ProRail specifiek thema. Onze kerntaken staan in de Spoorwegwet en zijn uitgewerkt in de beheerconcessie 2015-2025 die is overeengekomen tussen ProRail en het ministerie van IenW. Ons beleid en de kpi's op dit thema vloeien voort uit deze beheerconcessie en zijn vastgelegd in het beheerplan, welke is vertaald naar ons interne jaarplan met concrete doelen. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft de einddatum van de beheerconcessie 2015-2025 verlengd tot 1 januari 2029.

ProRail en het ministerie van IenW zijn in 2025 gestart met de voorbereidingen voor een nieuwe beheerconcessie. De in het beheerplan opgenomen prestatie-indicatoren voor het thema Punctueel spoor zijn Reizigerspunctualiteit hoofdrailnet (HRN) 3 en 10 minuten en Betrouwbaarheid regionale series.

In 2025 zijn de bodemwaardes voor de prestatie-indicatoren Reizigerspunctualiteit behaald. De KPI Reizigerspunctualiteit 3 minuten scoorde 85,5%, waarmee ruim boven de bodemwaarde van 84,4%. De KPI Reizigerspunctualiteit 10 minuten scoorde 95,3%, waarmee boven de bodemwaarde van 94,5%. De KPI Betrouwbaarheid regionale series scoorde 90,5%, wat lager is dan de bodemwaarde van 90,7%. Voor meer informatie zie onderdeel Punctueel spoor.

Betrouwbaar spoor

Hier staat leveringszekerheid centraal: het garanderen van beschikbare treinpaden en het rijden volgens de geplande dienstregeling. Door goed en preventief onderhoud voorkomen we zoveel mogelijk verstoringen. Als er toch een verstoring optreedt, werken we aan snelle afhandeling en beperken we de impact voor onze stakeholders. We handelen zo betrouwbaar mogelijk door voorspelbaar te voorzien in informatiebehoeften. Voor het entiteit-specifieke thema betrouwbaar spoor sluiten we aan bij de prestatie-indicatoren in het beheerplan.

CSRD: beleid/acties/doelstellingen/indicatoren

Betrouwbaar spoor is een ProRail specifiek thema. Onze kerntaken staan in de Spoorwegwet en zijn uitgewerkt in de beheerconcessie 2015-2025 die is overeengekomen tussen ProRail en het ministerie van IenW. Ons beleid en de kpi op dit thema vloeien voort uit deze beheerconcessie en zijn vastgelegd in het beheerplan, welke is

vertaald naar ons interne jaarplan met concrete doelen. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft de einddatum van de beheerconcessie 2015-2025 verlengd tot 1 januari 2029. ProRail en het ministerie van IenW zijn in 2025 gestart met de voorbereidingen voor een nieuwe beheerconcessie.

De in het beheerplan opgenomen prestatie-indicator voor het thema betrouwbaar spoor is Impactvolle storingen infra. Over 2025 is het aantal impactvolle storingen uitgekomen op 586. Daarmee is slechter gepresteerd dan de bodemwaarde van 520 impactvolle storingen. Ook ten opzichte van 2024 (507) is het aantal impactvolle storingen toegenomen. Voor meer informatie zie onderdeel Betrouwbaar spoor.

Klimaatverandering (mitigatie en adaptatie)

Klimaatverandering is een wereldwijd thema dat ook ProRail raakt. ProRail draagt bij aan het verkleinen van onze impact (mitigatie) door de uitstoot van broeikasgassen (GHG) te verminderen. Daarnaast is het belangrijk dat we ons aanpassen aan de gevolgen van klimaatverandering op ProRail (adaptatie), om schade te minimaliseren en onze activiteiten verantwoord voort te kunnen zetten. Denk aan effecten op de spoorbodem door droogte of juist hevige regenval die verstoringen of onveilige situaties kunnen veroorzaken.

CSRD: beleid/acties/doelstellingen/indicatoren

Voor de thema's klimaatmitigatie en -adaptatie rapporteren we over de indicatoren CO₂-emissie scope 1, 2 en 3 (GHG-emissies). Scope drie betreft momenteel zakelijke reiskilometers en zal verder worden ontwikkeld om in lijn te brengen met de CSRD regelgeving. Daarnaast zullen er in de toekomst bodem- en streefwaarden aan deze indicatoren gekoppeld worden.

De gerapporteerde CO₂-uitstoot bedroeg in 2024 5,9 kiloton. Hiervan werd 5,6 kiloton veroorzaakt door ons eigen energieverbruik (scope 1 en 2) en 0,4 kiloton door zakelijke reiskilometers (scope 3). Daarmee zaten we onder het door ProRail gestelde doel van maximaal 6,0 kiloton. Vergeleken met het basisjaar 2015 (basisjaar van de energiedoelstellingen in het Meerjarenplan Duurzaamheid 2016-2030) is een reductie op emissies gehaald van bijna 70% bij een ongeveer gelijk gebleven bedrijfsomvang. Vooral de emissies van infra en stations zijn vergeleken met 2015 lager. Daarnaast wordt momenteel het klimaatadaptatieplan uitgewerkt. Voor meer informatie zie onderdeel Informatie-indicatoren duurzaamheid.

Geluid en trillingen

We beperken hinder voor de omgeving door geluid en trillingen van passerende treinen en werkzaamheden aan het spoor zoveel mogelijk te minimaliseren.

CSRD: beleid/acties/doelstellingen/indicatoren

Het aantal overschrijdingen van de geluidproductieplafonds rapporteren wij op basis van geldende wet- en regelgeving. In 2024 was sprake van 179 overschrijdingen (2023: 111). Het aantal overschrijdingen in 2025 wordt medio 2026 bekend. Voor meer informatie zie onderdeel Geluid en trillingen.

Materiaalgebruik

De grondstoffen en materialen voor aanleg, onderhoud en vernieuwing van het spoor zijn vaak milieubelastend. Het is kostbaar en complex om over te stappen op milieuvriendelijke alternatieven. ProRail stimuleert duurzaam en circulair materiaalgebruik bij aanbestedingen.

CSRD: beleid/acties/doelstellingen/indicatoren

In het kader van materiaalgebruik werken wij aan het versterken van beleid en dataverzameling rond materiaalgebruik en circulaire economie. In 2025 hebben we maatregelen genomen om meer circulaire materialen toe te passen. Dit werken we verder uit binnen het programma 'KCI (Klimaatneutrale en Circulaire Infrastructuur)'. Daarnaast hanteren we MKI (milieu kosten indicator) als gunningscriterium bij aanbestedingen. Eind december 2025 gold dit voor ongeveer 50% van onze projectportfolio. In 2025 spraken we met het ministerie van IenW af om een MKI-reductieopgave op te nemen in alle opdrachtbriefen voor MIRT- projecten. Tevens is in 2025 gewerkt aan het verbeteren van dataregistratie en -rapportage met betrekking tot (her)gebruik van materialen. Voor meer informatie zie onderdeel Materialen.

Arbeidsvoorwaarden eigen medewerkers

ProRail investeert in medewerkers, zowel eigen als ingehuude, met goede primaire en secundaire arbeidsvoorwaarden.

CSRD: beleid/acties/doelstellingen/indicatoren

ProRail hecht grote waarde aan bevlogen medewerkers, waardoor op dit moment reeds veel zaken zijn vastgelegd en worden gemeten met betrekking tot eigen medewerkers.

ProRail kent een cao die van toepassing is op alle medewerkers, met uitzondering van circa 1%, bestaande uit directie- en enkele managementleden. Daarnaast meten we elk kwartaal de werkgeverswaardering via de employee Net Promoter Score (eNPS). Deze score was in 2025 +11 (2024: +16) op een schaal van -100 tot +100. Voor meer informatie zie onderdeel Bevlogen ProRailers.

Veilige werkomgeving in de waardeketen

Onze opdrachtnemers en vervoerders kunnen rekenen op veilige werkomstandigheden op en rond het spoor.

CSRD: beleid/acties/doelstellingen/indicatoren

Met betrekking tot Veilige werkomgeving in de waardeketen is reeds veel data beschikbaar in de vorm van gemeten data en beleidsdocumenten. In 2026 toetsen we dit aan de CSRD regelgeving. We rapporteren reeds over indicatoren die met het ministerie van IenW zijn overeengekomen in het beheerplan. Hieronder worden de belangrijkste uitgelicht. Voor meer informatie zie onderdeel Veilig werken.

In 2025 vonden vier aanrijdingen met personeel plaats (2024: 0). Er waren 14 meldingen van bijna-aanrijdingen waarbij personeel werkzaam of aanwezig was in of nabij het spoor (2024: 18). In 2025 hebben zich net als in 2024 geen elektrocuties voorgedaan (stroomdoorgang door lichaam met dodelijke afloop). Wel was er vier keer sprake van een elektrisering (stroomdoorgang door lichaam met niet-dodelijke afloop), waarbij in twee gevallen geen sprake was van letsel en in twee gevallen het slachtoffer lichtgewond is geraakt (2024: 2).

Veilig reizen op het spoor, stations en emplacementen

ProRail zorgt voor een veilige infrastructuur en verkeersleiding, en voor veilige stations en emplacementen.

CSRD: beleid/acties/doelstellingen/indicatoren

Met betrekking tot Veilig reizen op het spoor, stations en emplacementen is reeds veel data beschikbaar in de vorm van gemeten data en beleidsdocumenten. In 2026 toetsen we dit aan de CSRD regelgeving. We rapporteren reeds over indicatoren die met het ministerie van IenW zijn overeengekomen in het beheerplan. Hieronder worden de belangrijkste uitgelicht. Voor meer informatie zie onderdeel Veilig reizen.

In 2025 waren er geen ontsporingen van treinen tijdens de treindienst. Het aantal STS-passages is in 2025 (104) gedaald t.o.v. 2024 (114). Ook het aantal STS-passages met gevaarpunt bereikt in 2025 (22) is gedaald t.o.v. 2024 (29).

Toegankelijk en betaalbaar spoor

Vanuit maatschappelijk belang maken we onze diensten toegankelijk voor iedereen. Dit gaat om fysieke toegankelijkheid van stations en treinen én om betaalbaarheid van het spoor en verder in de keten.

CSRD: beleid/acties/doelstellingen/indicatoren

Vanwege het Omnibus-vereenoudigingspakket bestond gedurende 2025 onzekerheid over de impact op de rapportagevereisten van 'Toegankelijk en betaalbaar spoor'. In 2026 zetten we vervolgacties in voor de opvolging van de CSRD-vereisten (ESG).

Corporate Culture

ProRail werkt met publieke middelen en heeft een maatschappelijk karakter. Daarom is transparante en ethische bedrijfsvoering belangrijk.

CSRD: beleid/acties/doelstellingen/indicatoren

Volgens de uitwerking van de CSRD-wetgeving (ESRS) dienen wij voor het thema 'Corporate Culture' te rapporteren over het beleid hierop. In 2025 is het bestaande beleid gebundeld en aangescherpt om het in lijn te brengen met de CSRD-vereisten.

Overige thema's

Cybersecurity

Cybersecurity raakt meerdere materiële thema's en is daardoor niet als afzonderlijk thema geïdentificeerd. Vanwege digitalisering neemt het risico toe dat onbevoegden toegang krijgen tot digitale systemen. Dit kan grote gevolgen hebben voor betrouwbaarheid en veiligheid. ProRail zorgt voor gedegen beveiliging om dit te voorkomen.

Jaarrekening 2025

Geconsolideerde balans per 31 december 2025	103
Geconsolideerde winst- en verliesrekening over 2025	104
Geconsolideerd overzicht van het totaalresultaat 2025	105
Geconsolideerd kasstroomoverzicht 2025	106
Toelichting op de geconsolideerde balans, de geconsolideerde winst- en verliesrekening en het geconsolideerde kasstroomoverzicht	107
Enkelvoudige balans per 31 december 2025	144
Enkelvoudige winst- en verliesrekening per 31 december 2025	145
Toelichting op de enkelvoudige balans en de enkelvoudige winst- en verliesrekening	146





Geconsolideerde balans per 31 december 2025

(Vóór verwerking van het resultaat)

Bedragen in miljoenen euro's

Activa		31 december 2025	31 december 2024
Vaste activa			
Immateriële vaste activa	1	334	305
Materiële vaste activa	2	21.830	21.097
Financiële vaste activa	3	6	6
		22.170	21.408
Vlottende activa			
Vorraden	4	17	17
Onderhanden projecten in opdracht derden	5	4	5
Vorderingen en overlopende activa	6	178	235
Liquide middelen	7	611	468
		811	726
Totaal Activa		22.981	22.134

Passiva		31 december 2025	31 december 2024
Eigen vermogen	8		
Gestort kapitaal		0,02	0,02
Wettelijke reserve		18	22
Agio		1.599	1.599
Overige reserve		-13	-17
Onverdeeld resultaat		-	-
		1.604	1.604
Voorzieningen	9	63	65
Langlopende schulden	10	20.223	19.499
Kortlopende schulden en overlopende passiva	11	1.092	967
Totaal Passiva		22.981	22.134

Geconsolideerde winst- en verliesrekening over 2025

Bedragen in miljoenen euro's	2025	2024
Netto omzet		
Exploitatiebijdragen Rijksoverheid	1.308	1.268
Gebruiksvergoeding	418	421
Overige netto omzet	57	50
	1.782	1.738
Geactiveerde productie eigen bedrijf	146	145
Overige bedrijfsopbrengsten	6	6
Som der bedrijfsopbrengsten	14	1.935
Bedrijfslasten	15	
Kosten van uitbesteed werk en andere externe kosten	-1.182	-1.134
Lonen en salarissen	-504	-483
Sociale lasten	-132	-124
Afschrijvingskosten (im)materiële vaste activa	-78	-81
Overige waardeveranderingen (im)materiële vaste activa	3	-9
Bijzondere waardevermindering van vlottende activa	-0	-0
Overige bedrijfslasten	-34	-38
Som der bedrijfslasten	-1.926	-1.868

	2025	2024
Financiële baten en lasten	16	
Rentebaten en soortgelijke opbrengsten	16	20
Rentelasten en soortgelijke kosten	-12	-12
	4	8
Resultaat voor belastingen	13	30
Belastingen	17	-0,3
Resultaat voor mutatie egalisatierekening	18	30
Mutatie egalisatierekening	19	-30
Resultaat na belastingen	-	-



Geconsolideerd overzicht van het totaalresultaat 2025

Bedragen in miljoenen euro's

	2025	2024
Geconsolideerd resultaat na belastingen	-	-
Rechtstreekse mutaties in het eigen vermogen	-	-
Totaalresultaat	-	-

Geconsolideerd kasstroomoverzicht 2025

Bedragen in miljoenen euro's	2025	2024
Ontvangsten vanuit Mobiliteitsfonds	1.677	1.601
Ontvangsten van vervoerders	425	419
Ontvangsten van derden	126	149
Ontvangsten beheer, onderhoud en derden (OHP)	2.228	2.169
Betalingen aan leveranciers ¹	-1.558	-1.532
Betalingen aan werknemers	-473	-431
Betalingen leveranciers en werknemers beheer, onderhoud en derden (OHP)	-2.030	-1.963
Afdrachten/Ontvangsten omzetbelasting	-148	-55
Betaalde/Ontvangen winstbelasting	-0	1
Kasstroom uit bedrijfsoperaties	49	151
Ontvangen interest	17	22
Betaalde interest	-5	-5
Kasstroom uit operationele activiteiten	61	169
Ontvangsten vanuit Mobiliteitsfonds	1.593	1.625
Ontvangsten van derden	344	219
Betalingen aan leveranciers	-1.725	-1.705
Betalingen aan werknemers	-129	-129
Kasstroom uit investeringsactiviteiten	82	10
Aflossing leningen	-	-
Kasstroom uit financieringsactiviteiten	-	-
Totale kasstroom	143	178

Bedragen in miljoenen euro's	2025	2024
Liquide middelen einde boekjaar	611	468
Liquide middelen begin boekjaar	468	290
Mutatie liquide middelen	143	178

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

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

Algemeen

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

Aandeelhouder

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

Structuur van de onderneming

Railinfratrust B.V. is een niet-beursgenoteerde vennootschap, gevestigd te Utrecht, Moreelsepark en geregistreerd bij de Kamer van Koophandel te Utrecht onder nummer 30127443. De raad van commissarissen houdt toezicht op de onderneming. Het bestuur van de vennootschap wordt, na het terugtreden van de COO gedurende het jaar, ultimo 2025 gevormd door twee statutaire bestuurders. Na een periode van zes maanden (mei 2026) wordt de werking van dit model zorgvuldig met de Raad van Bestuur, de ExCo- directeuren en de ondernemingsraad geëvalueerd. Mede op basis van deze evaluatie zal de aandeelhouder, indien nodig, een besluit nemen over het aantal bestuurders in de Raad van Bestuur.

