



MJA-Sectorrapport 2015

Railsector

Colofon

Projectnaam: MJA-monitoring 2015
Sector: Railsector
Datum: 13 juli 2016
Status: Definitief
Kenmerk: 1235678/TDL/HC2
Locatie: Utrecht
Contactpersoon: Tobias de Ligt (RVO) /Hub Cox (RWS)
Ondersteunend adviesbureau: Arcadis Nederland BV

Inhoud

Hoofdstuk 1.	Inleiding	1
Hoofdstuk 2.	Overzicht ontwikkeling energieverbruik	1
Hoofdstuk 3.	Verklaring verandering energieverbruik	2
Hoofdstuk 4.	Spiegeling aan het MJP	3
Hoofdstuk 5.	Resultaten per pijler.....	4
Hoofdstuk 6.	Tabellen	6

Samenvatting

Kerngegevens

Sectorgegevens	Railsector	
Aantal MJA-deelnemers in 2015		3
Aantal beschouwde bedrijven voor 2015 in dit rapport		3
Aantal toetreders in 2015		0
Aantal uittreeders in 2015		0
Werkelijk energieverbruik 2015 (TJ)		13.702

Effecten van maatregelen	2015 t.o.v. 2014	2015 t.o.v. 2005
Procesefficiencyverbetering	0,4%	22,8%
Besparing in de keten [TJ]	2,1	19,7
Duurzame energie [TJ]	4.491,1	6.612,5

Resultaten

Energieverbruik

Het totale werkelijke energieverbruik van de sector bedroeg 13.702 TJ in 2015. Dit is ongeveer 3,9% hoger dan in 2014. Deze stijging is het gevolg van het volume effect zoals grotere stations (CS Utrecht, Arnhem Centraal en Breda) en overname KeyRail door ProRail.

Ook tijdens de vele verbouwingen wordt er veel extra energie verbruikt doordat er "gewerkt" wordt, maar ook omdat er soms 24/7 gewerkt wordt. Daarnaast zijn er minder grote besparingsmaatregelen uitgevoerd blijktens de bedrijfsrapportages.

Uitvoering van het meerjarenplan van de sector

In het meerjarenplan (MJP) heeft de sector toegezegd maatregelen te treffen die in 2011-2015 samen tot een jaarlijkse besparing van 2.414 TJ leiden. Na vijf jaar bedraagt het jaarlijkse effect van maatregelen 7.188 TJ. Hiermee is 298% van de MJP-doelstelling over de eerste vijf jaar gerealiseerd.

De doelstelling over de totale MJP periode 2011-2016 is een besparing van 3.149 TJ. Na 2015 is 228% van de totale doelstelling gerealiseerd. Hiermee loopt de sector ruim voor op de MJP-doelstelling.

- NS Groep

Het doel in de periode 2011-2016: ieder jaar een efficiencyverbetering van minimaal twee procent op het totale energieverbruik. Voor de facilitaire energie hanteert NS sinds 2011 de MJA3 doelstelling van twee procent efficiencyverbetering per jaar. Voor de tractie-energie (de energie die nodig is voor het aandrijven van de treinen) streeft NS naar een efficiencyverbetering van 50% in 2020 t.o.v. 2005. Eind 2015 was de verbetering al ruim 25 %.

- ProRail

ProRail beoogt een verbetering van de energie-efficiency van twee procent per jaar. Daarvoor wordt een groot aantal maatregelen genomen bij stations, wissels, seinen en kantoren. Ook moeten ketenmaatregelen bijdragen aan de verbetering van de efficiency van het gehele spoorstelsel.

- Arriva

Arriva is in 2014 toegetreten tot de MJA. Het doel van Arriva voor de periode 2014-2016 is 29% energie-efficiency verbetering, inclusief inkoop duurzame elektriciteit.

Energiebesparing in het proces

Procesmaatregelen in 2015 hebben een besparing van 48,5 TJ opgeleverd. De belangrijkste procesmaatregelen zijn:

Maatregel	Totaal gerealiseerde energiebesparing [TJ]
Afstoten kantoor Arthur van Schendellaan	11,8
NSS: Maatregelen verbetering koeling op stations	10,0
NSR: Aanvullend effect sturing op EZR	6,8
NSS: VIPS-monitoringsysteem + toepassen van gedragsmaatregelen o.b.v. van verworven info	5,6
Verb. stelinzet NRD-lijnen 2015	2,7
Vervanging werkplekapparatuur (computers)	1,9
NSS: Maatregelen verbetering verwarming op stations	1,6
Verminderen wissels doorstroomstation Utrecht CS	1,6
NT: RB Hlm: Diverse LED verlichtingprojecten Haarlem	1,3
Verminderen wissels i.h.k.v. robuust spoor	1,2