Verslaggevingsperiode

Deze jaarrekening heeft betrekking op het boekjaar 2025, dat is geëindigd op balansdatum 31 december 2025.

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

In 2025 zijn geen stelselwijzigingen doorgevoerd die invloed hebben op vermogen en resultaat.

Continuïteit

Deze jaarrekening is opgesteld uitgaande van de continuïteitsveronderstelling. Dit houdt in dat wij uitgaan van de continuïteit van de activiteiten van de onderneming en de realisatie en afwikkeling van de hiermee gemoeide vorderingen en verplichtingen.

In januari 2024 diende het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een nota van wijziging in bij de Tweede Kamer om ProRail om te vormen tot een privaatrechtelijk zelfstandig bestuursorgaan (Wet sturing en verantwoording ProRail B.V.). Na de val van het kabinet-Schoof is deze omvorming controversieel verklaard. Daardoor is in 2025 geen besluit genomen. De status van de lopende discussie omtrent de governance structuur van ProRail heeft geen gevolgen voor de continuïteitsveronderstelling waarop deze jaarrekening is opgesteld.

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

Grondslagen voor de waardering van activa en passiva en de resultaatbepaling

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

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

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

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

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

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

De jaarrekening wordt gepresenteerd in euro's, wat tevens de functionele valuta is van de onderneming. Alle financiële informatie in euro's is afgerond op het dichtstbijzijnde miljoen. Vergelijkende cijfers van het voorgaande boekjaar kunnen waar nodig qua rubricering voor vergelijkingsdoeleinden aangepast zijn.

Presentatie

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

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

Verbonden partijen

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

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

In 2025 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 2025 werden een tweetal activasoorten in de categorie 'Geleidingssysteem', te weten wisselverwarmingsinstallatie en spoorbegrenzer, afgeschreven in een termijn van respectievelijk 15 en 25 jaar. Nieuwe inzichten, zoals ervaringscijfers en technische aanpassingen, hebben geleid tot het hanteren van een verlengde afschrijvingstermijn van 20 en 50 jaar.

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

Het effect van de schattingswijziging in de categorie 'Geleidingssysteem' in de winst- en verliesrekening bedraagt vanaf boekjaar 2025 per saldo € 1,2 miljoen positief.

Afrondingsverschillen

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

Financiële instrumenten

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

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

Handels- en overige vorderingen

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

Lang- en kortlopende schulden en overige financiële verplichtingen

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

Bijzondere waardeverminderingen financiële activa

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

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

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

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

Activa

Financiering vaste activa

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

Immateriële vaste activa

Kosten van verwerving van intellectueel eigendom

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

Ontwikkelingskosten

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

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

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

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

Materiële vaste activa

Waardering

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

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

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

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

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

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

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

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

Afschrijvingen

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

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

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

	Ondergrens	Bovengrens	Gemiddelde afschrijvingstermijn
Dragen, geleiden en doorsnijden	5	120	58
Energie	15	80	43
Transfer	10	100	43
Beheersen en communicatie	4	30	22
Beveiligen	6	75	40

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

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

Bijzondere waardevermindering

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

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

Financiële vaste activa

Latente belastingvorderingen

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

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

Belastinglatenties worden gewaardeerd tegen nominale waarde.

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

Voorraden

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

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

Onderhanden projecten in opdracht van derden

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

Overige financiële activa

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

Liquide middelen

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

Passiva

Eigen vermogen

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

Voorzieningen

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

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

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

Jubileumvoorziening

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

Reorganisatievoorziening

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

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

Voorziening voor ontslagvergoedingen

Een voorziening voor ontslagvergoedingen wordt getroffen als ProRail zich op balansdatum aantoonbaar onvoorwaardelijk heeft verbonden om een ontslagvergoeding te betalen.

In de voorziening voor ontslagvergoeding worden naast de transitievergoeding, de salariskosten tot het einde van de opzegperiode verantwoord, als de werknemer geen verdere prestaties verricht die economische voordelen voor de rechtspersoon genereren.

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 PGO-regelingen. Deze voorziening dient ter dekking van de uitkomsten van deze regelingen.

Lang- en kortlopende schulden

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

Lease activa en leaseverplichting

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

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

Financiële leasing

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

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

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

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

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

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

Operationele leasing

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

Investeringsbijdrage

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

Pensioenen

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

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

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

Egalisatierekening

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

Resultaatbepaling

Opbrengstverantwoording

Netto-omzet

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

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

De van de de Rijksoverheid ontvangen vergoedingen die leiden tot een vast actief 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 netto omzet' zijn opgenomen de opbrengsten van de voor derden uitgevoerde werkzaamheden uit hoofde van door ProRail verrichte diensten per prestatieverplichting. Deze opbrengsten worden opgenomen naar rato van de mate waarin de diensten zijn verricht, gebaseerd op de tot balansdatum in het kader van de dienstverlening gemaakte kosten in verhouding tot de geschatte kosten van de totaal te verrichten dienstverlening. De kostprijs van deze diensten wordt aan dezelfde periode toegerekend.

Geactiveerde productie eigen bedrijf

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

Overige bedrijfsopbrengsten

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

Kosten

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

Rentebaten en rentelasten

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

Belastingen

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

Vennootschapsbelasting

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

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

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

Acute belastingen

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

Latente belastingen

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

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

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

Grondslagen voor het kasstroomoverzicht

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

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

Bepaling reële waarde

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

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

1. Immateriële vaste activa

Bedragen in miljoenen euro's	Ontwikkelingskosten	Totaal
Stand per 1 januari 2025		
Aanschafwaarde	554	554
Cumulatieve afschrijvingen	-248	-248
Boekwaarde	305	305
Mutaties in de boekwaarde		
Investeringen	64	64
Desinvesteringen	-1	-1
Afschrijvingen	-37	-37
Overige mutaties	2	2
Saldo	29	29
Stand per 31 december 2025		
Aanschafwaarde	619	619
Cumulatieve afschrijvingen	-285	-285
Boekwaarde	334	334

In de ontwikkelingskosten zijn onder andere kosten geactiveerd inzake ERTMS (€ 147 miljoen), het ERP pakket SAP 4 Hana (€ 14 miljoen), Spoorweb 2.0 (€12 miljoen), TSI Ordermanagement (€ 9 miljoen), Informatiesysteem Naiade (bron voor functionele configuratiegegevens van ProRail) (€ 7 miljoen) en Strategische alliantie 2019-2023 (€ 7 miljoen).

De bruto investeringen in immateriële vaste activa bedroegen in 2025 € 83 miljoen (2024 € 59 miljoen). In de verloopstaat immateriële vaste activa zijn de kosten die niet voor activering in aanmerking komen van € 13 miljoen in mindering gebracht op de regel investeringen. De afboeking van EUR 13 miljoen ziet toe op werken in constructie van in totaal € 19 miljoen met betrekking tot de software Train Allocation & Planning System (TAPS). Het ontwikkelde systeem is niet in gebruik genomen, echter een deel van deze software (€ 6 miljoen) zal in de ontwikkeling van de nieuwe Time Tabling Solution (TTS) toegepast worden en blijft gepresenteerd als immaterieel vast actief.

De investeringen zijn grotendeels gefinancierd door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en derden. Voor het deel van de geactiveerde ontwikkelingskosten waar geen investeringsbijdrage tegenover staat wordt een wettelijke reserve aangehouden. Zie ook de grondslagen van de jaarrekening en de toelichting bij onderdeel 8. Eigen vermogen.

Overige mutaties

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

2. Materiële vaste activa

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	Dragen, geleiden en doorsnijden	Energie	Beheersen en communicatie	Beveiligen	Transfer	Gebruiksrecht activa	Werken in constructie	Totaal
Stand per 1 januari 2025								
Aanschafwaarde	20.975	2.777	1.633	2.620	3.455	32	1.751	33.242
Cumulatieve afschrijvingen	-6.919	-1.240	-1.171	-1.640	-1.174	-2	-	-12.146
Boekwaarde	14.056	1.537	461	980	2.281	30	1.751	21.097
Mutaties in de boekwaarde								
Investeringsen	0	-	-	-	-	-	1.412	1.412
Ingebruikname	625	64	44	106	266	-	-1.104	-
Desinvesteringen	-32	-1	-0	-0	-1	-	-	-33
Afschrijvingen	-359	-67	-77	-68	-86	-1	-	-656
Bijzondere waardeverminderingen	-	-	-	-	-	-	-	-
Overige mutaties	0	0	-	0	0	-	11	11
Saldo	234	-3	-34	38	180	-1	319	733
Stand per 31 december 2025								
Aanschafwaarde	21.500	2.838	1.675	2.722	3.717	32	2.070	34.554
Cumulatieve afschrijvingen	-7.210	-1.304	-1.247	-1.704	-1.256	-3	-	-12.725
Boekwaarde	14.290	1.534	428	1.018	2.461	30	2.070	21.830

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

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

Categorieën materiële vaste activa

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	Dragen, geleiden en doorsnijden	Energie	Beheersen en communicatie	Beveiligen	Transfer	Gebruiksrecht activa
Terreinen	858	-	-	-	-	1
Aardebaan (incl. voorzieningen)	1.255	-	-	-	-	-
Gebouwen	262	-	-	-	-	29
Bovenbouw (incl. ballast)	3.933	-	-	-	-	-
Bruggen	3.994	-	-	-	-	-
Tunnels	2.089	-	-	-	-	-
Geluidschermen	458	-	-	-	-	-
Overwegen	207	-	-	-	-	-
Overige	1.248	-	-	-	-	-
Bovenleiding en draagconstructies	-	916	-	-	-	-
Onderstations/voedingsinstallaties	-	618	-	-	-	-
Hard- en software van de systemen voor de aansturing van de treindienst	-	-	134	-	-	-
Reizigersinformatiesystemen	-	-	43	-	-	-
Telecommunicatienetwerken	-	-	200	-	-	-
Overige communicatieapparatuur en hardware en software	-	-	51	-	-	-
Baanvak- en emplacementsbeveiliging (zoals: detectiesystemen, seinen en treinbeïnvloedingssystemen)	-	-	-	1.018	-	-
Perrons inclusief overkappingen	-	-	-	-	1.198	-
Toegang tot perrons (zoals roltrappen, liften, bruggen en tunnels)	-	-	-	-	524	-
Publieke aandeel in stationsgebouwen	-	-	-	-	492	-
Fietsenstallingen	-	-	-	-	247	-
Boekwaarde	14.304	1.534	428	1.018	2.461	30

Investeringen

De bruto investeringen in materiële vaste activa bedroegen in 2025 € 1.477 miljoen en zijn 1% lager dan in 2024 (€ 1.495 miljoen). In de verloopstaat materiële vaste activa zijn de project gerelateerde kosten die niet voor activering in aanmerking komen van € 65 miljoen in mindering gebracht op de investeringen. Van het totaal aan bruto investeringen in 2025 is € 1.233 miljoen gefinancierd door ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (2024: € 1.309 miljoen) en € 244 miljoen door derden (2024: € 186 miljoen).

Ingebruikname

De in gebruik genomen vaste activa bedragen in 2025 € 1.118 miljoen en hebben onder andere betrekking op het aanleggen en vernieuwen van emplacementen, bovenbouwvernieuwingsprojecten, onderdoorgangen en bruggen.

Gebruiksrecht activa

Onder de materiële vaste activa is ultimo 2025 begrepen een bedrag van € 29,6 miljoen (ultimo 2024: € 30,2 miljoen) inzake gebruiksrecht activa. ProRail heeft het economische, maar niet het juridische eigendom van deze gebruiksrecht activa. De canonbetalingen zijn bij het aangaan van de overeenkomst afgekocht, waardoor er geen sprake is van een leaseverplichting, zie ook Lease activa en leaseverplichtingen (Grondslagen).

Overige mutaties

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

3. Financiële vaste activa

Bedragen in miljoenen euro's	31 december 2025	31 december 2024
Latente belastingvorderingen	3	3
Overige vorderingen	3	3
Totaal	6	6

Latente belastingvorderingen

Bedragen in miljoenen euro's	'Nieuwe lijnen'	Afschrijvingen gebouwen	Jubileumvoorziening	Totaal
Stand per 1 januari 2025	1	2	1	3
Verwerkt in winst en verliesrekening	0	0	0	0
Stand per 31 december 2025	1	2	0	3

De latente belastingvordering als gevolg van tijdelijke verschillen, bedraagt ultimo 2025 € 3 miljoen (2024: € 3 miljoen). Het deel van de opgenomen latente belastingvorderingen dat naar verwachting binnen 12 maanden na balansdatum verrekenbaar zal zijn bedraagt € 0,4 miljoen (2024: € 0,3 miljoen).

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

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

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

Overige vorderingen

Bedragen in miljoenen euro's	Overige vorderingen	Totaal
Stand per 1 januari 2025	3	3
Mutaties		
Toevoegingen	1	1
Gefactureerde termijnen	0	0
Stand per 31 december 2025	3	3

De overige vorderingen bestaan ultimo 2025 enerzijds uit een vordering op Hof van Twente van € 1,3 miljoen (2024: € 1,4 miljoen), waarbij overeengekomen is dat in het kader van de “Realisatieovereenkomst acht openbare NABO's te Hof van Twente”, de vordering in tien jaarlijkse termijnen betaald zal gaan worden. Het kortlopende deel van deze vordering is € 0,2 miljoen. Daarnaast is er een vordering van € 2,0 miljoen (2024: € 1,3 miljoen) verantwoord als gevolg van voorschotbetalingen aan een opdrachtnemer van ProRail. Het kortlopende deel van deze vorderingen is € 0,6 miljoen.

4. Voorraden

Bedragen in miljoenen euro's	31 december 2025	31 december 2024
Aanschafwaarde voorraad onderdelen	18	19
Voorziening incourant	-1	-1
Totaal	17	17

De boekwaarde van de voorraden die op balansdatum zijn gewaardeerd tegen lagere opbrengstwaarde, bedraagt € 1 miljoen (2024: € 1 miljoen). De mutatie in voorziening incourant is ten laste van de winst- en verliesrekening gekomen. De voorraadwaardering op basis van de actuele waarde wijkt niet materieel af van bovenstaande waardering.

5. Onderhanden projecten in opdracht van derden

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

Bedragen in miljoenen euro's	2025	2024
Stand vordering omgevingswerken per 1 januari	-2	-2
Kosten in het boekjaar	85	102
Gedeclareerde bedragen in het boekjaar	-81	-101
Stand vordering omgevingswerken per 31 december	3	-2
Onderhanden projecten in opdracht van derden	4	5
Vooruitgefactureerde bedragen aan derden	2	7
Stand vordering omgevingswerken per 31 december	3	-2

6. Vorderingen en overlopende activa

Bedragen in miljoenen euro's	2025	2024
Vorderingen op derden	40	67
Overige kortlopende vorderingen	103	123
Overlopende activa	36	45
Stand per 31 december	178	235

Bij de waardering van de vorderingen is bij de vorderingen op derden en vorderingen uit hoofde van door derden veroorzaakte schades rekening gehouden met mogelijke oninbaarheid van € 0,2 miljoen (2024: € 0,1 miljoen). Alle posten hebben een resterende looptijd korter dan een jaar.

Vorderingen op derden

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

Overige kortlopende vorderingen

Bedragen in miljoenen euro's	31 december 2025	31 december 2024
Vorderingen belastingen	11	-
Vorderingen op Rijksoverheid	30	58
Overige vorderingen	61	65
Totaal	103	123

De vordering belastingen bestaan uit de te vorderen omzetbelasting met betrekking tot het vierde kwartaal. Ultimo 2025 was met betrekking tot de omzetbelasting sprake van een te vorderen positie € 11 miljoen (2024: € 16 miljoen schuld).

De vorderingen op Rijksoverheid van € 30 miljoen ultimo 2025 heeft betrekking op een van de Rijksoverheid te vorderen positie omzetbelasting over de EOVS-subsidie (2024: € 30 miljoen). In 2024 was daarnaast een vordering opgenomen met betrekking tot declaraties van MIRT/aanleg subsidies van € 22 miljoen.

In de overige vorderingen ultimo 2025 is onder andere een bedrag inzake nog te factureren gebruiksvergoeding van € 35 miljoen opgenomen (2024: € 39 miljoen). Voor nog te factureren bedragen in het kader van investeringswerken in (im)materiele vaste activa aan derden is een bedrag van € 18 miljoen (2024: € 19 miljoen) opgenomen. Daarnaast is er voor € 4 miljoen (2024: € 4 miljoen) aan nog te ontvangen rente en voor € 4 miljoen (2024: € 3 miljoen) aan nog terug te factureren bedragen in het kader van planstudiekosten opgenomen.

Overlopende activa

De overlopende activa bestaan uit vooruitbetalingen en voorschotten. De vooruitbetalingen hebben voornamelijk betrekking op ICT gerelateerde zaken (software en licenties) en bedroegen ultimo 2025 € 21 miljoen (2024: € 20 miljoen). De voorschotten bestaan voornamelijk uit vooruitbetaalde bedragen aan Rijkswaterstaat in het kader van het gevelisolatieproject en bedroegen ultimo 2025 € 9 miljoen (2024: € 14 miljoen). Het totaalbedrag bedrag dat langlopend is bedraagt per ultimo 2025 € 1 miljoen.

7. Liquide middelen

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	31 december 2025	31 december 2024
Totaal banktegoeden	611	468

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

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

In de liquide middelen is een bedrag van € 0,3 miljoen (2024: € 0,3 miljoen) aan afgegeven garanties voor met name huurovereenkomsten begrepen. Over dit bedrag kan ProRail niet vrij beschikken.

Daarnaast is een bedrag van € 45 miljoen opgenomen onder de liquide middelen voor het uitvoeren van contractmanagement taken ten behoeven van HSL-Zuid. Deze taken worden onder verantwoordelijkheid uitgevoerd van de concessiehouder HSL-Zuid (ministerie van Infrastructuur en Waterstaat). ProRail kan daarom niet vrij beschikken over dit bedrag. Onder de Overige kortlopende schulden / Schulden aan Rijksoverheid is de verplichting verantwoord. De kasstromen voor het uitvoeren van de betreffende contractmanagement taken worden gesaldeerd opgenomen in het kasstroomoverzicht. Het saldo van de ontvangsten en betalingen bedroeg in 2025 € 21 miljoen en is onder de kasstroom uit operationele activiteiten bij de Betalingen aan leveranciers verantwoord.

8. Eigen vermogen

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	Gestort kapitaal	Wettelijke reserve	Agio	Overige reserves	Onverdeeld resultaat	Totaal
Stand per 1 januari 2025	0,02	22	1.599	-17	-	1.604
<i>Mutaties</i>						
Mutatie reserve	-	-4	-	4	-	-
Resultaat lopend boekjaar	-	-	-	-	-	-
Stand per 31 december 2025	0,02	18	1.599	-13	-	1.604

Aandelenkapitaal

Het maatschappelijke aandelenkapitaal bedraagt € 90.000 en is verdeeld in 200 aandelen van elk € 450,-. Het geplaatste en gestorte aandelenkapitaal bestaat uit 44 aandelen (2024: 44 aandelen) en bedraagt € 19.800 (2024: € 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 2025 is een nettoresultaat van € – miljoen (2024: € – miljoen) behaald.

Voorstel tot resultaatsbestemming

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

9. Voorzieningen

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	Stand per 1 januari 2025	Toevoegingen	Onttrekkingen	Vrijval	Stand per 31 december 2025
Jubileumuitkeringen	10	1	-1	-	10
Voorziening voor beëindiging dienstverband	-	1	-	-	1
Voorziening uit hoofde van claims, geschillen en rechtsgedingen	27	7	-20	-3	10
Overige	28	35	-19	-3	41
Totaal	65	44	-40	-7	63

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 2025.

De gehanteerde veronderstellingen zijn als volgt:

	2025	2024
Disconteringsvoet	3,91%	3,18%
Arbeidsongeschiktheidsrisico (leeftijdsafhankelijk)	0%-1,71%	0%-1,71%
Kans uitdiensttreding (leeftijdsafhankelijk)	0%-5%	0%-5%
Algemene loonronde	2%	2%
Individuele verhogingen (leeftijdsafhankelijk)	0%-4%	0%-4%

Het kortlopend gedeelte van de jubileumvoorziening bedraagt € 1 miljoen.

Voorziening beëindiging dienstverband

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	Stand per 1 januari 2025	Toevoegingen	Onttrekkingen	Vrijval	Stand per 31 december 2025
Reorganisatievoorziening	-	1	-	-	1
Voorziening voor ontslagvergoedingen	-	0	-	-	0
Totaal	-	1	-	-	1

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 € 1 miljoen.

Voorziening voor ontslagvergoedingen

In de voorziening voor ontslagvergoedingen zijn transitievergoedingen en salariskosten van medewerkers tot het einde van de opzegperiode verantwoord, waarbij geen verdere arbeidsprestaties verricht worden.

Voorziening uit hoofde van claims, geschillen en rechtsgedingen

De voorziening is bestemd ter dekking van de mogelijke uitkomsten inzake lopende claims en procedures. Het langlopend gedeelte van deze voorziening bedraagt € 2 miljoen.



Voorzieningen overig

In de overige voorzieningen zijn onder andere reserveringen opgenomen in het kader van overeenkomsten met derden waarin afspraken zijn gemaakt inzake PGO-regelingen. Deze voorziening dient ter dekking van de uitkomsten van deze regelingen en zijn naar verwachting kortlopend.

10. Langlopende schulden

Bedragen in miljoenen euro's	31 december 2025	31 december 2024
Onderhandse leningen	73	73
Verplichting Regeling 'Eerder stoppen met werken'	2	2
Overlopende passiva	20.148	19.425
Totaal	20.223	19.499

Onderhandse leningen

Bedragen in miljoenen euro's	Institutionele beleggers	Totaal
Stand per 1 januari 2025	73	73
Mutaties		
Toevoegingen	-	-
Aflossingen	-	-
Stand per 31 december 2025	73	73

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

Specificatie onderhandse leningen:

Bedragen in miljoenen euro's	< 1 jaar	1 - 5 jaar	> 5 jaar	Totaal
2% tot 4%	-	-	-	-
4% tot 6%	-	-	-	-
6% tot 8%	-	73	-	73
	-	73	-	73

Reële waarde

De reële waarde van de onderhandse leningen bedraagt € 79 miljoen (2024: € 82 miljoen) en is bepaald met behulp van beschikbare marktinformatie en schattingsmethoden. De marktwaarde van de onderhandse leningen is geschat aan de hand van de contante waarde van de toekomstige kasstromen tegen de geldende marktrente. Als grondslag voor de marktrente is hierbij gebruik gemaakt van rentevoeten op Europese staatsleningen met vergelijkbare looptijd.

Verplichting Regeling 'Eerder stoppen met werken'

In de cao 1 juli 2024 – 1 januari 2026 is de Regeling 'Eerder stoppen met werken' opgenomen, in het pensioenakkoord staat deze regeling bekend als de Regeling voor Vervroegd Uittreden (RVU). Met deze regeling kunnen medewerkers die behoren tot vastgestelde doelgroepen, maximaal 36 maanden eerder dan de AOW-datum, uit dienst gaan met een uitkering van ProRail. De uitkering is gelijk aan de RVU-drempelvrijstelling ter hoogte van € 2.273 bruto per maand. De looptijd van de regeling is 1 januari 2022 tot en met 31 december 2025. In het nieuwe CAO akkoord dat is getekend in januari 2026 (geldig van 1 januari 2026 tot 1 april 2027) is een nieuwe RVU regeling opgenomen voor zware beroepen.

Onder de verplichting regeling 'Eerder stoppen met werken' is het deel van de verplichting opgenomen jegens personeelsleden die ultimo 2025 reeds geopteerd hebben voor gebruikmaking van de regeling. De toevoeging aan de verplichting gedurende een boekjaar vindt plaats ten laste van het resultaat.



Ten aanzien van personeelsleden die ultimo 2025 kunnen opteren voor deze regeling maar dat nog niet hebben gedaan en voor de personeelsleden die gedurende de looptijd van de regeling gebruik kunnen gaan maken, verwijzen we naar onderdeel 13. Niet in de balans opgenomen verplichtingen en regelingen.

Bedragen in miljoenen euro's	Totaal
Verplichting Regeling 'Eerder stoppen met werken' - kortlopend	2
Verplichting Regeling 'Eerder stoppen met werken' - langlopend	2
Stand per 1 januari 2025	4
Mutaties	
Toevoeging	3
Onttrekking	-3
Vrijval	
Stand per 31 december 2025	4
Verplichting Regeling 'Eerder stoppen met werken' - kortlopend	2
Verplichting Regeling 'Eerder stoppen met werken' - langlopend	2
Stand per 31 december 2025	4

Overlopende passiva

Bedragen in miljoenen euro's	31 december 2025	31 december 2024
Vooruitontvangen omgevingswerken	234	224
Investeringsbijdragen	19.879	19.201
Bijdragen Fietsparkeren Amsterdam	35	-
Totaal	20.148	19.425

Vooruitontvangen omgevingswerken

ProRail voert in opdracht van derden, voornamelijk gemeenten en provincies, werken uit zoals onderdoorgangen, spoorwegovergangen en geluidswallen. Deze partijen hebben aan ProRail een vergoeding betaald bij oplevering van het werk of betalen jaarlijkse vergoedingen. Deze vergoedingen worden door ProRail onder de overlopende passiva verantwoord als bijdrage voor periodiek onderhoud aan en toekomstige vernieuwing van deze objecten. Hiernaast is er sprake van oprenting tegen 3,0% (2024: 2,6%). Ten aanzien van de aanwending bij onderhoud wordt verondersteld dat deze gelijk is aan de jaarlijkse bijdragen en oprenting over de gestorte afkoopsommen (€ 11 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 2025 was de vrijval € 1 miljoen. De verantwoorde bijdrage inzake omgevingswerken heeft overwegend een langlopend karakter.

Bedragen in miljoenen euro's	Onderhoud	Vernieuwing	Totaal
Omgevingswerken – kortlopend	-	1	1
Omgevingswerken – langlopend	68	156	224
Stand per 1 januari 2025	68	157	225
Mutaties			
Bijdragen	12	5	17
Oprenting	2	5	7
Aanwending	-11	-2	-12
Vrijval	-0	-	-0
Stand per 31 december 2025	71	165	236
Omgevingswerken – kortlopend	-	2	2
Omgevingswerken – langlopend	71	163	234
Stand per 31 december 2025	71	165	236



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 € 689 miljoen (2024: € 688 miljoen).

Onder de investeringsbijdragen is een bedrag van € 53 miljoen (2024: € 51 miljoen) opgenomen voor verwachte tekorten op de dekking van de kosten voor Projectmanagement, Engineering, Administratie en Toezicht (PEAT) die gemaakt worden in de planuitwerkingsfase en de realisatiefase van een project (AK schommelfonds).

Bedragen in miljoenen euro's	Rijksoverheid	Derden	Totaal
Investeringsbijdragen - kortlopend	502	101	604
Investeringsbijdragen - langlopend	16.032	3.169	19.201
Stand per 1 januari 2025	16.534	3.270	19.804
Mutaties			
Ontvangen bijdragen	1.204	254	1.458
Desinvesteringen	-82	-20	-102
Afschrijvingen	-532	-84	-615
Overige mutaties	-24	-2	-26
Stand per 31 december 2025	17.100	3.419	20.519
Investeringsbijdragen - kortlopend	528	112	639
Investeringsbijdragen - langlopend	16.572	3.307	19.879
Stand per 31 december 2025	17.100	3.419	20.519

Ontvangen bijdragen

De toevoegingen van de investeringsbijdragen betreffen de ontvangen bijdragen van de Rijksoverheid voor 2025 van € 1.204 miljoen (2024: € 1.253 miljoen) en van derden, met name gemeenten en provincies van € 254 miljoen (2024: € 187 miljoen).

Desinvesteringen

De amortisatie als gevolg van desinvesteringen hebben grotendeels betrekking op projecten binnen de categorie Werken in constructie, waaronder de afwaardering TAPS zie toelichting op de Immateriële vaste activa, 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.

Vaste bijdrage Programma Fietsparkeren

In het Programma Fietsparkeren bij station levert de Gemeente Amsterdam een vaste bijdrage van € 48,8 miljoen voor de realisatie van ‘Projectovereenkomst Fietsenstalling Stationsplein Oost 3e Fase (SOOS) Amsterdam Centraal Station’. In 2025 heeft Gemeente Amsterdam het resterende deel van deze bijdrage ter hoogte van € 38 miljoen betaald. ProRail zal deze bijdrage aanwenden ten behoeve van de realisatie van het project.