Toelichting afkortingen: NSR: NS Reizigers NSS: NS Stations NSH: NS Hispeed EZR: Energie Zuinig Rijden

Energiebesparing in de keten

Ketenmaatregelen hebben in 2015 een totale besparing van 19,7 TJ opgeleverd. De belangrijkste ketenmaatregelen zijn:

Maatregel	Totaal gerealiseerde energiebesparing [TJ]
Opheffen TSB Duivendrecht	13,4
NSS: Virtualisatie/verhuizing servers van hoofdgebouw NS Utrecht naar datacentrum KPN Lelystad	4,1
Oplossen knelpunten in de dienstregeling	1,5
Verminderen wissels i.h.k.v. robuust spoor	0,4
Verminderen wissels doorstroomstation Utrecht CS	0,3

Toelichting afkortingen: TSB: Tijdelijke Snelheid Beperking.

Inzet duurzame energie

De totale inzet van duurzame energie in de sector bedraagt 6.942 TJ in 2015. De belangrijkste duurzame-energiemaatregelen zijn:

Maatregel	Totaal gerealiseerde energiebesparing [TJ]
NSR: Inkoop Garanties van Oorsprong duurzame elektriciteit (inkoop via Vivens)	5447,3
Inkoop duurzame elektriciteit 2015	1092,0
NSS: Inkoop groene elektriciteit (apart Nuon contract)	302,6
Inkoop duurzame elektriciteit	97,7
Opwekking zonnestroom station Rotterdam Centraal	1,6
Installatie van zonnepanelen op perronkappen Utrecht CS	0,3
Opwekking duurzame energie VL Post Utrecht	0,2
Opwekking duurzame energie station Amersfoort	0,1
Opwekking duurzame energie station Utrecht Zuilen	0,03

Vooruitblik

Algemene ontwikkelingen

- NS Groep

De NS Groep zet de komende jaren stevig in op het verbeteren van de energie-efficiency. In de periode tot 2020 wil men het gebruik van tractie-energie (de energie die nodig is voor het aandrijven, verlichten, verwarmen en koelen van de treinen) 50% efficiënter maken ten opzichte van 2005. De inspanning voor tractie-energie is het grootst, omdat dit de meeste impact heeft op de sector en daarmee dus de grootste bijdrage geleverd kan worden aan een nog duurzamer spoorvervoer. De komende jaren zal de verbetering bereikt worden doordat de treinen energie-efficiënter worden, onder andere door de instroom van gemoderniseerde treinen en nieuwe treinen waarbij maatregelen zijn genomen om de treinen energiezuiniger te maken. Ook zal verder worden ingezet op het Energiezuinig Rijden (EZR) en Energiezuinig Opstellen (EZO). EZR zal ook een impuls krijgen door de inzet van adviessystemen, waarbij ook het met ProRail te implementeren RouteLint een rol speelt.

NS heeft de ambitie uitgesproken om in de toekomst klimaatneutraal vervoer aan te bieden. Dit betekent dat voor de benodigde tractie-energie duurzaam opgewekte elektriciteit ingekocht wordt. In mei 2014 is dit inkoopproces afgerond en vanaf 2015 is 51% van de tractie-elektriciteit afkomstig komen uit nieuwe duurzame bronnen. Vanaf 2017 zal 100% van de elektriciteit afkomstig zijn uit duurzame bronnen. De groene stroom die NSR gaat gebruiken is afkomstig uit nieuwe windparken die stapsgewijs in gebruik worden genomen in Nederland, Finland, Zweden en België. De helft van de stroom komt vanaf 2018 uit Nederland en de andere helft uit het buitenland {Noordwest Europa}.

Daarnaast werkt NS Stations hard aan het meer efficiënt gebruiken van energie. Er wordt stevig ingezet op het monitoren van het energieverbruik door installeren van slimme meters, aanpassen en vernieuwen van energie zuinigere installaties en het creëren van bewustwording door het aanbieden van dashboards. Daarnaast zijn verschillende stations voorzien van Warmte-Koude opslag systemen en zonnepanelen en worden ook andere mogelijkheden voor eigen opwek overwogen. Net als bij NS Reizigers zal de stroom vanaf 2017 voor 100% afkomstig zijn uit duurzame bronnen. Ten aanzien van het gasverbruik wordt samen met ProRail gekeken of het mogelijk is om al dan niet voor een gedeelte over te stappen naar groen gas.