Bedragen in miljoenen euro's	2025	2024
Bijdragen Fietsparkeren Amsterdam - kortlopend	-	-
Bijdragen Fietsparkeren Amsterdam - langlopend	-	-
Stand per 1 januari 2025	-	-
Mutaties		
Ontvangen bijdragen	38	-
Oprenting	0	-
Aanwending	-2	-
Stand per 31 december 2025	36	-
Bijdragen Fietsparkeren Amsterdam - kortlopend	1	-
Bijdragen Fietsparkeren Amsterdam - langlopend	35	-
Stand per 31 december 2025	36	-

11. Kortlopende schulden en overlopende passiva

Bedragen in miljoenen euro's	2025	2024
Leveranciers en handelscrediteuren	16	23
Belastingen en sociale lasten	29	51
Overige kortlopende schulden	380	324
Overlopende passiva	667	568
Stand per 31 december	1.092	967

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 2025 van € 29 miljoen (2024: € 35 miljoen). Ultimo 2025 is met betrekking tot de omzetbelasting sprake van een te vorderen positie van € 10 miljoen (2024: € 15 miljoen schuld).

Overige kortlopende schulden

Bedragen in miljoenen euro's	2025	2024
Schulden aan Rijksoverheid	163	101
Vooruitontvangen subsidiebedragen	78	76
Personeelsaanspraken (vakantiegeld en vrijetijdsaanspraken)	44	36
Nog te ontvangen facturen	83	94
Overige kortlopende schulden	12	17
Stand per 31 december	380	324

Schulden aan Rijksoverheid

De kortlopende schulden Rijksoverheid hebben met name betrekking op terug te betalen beschikte middelen. Ultimo 2025 is voor de EOV-afrekening 2025 een terug te betalen bedrag van € 73 miljoen (2024: € 57 miljoen vordering) verantwoord. Daarnaast zijn onder de schulden aan Rijksoverheid de ontvangen gelden van het ministerie voor het uitvoeren van de contractmanagement taken ten behoeve van HSL Zuid. Deze verplichting bedraagt ultimo 2025 € 45 miljoen (2024: € 24 miljoen).

Vooruitontvangen subsidiebedragen

Bedragen in miljoenen euro's	31 december 2025	31 december 2024
Voorfinanciering van geoormerkte programma's	0	1
Vooruitontvangen subsidiegelden aanleg (MIRT)	0	1
Vooruitontvangen gelden van de Europese Unie	45	43
Vooruitontvangen gelden van lagere overheden en derden	33	31
FENS projecten	0	0
Totaal	78	76

Overige kortlopende schulden

In de overige kortlopende schulden is per ultimo 2025 een bedrag van € 2 miljoen verantwoord inzake vooruitontvangen bedragen betreffende onderhanden projecten derden.

Overlopende passiva

Bedragen in miljoenen euro's	2025	2024
Investeringsbijdragen	639	604
Vooruitontvangen omgevingswerken	2	1
Afkoop bijdrage fietsenstalling Amsterdam	1	0
Egalisatierekening	24	-36
Totaal	667	568

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 2025 is als volgt:

Bedragen in miljoenen euro's	2025	2024
Stand per 1 januari	-36	-67
Mutaties		
Resultaat	13	30
Overige	47	1
Stand per 31 december	24	-36

Mutatie resultaat

Het resultaat 2025 van € 13 miljoen positief (2024: € 30 miljoen positief) betreft het verschil tussen de verleende subsidie in 2025 en de werkelijke kosten van de door subsidieverlener opgedragen taken.

Mutatie overige

De mutatie op de regel 'Overige' is in 2025 € 47 miljoen en heeft betrekking op de definitieve vaststelling van de EOV subsidie van 2024.

12. Financiële instrumenten

Algemeen

De in deze toelichting opgenomen gegevens verschaffen informatie die behulpzaam is bij het schatten van de omvang van risico's die verbonden zijn aan zowel de in de balans opgenomen als de niet in de balans opgenomen financiële instrumenten. Het betreft hier elke overeenkomst die leidt tot een financieel actief bij één partij en een financiële verplichting of eigen- vermogensinstrument bij een andere partij. Hieronder vallen traditionele financiële instrumenten, zoals vorderingen, schulden en effecten.

ProRail maakt in de normale bedrijfsuitoefening gebruik van financiële instrumenten die de onderneming blootstelt aan rente- en kredietrisico. Om deze risico's te beheersen heeft ProRail een beleid inclusief een stelsel van limieten en procedures opgesteld om de risico's van onvoorspelbare ongunstige ontwikkelingen op de financiële markten en daarmee de financiële prestaties van de onderneming te beperken.

Kredietrisico

ProRail handelt enkel met kredietwaardige partijen en heeft procedures opgesteld om de kredietwaardigheid te bepalen. Er zijn richtlijnen opgesteld om de omvang van het kredietrisico bij elke partij te beperken. Bovendien bewaakt ProRail voortdurend zijn vorderingen en hanteert ProRail een strikte aanmaningsprocedure. Door de bovenstaande maatregelen is het kredietrisico voor ProRail minimaal. Verder zijn er geen belangrijke concentraties van kredietrisico binnen ProRail.

Renterisico

De langlopende leningen van ProRail hebben een vast rentepercentage waardoor ProRail een aanvaardbaar risico loopt dat de waarde van de leningen zal dalen respectievelijk stijgen als gevolg van veranderingen in de marktrente. Het aflossingsschema en de opbouw van de van toepassing zijnde rentepercentages zijn opgenomen bij de toelichting op de langlopende schulden.

13. Niet in de balans opgenomen verplichtingen en regelingen

Concessie

Aan ProRail is door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een concessie verleend voor het beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur voor de periode 2015-2025. De beheerconcessie zou op 1 januari 2025 aflopen, maar het ministerie heeft de einddatum van de beheerconcessie 2015-2025 verlengd tot aan 1 januari 2029. Hiermee heeft het ministerie geborgd dat ProRail de beheerder van de Nederlandse hoofdspoorweginfrastructuur blijft.

Het beheer heeft betrekking op het onderhoud van de hoofdspoorweginfrastructuur, de voorbereiding en uitvoering van de uitbreiding van de hoofdspoorweginfrastructuur, de eerlijke, niet-discriminerende en transparante verdeling van de capaciteit van de hoofdspoorweginfrastructuur en het leiden van het verkeer over de hoofdspoorweginfrastructuur.

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

Investeringsverplichtingen

De aangegane financiële verplichtingen inzake investeringen en onderhanden projecten bedroegen per ultimo 2025 circa € 2,3 miljard (2024: € 2,4 miljard). De daling is te verklaren door de verwachte daling van de productie in de toekomst.

Meerjarencontracten

ProRail heeft overeenkomsten afgesloten voor schoonmaak en onderhoud transferruimten van stations met een waarde van circa € 95 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	203	497	46	746
Huisvesting (huur en servicekosten)	11	22	6	39
Lease (auto's)	8	22	13	43
ICT-Beheer	256	517	283	1.056
Onderhoud beveiligingssystemen, liften en roltrappen	41	95	51	187
Diverse overeenkomsten	110	227	27	364
	630	1.380	427	2.436

De in de winst- en verliesrekening opgenomen leasekosten voor auto's bedroegen over € 4,9 miljoen. In de leaseovereenkomsten zijn opties tot verlenging opgenomen. De in de winst- en verliesrekening opgenomen huurkosten inzake huisvesting waren € 8,7 miljoen. In een aantal huurovereenkomsten zijn (stilzwijgende) opties tot verlenging opgenomen.

Omgevingsvergunningen milieu

Milieuwetgeving verplicht ProRail om omgevingsvergunningen milieu te verkrijgen voor de emplacementen in zijn beheer. In deze omgevingsvergunningen is de toegestane milieu ruimte geregeld die gepaard gaat met de activiteiten van vervoerders op die emplacementen, dat wil zeggen de hoeveelheid geluid dat mag worden gemaakt en welk risico vanwege het rangeren met gevaarlijke stoffen toelaatbaar is. De verplichtingen die hieruit voortvloeien hebben geleid tot maatregelen aan het rijdend materieel en emplacementen.

Het Uitvoeringsprogramma Geluid Emplacementen (UPGE) is erop gericht dat na afronding van het programma alle emplacementen voldoen aan de geluidsnormen uit de Handreiking industrielawaai en vergunningverlening 1998 (beoordeeld volgens de Circulaire piekgeluiden spoorwegemplacementen d.d. 19 december 2003) dan wel aan de eisen uit de omgevingsvergunning als die hogere waarden dan de Handreiking toelaten.

Het programma bestaat enerzijds uit de deelprogramma's 'terugdringen booggeluid' en 'terugdringen voeggeluid' en anderzijds uit een aantal deelprojecten op emplacementen waar extra maatregelen (geluidsschermen en/of gevelmaatregelen) nodig zijn om aan de normen te kunnen voldoen. De deelprogramma's 'terugdringen booggeluid' en 'terugdringen voeggeluid' zijn in 2013 afgerond. De deelprojecten op emplacementen waar extra maatregelen nodig zijn, zijn afgerond. De verwachting is dat het volledige programma in 2026 afgerond zal worden.

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft voor het UPGE een totaalbudget van € 106 miljoen ter beschikking gesteld.

Pensioenverplichtingen

ProRail is aangesloten bij de pensioenregeling voor de bedrijfstak Spoorwegen die is ondergebracht bij het Pensioenfonds Rail & OV. Deze pensioenregeling geldt voor alle medewerkers in loondienst van ProRail en verplicht ProRail tot het betalen van een vooraf vastgesteld jaarlijks premiepercentage. Het percentage is op grond van het cao akkoord van december 2025 verlaagd naar 26,6% (2024: 26,8%).

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 141,5% per 31 december 2025 (per 31 december 2024: 128,6%).

De wet- en regelgeving stelt eisen aan de berekening van de dekkingsgraad en het minimum niveau van de dekkingsgraad (105%).

Regeling 'Eerder stoppen met werken'

In de cao 1 juli 2024 – 1 januari 2026 is de Regeling 'Eerder stoppen met werken' opgenomen. In het pensioenakkoord staat deze regeling bekend als de Regeling voor Vervroegd Uittreden (RVU). De looptijd van de regeling is 1 januari 2022 tot en met 31 december 2025. In het nieuwe cao akkoord dat is getekend in januari 2026 (geldig van 1 januari 2026 tot 1 april 2027) is een nieuwe RVU regeling opgenomen voor zware beroepen.

Met de per ultimo 2025 geldende RVU regeling kunnen medewerkers die behoren tot vastgestelde doelgroepen, maximaal 36 maanden eerder dan de AOW-datum, uit dienst gaan met een uitkering van ProRail. De uitkering is gelijk aan de RVU-drempelvrijstelling ter hoogte van €2.273 (2024: €2.182) bruto per maand.

Onder de langlopende schulden is een verplichting inzake de regeling 'Eerder stoppen met werken' verantwoord. Dit betreft de verplichting jegens personeelsleden die ultimo 2025 reeds geopteerd hebben voor gebruikmaking van de regeling.

Ten aanzien van personeelsleden die ultimo 2025 kunnen opteren voor deze regeling maar dat nog niet hebben gedaan en voor de personeelsleden die gedurende de looptijd van de regeling gebruik kunnen gaan maken, kan gezien het nieuwe karakter van de regeling geen betrouwbare schatting gemaakt worden van de verwachte deelnamekansen en daarmee van een mogelijke verplichting. Op grond van het voorgaande heeft ProRail B.V. per ultimo 2025 derhalve geen voorziening getroffen.

Claims

ProRail B.V. is gegeven de aard van het bedrijf van tijd tot tijd betrokken in rechtsgeschillen naar aanleiding van ingediende, doch betwiste claims. Mede gebaseerd op juridisch advies, is een voorziening opgenomen inzake een beperkt aantal lopende zaken en is ProRail voorts van mening dat de uitkomst van de overige lopende zaken geen invloed van materiële betekenis zal hebben op de financiële positie van ProRail B.V. ofwel per ultimo boekjaar geen betrouwbare schatting te bepalen is van de uitkomst van deze zaken. Daarnaast is het mogelijk dat voor een deel van een verantwoorde claim op basis van verhaalsrecht een vordering verantwoord kan worden. Dergelijke vorderingen worden enkel verantwoord wanneer hier voldoende zekerheid over is.

Overig

In de overeenkomsten Prestatiegericht Onderhoud (PGO) zijn tussen de partijen afspraken gemaakt inzake zogeheten bonus/malus regelingen. Waar per ultimo van het kalenderjaar duidelijk is welke vordering/verplichting hieruit voortvloeit voor ProRail zijn deze verantwoord onder respectievelijk de overige vorderingen/overige schulden. Indien sprake is van een schattingselement bij de bonus, het waarschijnlijk is dat voor de afwikkeling van die verplichting een uitstroom van middelen noodzakelijk is en een betrouwbare schatting van de omvang van de verplichting kan worden gemaakt, dan wordt deze verantwoord onder de overige voorzieningen. Indien geen betrouwbare schatting van de omvang van de verplichting gemaakt kan worden is sprake van een niet uit de balans blijkende verplichting.

Meldingen

Per jaareinde lopen onderzoeken die voortvloeien uit interne of externe meldingen in het kader van meldingen vermoede misstanden. De afwikkeling van dergelijke onderzoeken na balansdatum kan potentieel invloed hebben op cijfers in deze jaarrekening. ProRail verwacht dat hier geen sprake is van een materiële invloed.



14. Bedrijfsopbrengsten

Bedragen in miljoenen euro's	2025	2024
Exploitatiebijdragen Rijksoverheid	1.308	1.268
Gebruiksvergoeding	418	421
Overige netto omzet	57	50
Geactiveerde productie eigen bedrijf	146	145
Overige bedrijfsopbrengsten	6	6
Totaal	1.935	1.890

Exploitatiebijdragen Rijksoverheid

De verantwoorde bijdragen betreffen de van de Rijksoverheid verkregen middelen voor capaciteitsmanagement, verkeersleiding, onderhoud en kapitaallasten van het landelijke railnet. De verantwoorde bijdragen bestaan uit de onderstaande componenten:

Bedragen in miljoenen euro's	2025	2024
Initiële beschikking op (subsidie-)aanvraag	1.834	1.738
Aanvullende subsidiebeschikking	205	286
Vaststelling subsidie	-	-
	2.039	2.024
Overige (project-)beschikkingen	110	105
Overloop vanuit beschikkingen voorgaand jaar	-	-
	110	105
	2.149	2.129
Financiering investeringswerken	-776	-804
Verschuiving in tijd	-66	-57
Overheveling projecten naar volgend jaar	-	-
Overheveling projecten van volgend jaar	-	-
	-841	-861
Totaal exploitatiebijdragen	1.308	1.268

De aanvullend beschikte subsidie voor kapitaallasten en onderhoud van het landelijke spoorwegnet in 2025 van € 205 miljoen heeft grotendeels betrekking op indexeringsverschil 2024 (€ 47 miljoen) en indexatie 2025 (€ 36 miljoen), derving gebruikersvergoeding (€ 51 miljoen), gematerialiseerde risico's (€ 55 miljoen).

Gebruiksvergoeding

Bedragen in miljoenen euro's

	2025	2024
Opbrengsten gebruiksvergoeding	419	421
Compensatieregelingen	-1	-1
Totaal gebruiksvergoeding	418	421

De in rekening gebrachte gebruiksvergoeding over 2025 bedraagt € 418 miljoen (2024: € 421 miljoen), waarvan het merendeel betrekking heeft op personenvervoerders. Deze bedragen hebben betrekking op de aan spoorwegondernemingen in rekening gebrachte vergoedingen voor het gebruik van het gemengde net inclusief HSL-Zuid en Betuweroute.

Overige netto omzet

De overige netto-omzet bestaat onder andere uit periodieke ontvangsten lagere overheden, opbrengsten inzake de levering van reisinformatie aan vervoerders en opbrengsten voor projectstudies en bedraagt € 57 miljoen over 2025 (€ 2024: 50 miljoen).

Geactiveerde productie eigen bedrijf

Geactiveerde productie eigen bedrijf is het toerekenen aan c.q. het doorbelasten van de uren van projectmedewerkers tegen een kostendekkend tarief aan investeringswerken. Hierdoor worden alle investeringsuitgaven geactiveerd, naast engineerings- en bouwkosten ook de kosten van projectmanagement. Algemene overheadkosten worden niet geactiveerd.

Overige bedrijfsopbrengsten

Overige opbrengsten bedragen ultimo 2025 € 6 miljoen (2024: € 6 miljoen) en bestaan uit opbrengsten die niet tot de netto-omzet van ProRail behoren, zoals huuropbrengsten en vergoedingen voor detachering van medewerkers.

15. Bedrijfslasten

Kosten uitbesteed werk en overige externe kosten

Bedragen in miljoenen euro's

	2025	2024
Kosten van uitbesteed werk	-987	-944
Overige externe kosten	-195	-190
Totaal kosten van uitbesteed werk en overige externe kosten	-1.182	-1.134

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

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

Procentuele verdeling naar activiteiten

	2025	2024
Grootschalig onderhoud	16%	15%
Kleinschalig onderhoud	35%	35%
Transfer	11%	10%
Beheer	26%	27%
Overige vervangingen	0%	1%
Aanleg realisatie	2%	1%
Onderzoeken	2%	2%
Apparaat	9%	9%
	100%	100%

Kosten van uitbesteed werk

Bedragen in miljoenen euro's

	2025	2024
Infrastructurele kosten	-682	-638
Inspecties en onderzoek	-40	-42
ICT-diensten	-162	-154
Onroerende zaken	-2	-2
Advies	-52	-56
Inhuur	-49	-52
Totaal kosten van uitbesteed werk	-987	-944

Infrastructureel

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

Inspecties en onderzoek

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

ICT-diensten

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

Advies

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

Inhuur

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

Honoraria van de accountant

Onderstaande honoraria zijn in 2025 ten laste van het resultaat (Advies) van ProRail gebracht inzake accountantskosten en adviesdiensten door de externe accountant van ProRail. Voor de controle van kalenderjaar 2025 is ProRail ten gevolge van een aanbesteding gewisseld van accountant. EY Accountants B.V. is hierbij de nieuwe accountant geworden.

Bedragen in miljoenen euro's

	2025			2024		
	EY	Deloitte	Totaal	EY	Deloitte	Totaal
Onderzoek van de jaarrekening	0,2	0,4	0,5	-	0,5	0,5
Andere controleopdrachten	0,2	0,5	0,7	-	0,6	0,6
Adviesdiensten op fiscaal terrein	-	-	-	-	-	-
Andere niet controlediensten	0,2	0,0	0,2	-	0,1	0,1
Totaal honoraria	0,6	0,9	1,5	-	1,3	1,3

In het honorarium voor de controle van de jaarrekening van ProRail B.V. zijn de werkzaamheden voor de jaarrekening en daarmee verband houdende verantwoordingen van ProRail opgenomen. De overige controle-opdrachten betreffen de controlewerkzaamheden voor projectverantwoordingen en het jaarverslag. Andere niet controlediensten betreft voor EY in 2025 de afronding van opdrachten verstrekt voordat de opdracht tot controle van de jaarrekening is overeengekomen. Er zijn in het boekjaar geen adviesdiensten op fiscaal terrein door de accountant uitgevoerd.

Overige externe kosten

Bedragen in miljoenen euro's

	2025	2024
NUTS-kosten	-96	-89
Huisvesting	-43	-45
Materialen	-24	-21
Overige externe kosten	-33	-35
Totaal overige externe kosten	-195	-190

Nutsvoorzieningskosten

Onder nutsvoorzieningskosten zijn de kosten voor aansluit- en transportkosten voor de tractie energievoorziening en de gemeentelijke heffingen zoals leges en belastingen. Deze kosten hebben voornamelijk betrekking op de beheeractiviteiten van ProRail B.V.

Huisvesting

Onder huisvesting worden de huisvestingskosten verantwoord m.b.t. de activiteiten voor beheer (o.a. verkeersleidingsposten) en ProRail kantoren. Dit betreft o.a.:

- huur en onderhoud van gebouwen en terreinen;
- facilitaire energie (elektriciteit, gas, water en warmte voor ProRail gebouwen, infrastructurele voorzieningen en stations); en
- beveiligingsdiensten.

Materialen

Onder materialen worden de kosten verantwoord voor ingekochte materialen voor treinbeveiliging, 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>	2025	2024
Lonen en salarissen	-463	-436
Overige personeelskosten	-41	-47
Totaal	-504	-483

In 2025 waren 7 medewerkers werkzaam in het buitenland.

Verdeling van fte's (gemiddeld aantal fte's)

	2025	2024
Rvb en overige ExCo	8	8
Capaciteitsmanagement	282	283
Operatie	3.372	3.329
Projecten	728	736
Staven	941	876
	5.330	5.231

Sociale lasten

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2025	2024
Totaal	-132	-124

Het werkgeversaandeel van de pensioenpremies bedraagt € 63,9 miljoen (2024: € 60,2 miljoen).



Bezoldiging commissarissen

De ten laste van ProRail komende beloning van de commissarissen over 2025 bedraagt in totaal € 271.272 (2024: € 245.601). De beloning bestaat uit een vast honorarium, een vergoeding voor deelname aan een of meer commissies en een onkostenvergoeding. In 2025 heeft indexering van de bezoldiging plaatsgevonden. De bezoldiging van de raad van commissarissen over 2025 is als volgt:

2025	Vaste jaarlijkse vergoeding	Vergoeding Audit Commissie	Vergoeding remuneratie, selectie en benoemingscommissie	Vergoeding commissie operatie	Overige vergoedingen	Totaal
J.G.M. Alders	42.130	-	10.338	-	1.653	54.121
C.A.R. Hilhorst	26.787	10.338	-	-	1.653	38.778
M. Hoekstra-van der Deen	26.787	-	10.338	7.754	1.653	46.532
I.S. Damen	26.787	10.338	-	7.754	1.653	46.532
T.R. Bercx	26.787	-	10.338	7.754	1.653	46.532
C.J.A.M. Romme	26.787	10.338	-	-	1.653	38.778
						271.272

2024	Vaste jaarlijkse vergoeding	Vergoeding Audit Commissie	Vergoeding remuneratie, selectie en benoemingscommissie	Vergoeding commissie operatie	Overige vergoedingen	Totaal
J.G.M. Alders	41.281	-	10.130	-	1.620	53.031
C.A.R. Hilhorst	26.247	10.130	-	-	1.620	37.997
M. Hoekstra-van der Deen	26.247	-	10.130	862	1.620	38.859
I.S. Damen	26.247	10.130	-	862	1.620	38.859
T.R. Bercx	26.247	-	10.130	862	1.620	38.859
C.J.A.M. Romme	26.247	10.130	-	-	1.620	37.997
						245.601

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



Bezoldiging bestuurders

De ten laste van ProRail komende beloning van de statutair bestuurders en de overige bestuursleden over 2025 bedraagt in totaal € 692.930 (2024: € 738.430). In deze beloning is voor de statutaire bestuurders een totaalbedrag van € 47 (2024: € 852) opgenomen inzake het gebruik van OV kaarten die beschikbaar zijn gesteld voor gezinsleden in lijn met de cao bepalingen. Het bestuur is gedurende het hele jaar in vaste dienstbetrekking, waarbij Marieke Schöningh (COO) is teruggetreden per 1 september 2025 (zie verder hoofdstuk Corporate Governance in het jaarverslag).

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

Bedragen in euro's	Functie	Bezoldiging bestuurders			Bezoldigingsmaximum (2)	Werkgeversdeel sociale premies	Onkostenvergoeding	Totaal
		Brutoloon	Beloningen betaalbaar op termijn (1)	Subtotaal				
2025								
John Voppen	CEO	224.759	21.160	245.919	246.000	13.266	720	259.905
Mirjam van Velthuisen-Lormans	CFO	224.780	21.160	245.940	246.000	13.266	720	259.926
Marieke Schöningh	COO	149.669	14.107	163.775	163.775	8.844	480	173.099
								692.930
2024								
John Voppen	CEO	211.468	21.486	232.954	233.000	12.468	720	246.142
Mirjam van Velthuisen-Lormans	CFO	211.468	21.486	232.954	233.000	12.468	720	246.142
Marieke Schöningh	COO	211.472	21.486	232.958	233.000	12.468	720	246.146
								738.430

1 Werkgeversdeel pensioenpremie

2 Het bezoldigingsmaximum herrekend naar de omvang en de duur van het dienstverband van de betreffende bestuurder

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 2025 is geen sprake van een recht op overschot.

Afschrijvingskosten immateriële vaste activa

Bedragen in miljoenen euro's	2025	2024
Afschrijvingen imva, gefinancierd door eigen financiering	-4	-4
Afschrijvingen imva, gefinancierd door de Rijksoverheid en derden	-33	-28
Totaal afschrijvingen	-37	-32
Amortisatie imva, gefinancierd door de Rijksoverheid en derden	33	28
Totaal afschrijvingskosten immateriële vaste activa	-4	-4

Amortisatie

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

Afschrijvingskosten materiële vaste activa

Bedragen in miljoenen euro's	2025	2024
Afschrijvingen, gefinancierd door eigen financiering	-74	-77
Afschrijvingen, gefinancierd door de Rijksoverheid en derden	-582	-556
Totaal afschrijvingen	-656	-633
Amortisatie materiële vaste activa, gefinancierd door de Rijksoverheid en derden	582	556
Totaal afschrijvingskosten materiële vaste activa	-74	-77

Amortisatie

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

Overige waardeveranderingen immateriële vaste activa

Bedragen in miljoenen euro's	2025	2024
Overige waardeveranderingen imva, gefinancierd door eigen financiering	-	-
Overige waardeveranderingen imva, gefinancierd door de Rijksoverheid en derden	-1	-0
Totaal overige waardeveranderingen	-1	-0
Amortisatie, gefinancierd door de Rijksoverheid en derden	1	0
Totaal overige waardeveranderingen immateriële vaste activa	-	-

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



Overige waardeveranderingen materiële vaste activa

Bedragen in miljoenen euro's

	2025	2024
Overige waardeveranderingen mva, gefinancierd door eigen financiering	3	-9
Overige waardeveranderingen mva, gefinancierd door de Rijksoverheid en derden	-88	-98
Totaal overige waardeveranderingen	-85	-107
Amortisatie, gefinancierd door de Rijksoverheid en derden	88	98
Totaal overige waardeveranderingen materiële vaste activa	3	-9

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

Overige bedrijfslasten

Bedragen in miljoenen euro's

	2025	2024
Mutatie voorzieningen	-35	-39
Waardevermindering vlottende activa	-0	-0
Verplichting vooruitontvangen gelden omgevingswerken	1	1
Overige	0	0
Totaal overige bedrijfslasten	-34	-38

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

16. Financiële baten en lasten

Bedragen in miljoenen euro's

	2025	2024
Rentelasten en soortgelijke kosten	-12	-12
Rentebaten en soortgelijke opbrengsten	16	20
Totaal financiële baten en lasten	4	8

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



17. Belastingen

Bedragen in miljoenen euro's	2025	2024
Totaal	0,0	-0,3

De belastingen in de winst-en-verlies rekening over 2025: € 0,0 miljoen euro (2024: € -0,3 miljoen euro) bestaan uit latente belastingen van € -0,4 miljoen euro (2024: € 0,2 miljoen euro) en acute belastingen van 2025: € 0,4 miljoen euro (2024: € -0,2 miljoen euro). De latente belastingen betreffen de mutaties in de opgenomen latente belastingvordering voor de tijdelijke verschillen als gevolg van het verschil in commerciële en fiscale waardering.

De acute belastingen hebben betrekking op verschuldigde vennootschapsbelastingen € -0,4 miljoen (2024: € 0,6 miljoen) over het boekjaar 2025. Daarnaast zijn de ultimo 2024 verantwoorde verplichtingen voor de jaren 2023 en 2024 als gevolg van nieuwe inzichten aangepast met € 0,9 miljoen. Voor de acute belastinglast over 2025 is een vennootschapsbelastingtarief van 25,8% toegepast.

Bedragen in miljoenen euro's	2025
Latente belastingen	
Tijdelijke verschillen afschrijvingen gebouwen eigen financiering 2025	-0,1
Tijdelijke verschillen jubileumvoorziening 2025	-0,1
Tijdelijke verschillen nieuwe lijnen 2025	-0,2
	-0,4
Acute belastingen	
Verwachte vennootschapsbelasting 2025	-0,4
Aanpassingen voorgaande jaren	0,9
	0,4
Totaal	0,0

De acute belastinglast van 2025 is als volgt opgebouwd:

Bedragen in miljoenen euro's	2025
Grondslag acute belasting	2
Vennootschapsbelasting	25,8%
Subtotaal	0,4
Tarief correctie	0,0
Totaal	0,4

De effectieve belastingdruk betreft de belastingen (acute en latente belastingen) gedeeld door het resultaat voor belastingen van de fiscale eenheid vennootschapsbelasting. Dit resulteert in een effectieve belastingdruk in 2025 van 0,0% (2024: 1,2%).

Bedragen in miljoenen euro's	2025
Resultaat van de fiscale eenheid VPB voor belastingen	13
Belastingen	0
Effective belastingdruk	0%

Het resultaat van het boekjaar wordt toegevoegd cq onttrokken aan de egalisatierekening onder de Overlopende passiva (Overige kortlopende schulden). De verwachte belastingen op basis van het commerciële resultaat, zijn als gevolg van deze verwerking nihil. De aansluiting naar de effectieve belastingdruk wordt als volgt toegelicht:

Bedragen in miljoenen euro's	2025	%
Resultaat voor belastingen	13	
Belastbaar resultaat Vpb	-	0%
Mutaties		
Permanente verschillen: niet aftrekbare kosten	-0,5	-4%
Overige verschillen	0,2	1%
Totaal	-0,3	-2%

18. Resultaat voor mutatie egalisatierekening

Bedragen in miljoenen euro's		
	2025	2024
Totaal	13	30

Het resultaat voor mutatie egalisatierekening betreft het verschil tussen de verleende subsidie Exploitatie, Onderhoud en Vernieuwing en de werkelijke kosten waarvoor subsidie is verleend en wordt in zijn geheel ten laste onderscheidenlijk ten gunste van de egalisatierekening gebracht.

In 2025 is niet vooraf het volledige bedrag voor prijsindexatie van € 66 miljoen toegekend in de wijzigingsbeschikking. Het deel dat beschikbaar is gekomen is opgenomen in de wijzigingsbeschikking en bedraagt € 36 miljoen. De claim van € 30 miljoen richting het ministerie van IenW loopt mee met de voorjaarsbesluitvorming en krijgt in 2026 vervolg in de subsidievaststelling 2025. Gecorrigeerd voor dit bedrag bedraagt het resultaat 2025 € 43 miljoen positief.

Voor 2024 waren de onderdelen ten aanzien van marktspanning en PGO niet toegekend middels de wijzigingsbeschikking. De beide bedragen (in totaal € 47 miljoen) zijn verrekend middels de subsidievaststelling 2024. Gecorrigeerd voor de niet beschikte bedragen was het resultaat 2023 € 77 miljoen positief.

19. Mutatie egalisatierekening

Bedragen in miljoenen euro's		
	2025	2024
Totaal	-13	-30

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

20. Gebeurtenissen na balansdatum

In februari 2026 hebben ProRail, Arcadis en Movares overeenstemming bereikt over de afronding van het tot 1 januari 2027 lopende contract met Loxia. Loxia levert sinds 2007 essentiële software- en datadiensten, vooral voor treinbeveiliging en -beheersing op het spoor. Per 1 januari 2027 zullen de ongeveer 140 medewerkers van Movares en Arcadis, die binnen Loxia software en datadiensten aan ProRail leveren, in dienst treden bij ProRail. In 2026 zullen stappen gezet worden om de overgang naar ProRail per januari 2027 zorgvuldig invulling te kunnen geven.



Enkelvoudige balans per 31 december 2025

(vóór verwerking van het resultaat)

Bedragen in miljoenen euro's

Activa	31 december 2025	31 december 2024
Vaste activa		
Materiële vaste activa	21- -	-
Financiële vaste activa	22 1.604	1.604
		1.604
Vlottende activa		
Vorderingen	-	-
Liquide middelen	-	-
		-
Totaal Activa		1.604

Passiva	31 december 2025	31 december 2024
Eigen vermogen	23 1.604	1.604
Schulden	-	-
Totaal Passiva	1.604	1.604



Enkelvoudige winst- en verliesrekening per 31 december 2025

Bedragen in miljoenen euro's

	2025		2024
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 2025 van de onderneming. Ten aanzien van de enkelvoudige winst-en-verliesrekening van de onderneming is gebruikgemaakt van de vrijstelling ingevolge artikel 2:402 BW.

Voor zover posten uit de balans en de winst- en verliesrekening hierna niet nader zijn toegelicht, wordt verwezen naar de toelichting op de geconsolideerde jaarrekening.

Grondslagen voor de waardering van activa en passiva en voor de resultaatbepaling

De grondslagen voor de waardering van activa en passiva en voor de resultaatbepaling zijn gelijk aan die voor de geconsolideerde jaarrekening.

21. Materiële vaste activa

Bij de vorming van de verschillende juridisch zelfstandige werkmaatschappijen van N.V. Nederlandse Spoorwegen per 1 januari 1995 is overeengekomen dat het juridisch eigendom van de railinfrastructuur is overgedragen door de N.V. Nederlandse Spoorwegen aan de vennootschap.

Het economisch eigendom is ingebracht bij ProRail B.V. Omdat dit economische eigendom de totale waarde van het onroerend goed vertegenwoordigt, is de waarde op de balans van de Railinfratrust B.V. op nul gesteld. Alle lasten die verbonden zijn aan de railinfrastructuur komen voor rekening van de economisch eigenaar. Hierdoor brengt het houden van het juridisch eigendom geen lasten met zich mee en zijn er geen lasten in de gepresenteerde winst- en verliesrekening verantwoord.

De omvang van de terreinen waarvan het juridische eigendom bij de vennootschap berust heeft ultimo 2025 een omvang van circa 9.906 ha. (2024: 9.895 ha.).

22. Financiële vaste activa

De financiële vaste activa worden gewaardeerd tegen netto vermogenswaarde. De deelneming, zoals bedoeld in artikel 379 Titel 9 BW 2, is ProRail B.V. Het resultaat van deze deelneming bedraagt EUR – miljoen over 2025 (2024: EUR – miljoen).

23. Eigen Vermogen

Het maatschappelijke aandelenkapitaal bedraagt € 90.000 en is verdeeld in 200 aandelen van elk € 450. Het geplaatste en gestorte aandelenkapitaal bestaat uit 44 aandelen (2024: 44 aandelen) en bedraagt € 19.800 (2024: € 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 1 januari 2025	0,02	22	1.599	-17	-	1.604
<i>Mutaties</i>						
Mutatie reserve	-	-4	-	4	-	-
Resultaat lopend boekjaar	-	-	-	-	-	-
Stand per 31 december 2025	0,02	18	1.599	-13	-	1.604



24. Personeelsgegevens

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

Utrecht, 10 april 2026

Raad van Bestuur Railinfratrust B.V.

De heer J. Voppen
Chief Executive Officer

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

Raad van Commissarissen Railinfratrust B.V.

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

De heer C.J.A.M. Romme

Mevrouw M. Hoekstra-Van der Deen

Mevrouw I.S. Damen

Mevrouw C.A.R. Hilhorst

Overige gegevens

Resultaatbestemming

De resultaatverdeling vindt plaats overeenkomstig artikel 26 van de statuten. De tekst hiervan luidt:

1. Uitkering van winst ingevolge het in dit artikel bepaalde geschiedt na vaststelling van de jaarrekening waaruit blijkt dat zij geoorloofd is.
2. De winst staat ter vrije beschikking van de algemene vergadering.
3. De vennootschap kan aan de aandeelhouders en andere gerechtigden tot de voor uitkering vatbare winst slechts uitkeringen doen voor zover zijn eigen vermogen groter is dan het bedrag van het geplaatste kapitaal vermeerderd met de reserves die krachtens de wet moeten worden aangehouden.
4. Ten laste van de door de wet voorgeschreven reserves mag een tekort slechts worden gedelgd voor zover de wet dat toestaat.
5. Bij de berekening van de verdeling van een voor uitkering op aandelen bestemd bedrag tellen de aandelen die de vennootschap houdt in zijn eigen kapitaal niet mee.

Ingevolge artikel 26.2 staat het resultaat na belastingen ter vrije beschikking van de Algemene Vergadering van Aandeelhouders.

Controleverklaring van de onafhankelijke accountant

De controleverklaring van de onafhankelijke accountant is opgenomen op de volgende pagina.

Controleverklaring van de onafhankelijke accountant

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

Verklaring over de in het jaarverslag opgenomen jaarrekening 2025

Ons oordeel

Wij hebben de in het jaarverslag opgenomen jaarrekening voor het boekjaar geëindigd op 31 december 2025 van Railinfratrust B.V. te Utrecht gecontroleerd.

Naar ons oordeel geeft de jaarrekening een getrouw beeld van de grootte en de samenstelling van het vermogen van Railinfratrust B.V. per 31 december 2025 en van het resultaat over 2025 in overeenstemming met Titel 9 Boek 2 BW.

De jaarrekening bestaat uit:

- De geconsolideerde en enkelvoudige balans per 31 december 2025;
- De geconsolideerde en enkelvoudige winst- en verliesrekening over 2025;
- 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. (Railinfratrust of de onderneming) zoals vereist in de Wet toezicht accountantsorganisaties (Wta), de Verordening inzake de onafhankelijkheid van accountants bij assurance-opdrachten (ViO) en andere voor de opdracht relevante onafhankelijkheidsregels in Nederland. Verder hebben wij voldaan aan de Verordening gedrags- en beroepsregels accountants (VGBA).

Wij vinden dat de door ons verkregen controle-informatie voldoende en geschikt is als basis voor ons oordeel.

Informatie ter ondersteuning van ons oordeel

Wij hebben onze controlewerkzaamheden bepaald in het kader van de controle van de jaarrekening als geheel en bij het vormen van ons oordeel hierover. Onderstaande informatie ter ondersteuning van ons oordeel en onze bevindingen moeten in dat kader worden gezien en niet als afzonderlijke oordelen of conclusies.

Ons inzicht in Railinfratrust

Railinfratrust is de houder van alle aandelen van ProRail B.V. en bezit het juridische eigendom van de hoofdspoorweginfrastructuur. Railinfratrust verricht geen zelfstandige bedrijfsactiviteiten. ProRail is verantwoordelijk voor de aanleg, het onderhoud en het beheer van het Nederlandse spoorwegnet. Dit omvat de verdeling van de ruimte op het spoor, regelen van al het treinverkeer, bouwen en beheren van stations en aanleggen van nieuwe sporen. Tevens onderhoudt ProRail bestaande sporen, wissels, seinen en overwegen. ProRail is ook netbeheerder en in die hoedanigheid verantwoordelijk voor het transport van elektriciteit over het Nederlandse spoorwegnet.

Wij hebben de materialiteit bepaald en de risico's geïdentificeerd en ingeschat dat de jaarrekening afwijkingen van materieel belang bevat als gevolg van fraude of fouten, om in reactie op deze risico's de controlewerkzaamheden te bepalen ter verkrijging van controle-informatie die voldoende en geschikt is als basis voor ons oordeel.

Materialiteit

Materialiteit	
Materialiteit	€220 miljoen
Toegepaste benchmark	Afgerond 1% van totale activa
Nadere toelichting	Bij het vaststellen van de materialiteit voor onze controle hebben wij ons gebaseerd op de behoefte van de gebruikers van de jaarrekening van Railinfratrust. Hierbij onderkennen wij dat Railinfratrust, via ProRail, het aanleggen, onderhouden en beheren van het Nederlandse spoorwegnet (activa) als kerntaak heeft. Dit in acht nemend, beschouwen wij de totale activa als de meest geschikte en eveneens stabiele benchmark.
Materialiteit kosten en uitgaven voor Exploitatie, Onderhoud en Vernieuwing (EOV)	Op basis van onze professionele oordeelsvorming hanteren wij voor de in de jaarrekening verantwoorde EOV-kosten en -uitgaven een lager materialiteitsniveau dan voor de jaarrekening als geheel. Dit lagere materialiteitsniveau is vastgesteld op € 36,6 miljoen hetgeen gebaseerd is op 2% van de initiële beschikking (subsidie-) aanvraag op EOV, zoals opgenomen in toelichting 14 Exploitatiebijdragen Rijksoverheid.

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 €11 miljoen rapporteren alsmede kleinere afwijkingen die naar onze mening om kwalitatieve redenen of voor verantwoorde EOv kosten relevant zijn.

Reikwijdte van de groepscontrole

Railinfratrust staat aan het hoofd van de groep met ProRail B.V. als enige groepsentiteit. De financiële informatie van deze groep is opgenomen in de jaarrekening.

Wij zijn verantwoordelijk voor het plannen en uitvoeren van de groepscontrole om voldoende en geschikte controle-informatie te verkrijgen met betrekking tot de financiële informatie van de entiteiten of bedrijfsonderdelen binnen de groep als basis voor het vormen van een oordeel over de jaarrekening. Tevens zijn wij verantwoordelijk voor de aansturing van, het toezicht op, de beoordeling en de evaluatie van de controlewerkzaamheden die in het kader van de groepscontrole zijn uitgevoerd. Wij dragen de volledige verantwoordelijkheid voor onze controleverklaring.

Op basis van ons inzicht in de groep en haar omgeving, het van toepassing zijnde verslaggevingsstelsel en het interne beheersingssysteem van de groep, hebben wij risico's op een afwijking van materieel belang in de jaarrekening en de belangrijke posten en toelichtingen geïdentificeerd en ingeschat. Op basis van deze risico-inschatting hebben wij de aard, timing en omvang van de uitgevoerde controlewerkzaamheden bepaald, inclusief de entiteiten of bedrijfsonderdelen binnen de groep (groepsonderdelen) waar controlewerkzaamheden worden uitgevoerd. Daarbij hebben wij rekening gehouden met de aard van de relevante gebeurtenissen en omstandigheden die aanleiding gaven tot de geïdentificeerde risico's op een afwijking van materieel belang in de jaarrekening, het verband dat deze risico's hebben met groepsonderdelen alsmede de materialiteit of de financiële omvang van groepsonderdelen ten opzichte van de groep. Wij hebben alle controlewerkzaamheden zelf uitgevoerd en geen gebruik gemaakt van andere accountants bij de controle. Dit resulteerde derhalve in een dekking van 100% van het resultaat, 100% van de opbrengsten en 100% van de totale activa.

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 jaarrekening.

Opdrachtteam en gebruikmaken van het werk van specialisten

Wij hebben zorggedragen dat het opdrachtteam over de juiste kennis en vaardigheden beschikt die nodig zijn voor de controle van de onderneming in de spoorsector. Wij hebben in het opdrachtteam specialisten opgenomen op het gebied van IT audit en forensische accountancy.

Onze focus op fraude en het niet-naleven van wet- en regelgeving

Onze verantwoordelijkheid

Hoewel wij niet verantwoordelijk zijn voor het voorkomen van fraude of het niet-naleven van wet- en regelgeving en van ons niet verwacht kan worden dat wij het niet-naleven van alle wet- en regelgeving ontdekken, is het onze verantwoordelijkheid om een redelijke mate van zekerheid te verkrijgen dat de jaarrekening als geheel geen afwijkingen van materieel belang bevat als gevolg van fraude of fouten. 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.

Onze controleaanpak met betrekking tot frauderisico's

Wij hebben de risico's geïdentificeerd en ingeschat op een afwijking van materieel belang in de jaarrekening die het gevolg is van fraude. Wij hebben tijdens onze controle inzicht verkregen in de onderneming en haar omgeving, de componenten van het interne beheersingssysteem, waaronder het risico-inschattingsproces en de wijze waarop de raad van bestuur inspeelt op frauderisico's en het interne beheersingssysteem monitort en de wijze waarop de raad van commissarissen toezicht uitoefent, alsmede de uitkomsten daarvan.

Wij verwijzen naar hoofdstuk 'Risicomanagement' van het jaarverslag, waarin de risicoanalyse van de raad van bestuur is opgenomen na overweging van mogelijke frauderisico's en hoofdstuk 'Bericht van de raad van commissarissen' van het jaarverslag waar de raad van commissarissen op deze risicoanalyse reflecteert.

Wij hebben de opzet en de relevante aspecten van het interne beheersingssysteem en in het bijzonder de frauderisicoanalyse geëvalueerd alsook bijvoorbeeld de gedragscode, klokkenluidersregeling en de incidentenregistratie. Wij hebben de opzet en het bestaan geëvalueerd van interne beheersmaatregelen gericht op het mitigeren van frauderisico's.

Als onderdeel van ons proces voor het identificeren van frauderisico's, hebben wij frauderisicofactoren overwogen met betrekking tot frauduleuze financiële verslaggeving, oneigenlijke toe-eigening van activa en omkoping en corruptie in samenwerking met onze forensische specialisten. Wij hebben geëvalueerd of deze factoren een indicatie vormden voor de aanwezigheid van het risico op afwijkingen van materieel belang als gevolg van fraude.

In onze controle bouwen wij een element in van onvoorspelbaarheid. Ook hebben wij de uitkomst van andere controlewerkzaamheden beoordeeld en overwogen of er bevindingen zijn die aanwijzing geven voor fraude of het niet-naleven van wet- en regelgeving.

Wij houden rekening met het risico dat het management interne beheersmaatregelen kan doorbreken, aangezien dit risico in alle organisaties aanwezig is. Vanwege dit risico hebben wij onder meer geëvalueerd of de keuze en toepassing van de grondslagen voor financiële verslaggeving door de onderneming en met name voor subjectieve waarderingsvraagstukken en complexe transacties, zoals toegelicht in 'Schattingen en onzekerheden' in de jaarrekening, een indicatie vormen voor frauduleuze financiële verslaggeving. Ook hebben wij data-analyse gebruikt om journaalposten met een verhoogd risico te signaleren en te toetsen, evenals andere aanpassingen gemaakt in het proces van financiële verslaggeving. Wij hebben de zakelijke beweegredenen (of het ontbreken daarvan) beoordeeld van bijzondere transacties, waaronder die met verbonden partijen.

Verder hebben wij om in te spelen op het geïdentificeerde risico dat het management interne beheersmaatregelen kan doorbreken, specifiek ten aanzien van verschuiving van EOV-kosten en projectinvesteringen, detailtestwerkzaamheden uitgevoerd op manuele boekingen.

Wij hebben geen frauderisico geïdentificeerd ten aanzien van de opbrengstenverantwoording, in aanvulling op het risico dat het management interne beheersmaatregelen kan doorbreken.

Wij hebben kennisgenomen van de beschikbare informatie en om inlichtingen gevraagd bij leden van de raad van bestuur, management, de corporate audit afdeling, juridische zaken, compliance afdeling en de raad van commissarissen.

Uit de door ons geïdentificeerde frauderisico's, ontvangen inlichtingen en andere beschikbare informatie volgen geen specifieke aanwijzingen voor fraude of vermoedens van fraude met een mogelijk materieel belang voor het beeld van de jaarrekening.

Onze controleaanpak met betrekking tot het risico van niet voldoen aan wet- en regelgeving

Wij hebben passende controlewerkzaamheden verricht inzake de naleving van de bepalingen van de relevante wet- en regelgeving die van directe invloed zijn op de verantwoorde bedragen en toelichtingen in de jaarrekening. Daarnaast hebben wij de omstandigheden ingeschat met betrekking tot het risico van niet-naleven van wet- en regelgeving waarvan redelijkerwijs kan worden verwacht dat deze van materiële invloed kunnen zijn op de jaarrekening, op basis van onze ervaring in de sector, door afstemming met de raad van bestuur, het lezen van notulen, het kennisnemen van rapporten van de corporate audit afdeling en compliance afdeling en het uitvoeren van gegevensgerichte werkzaamheden gericht op transactiestromen, jaarrekeningposten en toelichtingen.

Wij hebben verder kennisgenomen van advocatenbrieven en correspondentie met toezichthouders en zijn alert gebleven op indicaties voor een (mogelijke) niet-naleving gedurende de controle. Ten slotte hebben wij schriftelijk de bevestiging ontvangen dat alle bekende gebeurtenissen van niet-naleving van wet- en regelgeving met ons zijn gedeeld.

Onze controleaanpak met betrekking tot de continuïteitsveronderstelling

Zoals toegelicht in het onderdeel 'Continuïteit' van de jaarrekening, is de jaarrekening opgemaakt op basis van de continuïteitsveronderstelling. Bij het opmaken van de jaarrekening heeft de raad van bestuur een specifieke beoordeling gemaakt van de mogelijkheid van de onderneming om haar continuïteit te handhaven en de activiteiten voort te zetten voor de voorzienbare toekomst.

Wij hebben de specifieke beoordeling met de raad van bestuur besproken en professioneel-kritisch geëvalueerd.

Wij hebben overwogen of de specifieke beoordeling van de raad van bestuur op basis van onze kennis en ons begrip, verkregen vanuit de jaarrekeningcontrole of anderszins, alle relevante gebeurtenissen en omstandigheden bevat waardoor gerede twijfel zou kunnen bestaan of de onderneming 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.

Op basis van onze werkzaamheden hebben wij geen materiële onzekerheden ten aanzien van de continuïteit of het hanteren van de continuïteitsveronderstelling door de raad van bestuur geïdentificeerd. 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 onderneming haar continuïteit niet langer kan handhaven.

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.

Materiële vaste activa	
Risico	Zoals toegelicht in toelichting 2 ‘Materiële vaste activa’ bedragen de materiële vaste activa per 31 december 2025 € 21.830 miljoen. Deze activa worden door Railinfratrust, via ProRail, beheerd en onderhouden op basis van een beheerconcessie zoals nader toegelicht in de algemene toelichting bij de jaarrekening. Het proces van activeren van activa, die bestaan uit investeringsuitgaven voor het verkrijgen of vervaardigen van de activa, gaat gepaard met handmatige correcties en bij elkaar brengen van informatie uit verschillende applicaties, waardoor de complexiteit van de controle verhoogd is. Daarnaast is, zoals toegelicht in de grondslagen van materiële vaste activa, sprake van schattingsonzekerheid ten aanzien van de gebruiksduur. Gezien de omvang, de complexiteit bij het bepalen van de activeerbare waarde en de schattingsonzekerheid ten aanzien van de gebruiksduur van de materiële vaste activa onderkennen wij de materiële vaste activa als kernpunt in onze controle.
Onze controleaanpak	We hebben onder andere de volgende controlewerkzaamheden uitgevoerd: • Het evalueren van de geschiktheid van de grondslagen voor activering en waardering van de materiële vaste activa, om vast te stellen dat deze voldoen aan RJ 212 ‘Materiële vaste activa’ en consistent zijn toegepast; • Het evalueren van de opzet en implementatie van interne beheersmaatregelen voor het aanschaf- en waarderingsproces van materiële vaste activa alsmede het bepalen van de gebruiksduur; • Vaststellen dat investeringsuitgaven voldoen aan activeringscriteria en worden geclassificeerd in de juiste activa categorie, door aansluiting met onderliggende investeringsdocumentatie; • Toetsen van juistheid en tijdigheid van (des)investeringen, waaronder handmatige correcties; • Het gebruiken van data-analyse werkzaamheden om afwijkingen in verwachte afschrijvingskosten te identificeren en nader te onderzoeken; • Toetsen van de gehanteerde gebruiksduur en afschrijvingskosten. Daarnaast hebben wij de gerelateerde toelichtingen geëvalueerd en vastgesteld dat deze voldoen aan de presentatie- en toelichtingsvereisten van RJ 212.
Belangrijke observaties	Wij hebben geen materiële afwijkingen geïdentificeerd.

Naleving vereisten van SBR Regelgevende Technische Standaard, inclusief XBRL-markering, niet gecontroleerd

Wij hebben de naleving van de vereisten van de Regelgevende Technische Standaard van het SBR-domein Handelsregister, waaronder de aangebrachte eXtensible Business Reporting Language (XBRL) markeringen, niet onderzocht en brengen daarover geen oordeel tot uitdrukking.

Verklaring over de in het jaarverslag opgenomen andere informatie

Het jaarverslag omvat andere informatie naast de jaarrekening en onze controleverklaring daarbij. Op grond van onderstaande werkzaamheden zijn wij van mening dat de andere informatie:

- met de jaarrekening verenigbaar is en geen materiële afwijkingen bevat;
- alle informatie bevat die op grond van Titel 9 Boek 2 BW is vereist voor het bestuursverslag en de overige gegevens.

Wij hebben de andere informatie gelezen en hebben op basis van onze kennis en ons begrip, verkregen vanuit de jaarrekeningcontrole of anderszins, overwogen of de andere informatie materiële afwijkingen bevat. Met onze werkzaamheden hebben wij voldaan aan de vereisten in Titel 9 Boek 2 BW en de Nederlandse Standaard 720. Deze werkzaamheden hebben niet dezelfde diepgang als onze controlewerkzaamheden bij de jaarrekening.

De raad van bestuur is verantwoordelijk voor het opstellen van de andere informatie, waaronder het bestuursverslag en de overige gegevens in overeenstemming met Titel 9 Boek 2 BW.

Beschrijving van verantwoordelijkheden voor 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 fraude of fouten.

Bij het opmaken van de jaarrekening moet de raad van bestuur afwegen of de onderneming 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 onderneming te liquideren of de bedrijfsactiviteiten te beëindigen of als beëindiging het enige realistische alternatief is. De raad van bestuur moet gebeurtenissen en omstandigheden waardoor gereede twijfel zou kunnen bestaan of de onderneming 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 onderneming.

Onze verantwoordelijkheden voor de controle van de jaarrekening

Onze verantwoordelijkheid is het zodanig plannen en uitvoeren van een controleopdracht dat wij daarmee voldoende en geschikte controle-informatie verkrijgen voor het door ons af te geven oordeel.

Onze controle is uitgevoerd met een hoge mate maar geen absolute mate van zekerheid waardoor het mogelijk is dat wij tijdens onze controle niet alle afwijkingen van materieel belang als gevolg van fraude of fouten ontdekken.

Afwijkingen kunnen ontstaan als gevolg van fraude of fouten en zijn materieel indien redelijkerwijs kan worden verwacht dat deze, afzonderlijk of gezamenlijk, van invloed kunnen zijn op de economische beslissingen die gebruikers op basis van deze jaarrekening nemen. De materialiteit beïnvloedt de aard, timing en omvang van onze controlewerkzaamheden en de evaluatie van het effect van onderkende afwijkingen op ons oordeel.

Wij hebben deze accountantscontrole professioneel-kritisch uitgevoerd en hebben waar relevant professionele oordeelsvorming toegepast in overeenstemming met de Nederlandse controlestandaarden, ethische voorschriften en de onafhankelijkheidseisen. De sectie Informatie ter ondersteuning van ons oordeel hierboven, bevat een informatieve samenvatting van onze verantwoordelijkheden en de uitgevoerde werkzaamheden als basis voor ons oordeel.

Onze controle bestond verder onder andere uit:

- het in reactie op de ingeschatte risico's uitvoeren van controlewerkzaamheden en het verkrijgen van controle-informatie die voldoende en geschikt is als basis voor ons oordeel;
- 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 onderneming;
- 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 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.

Communicatie

Wij communiceren met 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.

Rotterdam, 10 april 2026

EY Accountants B.V.

w.g. drs I.H.G. Hengefeld RA



Meerjarenoverzicht

Winst- en verliesrekening

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2025	2024	2023	2022	2021
Bedrijfsopbrengsten	1.935	1.890	1.648	1.538	1.426
Bedrijfslasten	-1.926	-1.868	-1.746	-1.535	-1.507
Financiële baten en lasten / overig	4	8	14	-9	-4
Bedrijfsresultaat	13	30	-81	-7	-85
Resultaat na belastingen	-	-	-	-	-

Balans

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2025	2024	2023	2022	2021
Vermogen					
Balanstotaal	22.981	22.134	21.353	20.803	20.170
Eigen vermogen	1.604	1.604	1.604	1.604	1.604
Langlopende leningen	73	73	73	73	73
Activa					
Materiële vaste activa	21.830	21.097	20.332	19.775	19.350
Afschrijvingen	78	81	85	87	94
Investerings materiële vaste activa	1.477	1.495	1.266	1.082	1.029
Investeringsbijdrage	1.458	1.440	1.215	1.044	964



Medewerkers

<i>In absolute aantallen</i>	2025	2024	2023	2022	2021
Aantal medewerkers (gewogen gemiddelde)	5.442	5.335	5.176	4.985	4.760
Aantal medewerkers (einde jaar)	5.491	5.392	5.277	5.075	4.895
Aantal fte's eigen (gewogen gemiddelde)	5.330	5.229	5.071	4.881	4.655
Aantal fte's eigen (einde jaar)	5.371	5.285	5.173	4.968	4.793
Aantal fte's inhuur (gewogen gemiddelde)	298	343	379	406	348
Aantal fte's inhuur (einde jaar)	265	331	354	404	408

Kwantiteiten

<i>In absolute aantallen</i>	2025	2024	2023	2022	2021
Netlengte in exploitatie (in km) *	3.016	3.033	3.034	3.035	3.075
Spoorlengte (in km) *	6.906	6.990	7.002	7.023	7.053
Wissels	5.804	5.988	6.078	6.220	6.260
Overwegen	2.226	2.262	2.305	2.348	2.394
Seinen	11.716	11.616	11.623	11.592	11.602
Stations	398	398	399	398	398
Beweegbare bruggen	72	68	68	68	68
Tunnels	28	27	27	26	26
Tonkilometers (in miljarden per jaar) **	52	52	51	51	51
waarvan reizigers	39	39	37	36	36
waarvan goederen	13	13	14	15	15
Treinkilometers (in miljoenen per jaar) **	162	158	152	157	160
waarvan reizigers	151	147	140	145	148
waarvan goederen	10	10	11	11	11
waarvan overig (aannemers/testritten)	1	1	1	1	1
Spoorwegondernemingen	32	32	33	33	32

* De kilometers worden inclusief HSL-Zuid gerapporteerd.

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

Gegevens voor deponering

Naam van de rechtspersoon	Railinfratrust
Rechtsvorm van de rechtspersoon	Besloten vennootschap
Zetel van de rechtspersoon	Utrecht
Registratienummer bij de Kamer van Koophandel	30127443
Bedrijfsklasse	Grote rechtspersoon
Balansdatum	31 december 2025
Boekjaar	2025
Jaarrekening is geconsolideerd	Ja
Accountantsverklaring is aanwezig	Ja
Jaarrekening is vastgesteld	Ja
Datum van vaststelling van de jaarrekening	17 april 2026

Begrippenlijst

Aantal aanrijdingen overweggebruikers

Aantal geregistreerde aanrijdingen op een overweg tussen een trein en een persoon of wegverkeer, zonder dat er sprake is van een (poging tot) zelfdoding. Het onderscheid tussen ongeval of (poging tot) zelfdoding wordt gebaseerd op het oordeel van het Openbaar Ministerie of de Officier van Justitie.

Aantal arbeidsveiligheidsincidenten

Het aantal arbeidsveiligheidsincidenten ziet toe op ongevallen gedurende de uitvoering van werkzaamheden op en rond het spoor. We rapporteren over de volgende categorieën van arbeidsveiligheidsincidenten:

- Aanrijdingen en bijna-aanrijdingen: incidenten waarbij een personeelslid in aanraking of bijna in aanraking is gekomen met een trein.
- Elektrocutie (stroomdoorgang door lichaam met dodelijke afloop) of elektrisering (stroomdoorgang door lichaam met niet-dodelijke afloop).
- Arbeidsongevallen met personeelsleden van ProRail of opdrachtnemers, zijnde een ongeval bij uitvoering van onderhoud, vernieuwing en inspectie van de railinfrastructuur, anders dan bovengenoemde incidenten.

Aantal botsingen trein-trein

Een botsing tussen trein-trein is volgens de Europese definitie significant bij minimaal 1 van de volgende 3 gevolgen: Ongeval met een schade > EUR 150.000, of dodelijke/ zwaargewonde slachtoffers, of geen treinverkeer mogelijk op gehele baanvak > 6 uur.

Aantal botsingen trein - stootjuk

Een botsing tussen trein-stootjuk is volgens de Europese definitie significant bij minimaal 1 van de volgende 3 gevolgen: Ongeval met een schade > EUR 150.000, of dodelijke/ zwaargewonde slachtoffers, of geen treinverkeer mogelijk op gehele baanvak > 6 uur.

Aantal ontsporingen (Europese definitie)

Een ontsporing ontstaat als tenminste één as van een trein niet meer op de spoorstaaf staat. Een ontsporing is volgens de Europese definitie significant bij minimaal 1 van de volgende 3 gevolgen: Ongeval met een schade > EUR 150.000, of dodelijke/ zwaargewonde slachtoffers, of geen treinverkeer mogelijk op gehele baanvak > 6 uur.

Aantal pogingen tot suïcides

Aantal geregistreerde aanrijdingen tussen een trein en een persoon waarbij sprake is van een poging tot zelfdoding. Het onderscheid tussen ongeval of poging tot zelfdoding wordt gebaseerd op het oordeel van het Openbaar Ministerie of de Officier van Justitie.

Aantal STS passages en STS passages met gevaarpunt bereikt

Een STS-passage is het ongeoorloofd passeren van een stoptonend sein of een gesloten sein. Een STS-passage met gevaarpunt bereikt betreft een punt waarna er bij een STS-passage daadwerkelijk een botsing, aanrijding of ontsporing zou hebben kunnen plaatsvinden. We rapporteren het totale aantal.

Aantal suïcides

Aantal geregistreerde aanrijdingen tussen een trein en een persoon waarbij sprake is van zelfdoding. Het onderscheid tussen ongeval of zelfdoding wordt gebaseerd op het oordeel van het Openbaar Ministerie of de Officier van Justitie.

Aantal transferongevallen

Aantal geregistreerde ongevallen van reizigers en passanten in transfergebied (stationshal, fietsenstalling, perron, trap, roltrap, reizigerstunnel, traverse) of bij in- en uitstappen van een trein. Registratie van meldingen vinden plaats in de NS-Veiligheidscentrale en wordt gedaan door NS en Regiovervoerders. Ingeval sprake is van treinvertraging door een transferongeval registreert ProRail-Verkeersleiding dit.

ATB Eerste Generatie (ATB-EG)

Versie van het beveiligingssysteem voor automatische treinbeïnvloeding dat ingrijpt bij snelheden vanaf 40 kilometer per uur. Het grootste deel van het spoorwegennet is voorzien van dit type beveiliging.

ATB Verbeterde versie (ATB-Vv)

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

ATB Nieuwe generatie (ATB-NG)

Versie van het beveiligingssysteem voor automatische treinbeïnvloeding op diesellijnen (niet-geëlektrificeerde lijnen).

Automatic Train Operation (ATO)

De automatisch bestuurde trein. Dit is een innovatieve manier om ons spoornetwerk beter te benutten door meer treinen over het bestaande spoor te laten rijden.

Autoriteit Consument & Markt (ACM)

Een onafhankelijke toezichthouder die toezicht houdt op de mededinging, een aantal specifieke sectoren en het consumentenrecht. Doel is een gelijk speelveld met bedrijven die zich aan de regels houden, en goedgeïnformeerde consumenten die voor hun recht opkomen. ACM stelt regels op voor de markten voor telecommunicatie, vervoer, post, zorg en energie.

Basiskwaliteitsniveau (BKN) spoor

Het Basiskwaliteitsniveau (BKN) spoor is het afgesproken onderhoudsniveau van ProRail en het ministerie van IenW, gericht op een veilig en betrouwbaar spoornetwerk binnen beschikbare budgetten.

Beheerconcessie

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

Betrouwbaarheid regionale series 3 minuten

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

Betuweroute

Onder de goederenspoorweg Betuweroute wordt verstaan de spoorweg Maasvlakte – Kijfhoek – Zevenaar en de daaraan gelegen emplacementen. Met inbegrip van de emplacementen Feijenoord en IJsselmonde en de sporen die die emplacementen verbinden met de genoemde spoorweg en met inbegrip van de stamlijnen die verbonden zijn aan de bedoelde emplacementen.

Bodemwaarde

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

Booggeluid

Het piepende geluid van treinwielen in bochten.

CO₂-emissie

Onder CO₂ eigen verbruik wordt verstaan de door ProRail gerealiseerde emissie op scope 1 (directe emissies van broeikasgassen: CO₂ en CH₄), scope 2 (indirecte emissie van broeikasgassen in Nederland: CO₂) en scope 3 (zakelijk kilometers met openbaar vervoer, eigen vervoer en vliegtuigen). ProRail rapporteert met een jaar vertraging, overeenkomstig de [emissie inventaris](#) van dat jaar.

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).

Full time dienstverband

Een medewerker heeft een full time dienstverband bij een werkweek van 36 uur of meer.

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.

Geluidproductieplafonds (GPP's)

In de Omgevingswet en via artikel 3.24 van het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) (een van de 4 algemene maatregelen van bestuur (AMvB's) onder de Omgevingswet) zijn maximale waarden opgenomen voor de geluidproductie op geluidreferentiepunten langs de hoofdspoorweginfrastructuur (HSWI): de geluidproductieplafonds. De Rijksoverheid (ministerie van Infrastructuur en Waterstaat) bepaalt per geluidreferentiepunt wat het geluidproductieplafond is. ProRail is verantwoordelijk voor de naleving van deze geluidproductieplafonds en voor verbeteracties. Rapportage door ProRail vindt jaarlijks plaats in het wettelijk verplichte Monitoringsverslag geluidproductie hoofdspoorwegen. Zowel de geluidproductieplafonds als de monitoringswaarden worden berekend. De voorgeschreven rekenmethode is onderdeel van de Omgevingsregeling (uitvoeringsregels van de Omgevingswet). Rapportage in het jaarverslag vindt plaats met een jaar vertraging. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) houdt toezicht op de betrouwbaarheid van de gerapporteerde cijfers en op de naleving van de wet- en regelgeving.

Gemengde net

Het Gemengde net omvat de door ProRail beheerde spoorwegen met uitzondering van de Betuweroute.

Hoofdrailnet (HRN)

Het deel van het Nederlandse spoorwegnet waarop NS tot 2033, onder voorbehoud van uitzonderingen, het alleenrecht heeft voor het rijden van reizigerstreinen.

HSL-Zuid

Spoorlijn van Schiphol tot aan de Belgische grens met een aftakking naar Breda, die geschikt is voor hogesnelheidstreinen.

Impactvolle storingen op de infra

Klanthinder als gevolg van storingen infra betreft het aantal storingen aan de infra die leiden tot veel (hinderklasse 2) en zeer veel hinder (hinderklasse 1) voor de dienstregeling van vervoerders en daardoor op reizigers en verladers. Storingen worden veroorzaakt door:

- Defecten aan de infrastructuur, zoals aan spoor, bovenleiding, overwegen, wissels en seinen.
- Externe factoren die invloed hebben op de werking van de infrastructuur, zoals weersomstandigheden, spoorlopers, suïcides, vandalisme, dieren of voorwerpen op het spoor.

Niet meegerekend worden vertragingen als gevolg van defecte treinen of logistieke problemen in de personeels- en/of materieelinzet bij vervoerders. In deze indicator tellen drie aspecten mee: (1) het aantal storingen, (2) de snelheid van functieherstel (de tijd die het kost om de verstoring op te lossen) en (3) de mate van be- en bijsturing in de logistieke afhandeling.

Storingen worden naar gelang de achterliggende oorzaak toebedeeld aan een van de vier oorzaakcategorieën. Storingen die hun oorsprong in de techniek vinden zijn bijvoorbeeld seinen wisselstoringen, terwijl processtoringen het gevolg kunnen zijn van het uitlopen van werkzaamheden door de aannemer. Spoorlopers, suïcides en vandalisme vallen onder storingen derden en blikseminslag is een voorbeeld van een weerstoring. Storingen worden uitgedrukt in het aantal minuten vertraging van een trein plus het aantal vertragingminuten van andere treinen die last hebben van dezelfde storing. Per treinnummer is het aantal treinvertragingminuten gemaximeerd op 30 minuten. Opgeheven treinen tellen voor 30 minuten mee, omgeleide treinen tellen voor 15 minuten mee, leeg materieel ritten worden niet meegerekend. Wanneer zich een storing voordoet in een gebied waar volgens de dienstregeling geen of weinig treinen rijden, is het aantal treinvertragingminuten beperkter dan in een gebied met een intensieve dienstregeling.

ProRail maakt onderscheid tussen de volgende vier hinderklassen:

- Hinderklasse 1: Zeer veel hinder (totaal meer dan 2.400 minuten vertraging per storing). Voorbeelden: grote ICT-storing, stroomstoring, (bijna) aanrijding wegverkeer met veel schade, extreem weer (storm, sneeuw, onweer/bliksem).
- Hinderklasse 2: Veel hinder (totaal tussen 680 en 2.400 minuten vertraging per storing). Voorbeelden: aanrijding persoon op druk baanvak, brandmelding Schipholtunnel, wissel of seinstoring op groot emplacement.
- Hinderklasse 3: Hinder (totaal tussen 40 minuten en 680 minuten vertraging per storing). Voorbeelden: wissel- of seinstoring op klein emplacement, overwegstoring, aanrijding persoon op rustiger baanvak.
- Hinderklasse 4: Beperkte hinder (totaal minder dan 40 minuten vertraging per storing). Voorbeelden: spoorlopers, roodseinpassage, eenvoudige storing op rustiger baanvak.

Indexatie gebruiksvergoeding

De gebruiksvergoeding wordt jaarlijks geïndexeerd op basis van de GWW-index van het Centraal Bureau voor de Statistiek en de CPI-index het Centraal Planbureau. Hierop passen we een correctie toe voor afschrijvingen over onze bestaande activa. De totale jaarlijkse indexatie stellen we vast op basis van drie elementen: De voorlopige indexatie van het voorgaande boekjaar wordt definitief vastgesteld op basis van de GWW-index van het CBS van dat jaar en de voorlopige indexatie voor het huidige en volgende boekjaar op basis van de CPI-index voor de betreffende jaren.

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.

Klantoordeel reizigers- en goederenvervoerders

Het klantoordeel reizigers- en goederenvervoerders wordt bepaald op basis van een oordeel over de dienstverlening van ProRail en een oordeel over specifiek gemaakte afspraken (speerpunten en aandachtsgebieden). Over deze indicatoren rapporteren wij, zoals opgenomen in de Beheerconsessie in hele getallen. ProRail wordt bij het onderzoek klantoordeel ondersteund door een externe partij.

Klantoordeel ladingbelanghebbende

Het klantoordeel ladingbelanghebbenden wordt bepaald op basis van een oordeel over de dienstverlening van ProRail en een oordeel over specifiek gemaakte afspraken (speerpunten en aandachtsgebieden). Over deze indicatoren rapporteren wij in hele getallen. ProRail wordt bij het onderzoek klantoordeel ondersteund door een externe partij.

Ladingbelanghebbenden

Partijen die direct belang hebben bij het vervoer van lading per spoor, niet zijnde vervoerders. Onder deze categorie vallen met name havens, verladers en terminals.

Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO)

Programma om een veilige doorstroming van trein- en wegverkeer op overwegen te verbeteren via slimme en kosteneffectieve maatregelen, zodat het aantal incidenten verder vermindert.

Landelijk Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer (LOCOV)

Overleg waarin consumentenorganisaties de belangen van de treinreiziger behartigen door het overleg en adviseren aan NS, ProRail en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Onderwerpen betreffen concrete uitvoeringsmaatregelen voor het openbaar vervoer per spoor op nationaal en internationaal niveau over het hoofdrailnet, zoals wijzigingen ten aanzien van de dienstregeling, de toegankelijkheid van de treinen, de kaartverkoop en de tarieven.

Lange Termijn Spooragenda (LTSA)

Met de Lange Termijn Spooragenda, een lange termijn visie op het spoor (incl. ambities en doelen), wordt de kwaliteit van het spoor als vervoerproduct verbeterd, zodat de trein voor de reiziger en de verlader in toenemende mate een aantrekkelijke vervoersoptie is.

Leeftijdsopbouw

De leeftijdsopbouw wordt bepaald op basis van de leeftijd van medewerkers op de peildatum 31 december van het betreffende verslagjaar. Hierbij wordt de leeftijd uitgedrukt in gehele jaren. We rapporteren leeftijdsopbouw in de volgende categorieën: <20 jaar, 20-29 jaar, 30-39 jaar, 40-49 jaar, 50-60 jaar, >60 jaar.

Managementlagen

ProRail classificeert een medewerker als 'hoger management' als onderstaande van toepassing is:

- Medewerker is leidinggevende en wordt direct aangestuurd door een ExCo lid.

ProRail classificeert een medewerker als 'midden management' wanneer onderstaande van toepassing is:

- Medewerker is een leidinggevende en wordt direct aangestuurd door 'hoger management'.

ProRail classificeert een medewerker als 'lager management' wanneer onderstaande van toepassing is:

- Medewerker is een leidinggevende en wordt direct aangestuurd door 'midden management'.

De indeling naar geslacht is gebaseerd op de registratie zoals vastgelegd in het personeelssysteem.

Hierbij wordt de in het systeem opgenomen geslachtsnotatie (bijvoorbeeld man, vrouw of non-binair) ongewijzigd gevolgd.

Medewerkersbetrokkenheid

De medewerkersbetrokkenheidsmeting wordt maandelijks uitgezet onder de medewerkers. De meting is zo ontworpen dat na een kwartaal een volledige meting is voltooid voor elke medewerker. Het resultaat is een betrokkenheidsindex op een schaal van 1 - 5. Dit cijfer wordt samengesteld aan de hand van 11 drijfveren, bestaande uit 45 vragen. Elke maand wordt een derde (15 vragen) van de betrokkenheidsindex gemeten. De jaarlijkse betrokkenheid is het gemiddelde van alle maanden in het jaar.

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.

Aantal ontsporingen 'Europese definitie' 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.

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.

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).

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.

Reizigerspunctualiteit 3 (of 10) minuten HRN

Reizigerspunctualiteit 3 (of 10) minuten HRN geeft een indicatie van het percentage van de reizen dat met minder dan 3 (of 10) minuten vertraging is verlopen. Dat wil zeggen dat de reiziger bij aankomst op zijn uitcheckstation minder dan 3 (of 10) 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.

Samenstelling medewerkersbestand

De samenstelling van het medewerkersbestand betreft de verdeling van het medewerkersbestand naar medewerkers met een vast dienstverband en medewerkers met een dienstverband voor bepaalde tijd, tevens gesplitst naar deze verdeling voor man en vrouw. Onder de samenstelling medewerkersbestand valt ook de onderverdeling van de medewerkers naar een fulltime en een parttime dienstverband, ook verdeeld naar man en vrouw. Voor de definitie van een fulltime dienstverband verwijzen wij naar de separate vermelding in deze begrippenlijst. Het aantal medewerkers kan berekend worden door het verantwoorde percentage te vermenigvuldigen met het totaal aantal medewerkers.

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.

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.

Verzuimpercentage

Het verzuimpercentage wordt berekend naar aanleiding van een verzuimmelding in het personeelssysteem, waarbij gekeken wordt naar de verzuimuren per dag per medewerker. Het verzuimpercentage wordt berekend op basis van de totale verzuimuren ten opzichte van de totale beschikbare uren. We sluiten aan bij de wet verbetering poortwachter, waarmee na 104 weken ziek de verzuimuren niet meer meegerekend worden in het verzuimpercentage. Wanneer een medewerker binnen de termijn van 104 weken korter dan 4 weken beter is gemeld, worden de afzonderlijke ziekteperiodes bij elkaar opgeteld, waarmee de betermelding korter dan 4 weken buiten beschouwing is voor het bepalen van de termijn van 104 weken.

Werkgeverswaardering (eNPS)

De Net Promoter Score (eNPS) meet de werkgeverswaardering bestaande uit een procentuele verdeling naar promoters (score 9-10), neutrals (score 7-8) en criticasters (score 0-6). De eNPS wordt berekend door het percentage criticasters af te trekken van het percentage promotors. De score loopt van –100 tot +100. Voor het berekenen van de eNPS op jaarbasis wordt er een gemiddelde gehanteerd op basis van de eNPS uitkomsten per kwartaal.