NedTrain lift t.a.v. haar energieverbruik mee op de verduurzaming die NS Stations heeft ingezet aangezien NedTrain haar energie via NS Stations afneemt. Daarnaast maakt NedTrain gebruik van zonneboilers en wordt gekeken naar het plaatsen van zonnepanelen bij de onderhoudsbedrijven. Zowel NS Stations als NedTrain willen hun energieverbruik jaarlijks met minimaal 2% reduceren.

- ProRail

De ambitie ten aanzien van energiebesparing zal ProRail de komende jaren voortzetten. Dit zal vooral in het nieuwe EEP nader worden uitgewerkt.

Gebaseerd op de huidige ervaringen liggen voor ProRail de grootste kansen in het verminderen van energieverbruik voor verlichting en het ondersteunen van energiezuinig rijden d.m.v. RouteLint. Op stations zal de komende jaren grootschalig worden ingezet op LED-verlichting en

aanwezigheidsdetectie. Ook de verlichting op emplacementen zal worden geoptimaliseerd. RouteLint wordt inmiddels geïmplementeerd.

In het huidige EEP is gebleken dat de energiebesparingsdoelen soms niet in lijn lijken te liggen met beschikbaarheidseisen. Dit heeft vooral een effect in maatregelen in de infrastructuur. Daarom zal er eerst verder onderzoek plaatsvinden om het energieverbruik voor wisselverwarming te verminderen. In eerste instantie gebeurt dat door het vervangen van gasgestookte installaties door elektrische verwarmingen. Maar op iets langere termijn zullen aansturing en monitoring zeker ook aan de orde komen.

Op het gebied van ICT zijn inmiddels ook verschillende effectieve maatregelen genomen. Het blijkt dat maatregelen die in dit domein om andere redenen worden genomen vaak een aanzienlijke energiewinst opleveren. Deze constatering leidt nu tot extra aandacht voor besparingen.

Qua opwekking van eigen energie groeien de ambities van ProRail. Hoewel zonnepanelen nu nog op initiatief stationsprojecten worden geplaatst, wil ProRail naar een veel duidelijker beleid waarin de mogelijkheden voor energie opwekking op onze installaties en gebouwen maximaal worden benut.

- Arriva

Ook voor Arriva geldt dat voor de benodigde tractie-energie duurzaam opgewekte elektriciteit ingekocht wordt. Vanaf 2015 komt 51% van de tractie-elektriciteit al uit nieuwe duurzame bronnen. Vanaf 2017 zal – net zoals bij NS - 100% van de elektriciteit afkomstig zijn uit duurzame bronnen.

In samenwerking met opdrachtgevers en stakeholders worden alle mogelijke maatregelen getroffen om de voetafdruk van Arriva te verkleinen.

Veel effect verwacht Arriva van de actie waarin de medewerkers, met duurzaamheid als kernwaarde, eigen werkzaamheden onder de loep nemen en actief hun bijdrage leveren.

Gebruikersgroep energiezorg

In 2014 is gestart met een gebruikersgroep energiezorg. In deze gebruikersgroep zijn alle deelnemende partijen vertegenwoordigd. In 2014 zijn dit NS, ProRail & Arriva. De partijen willen hiermee kennis op gebied van energiezorg en energiemangement met elkaar delen. Na een minder succesvolle doorstart van de gebruikersgroep is er in de loop van 2015 een bijeenkomst geweest met de deelnemers waarbij onderling is afgesproken dat in de loop van 2016 een nieuwe bijeenkomst zal zijn om de individuele ontwikkelingen en de stand van zaken wat betreft de invoering van energiezorg normaal besproken zullen worden.

NS heeft in 2015 een externe audit gehad omdat ze in de steekproef vielen. De NS heeft deze audit met een positief oordeel doorstaan.

Branchevereniging Railforum

De website van het Kennisplatform Duurzaam Spoor is eind 2015 uit de lucht gehaald omdat er weinig bezoekers kwamen en omdat in het licht van de ondertekening van de CO2-visie 2050 het zaak was om een nieuwe website in te richten.

In het voorjaar is de [Carbonfootprint van de Railsector 2013](#) afgerond en gepubliceerd.

Convenantactiviteiten

Brancheontwikkelingen

Keyrail (de inframanager van de Betuweroute) is door de fusie met ProRail vanaf 1 juli 2015 onderdeel van ProRail, waardoor het vigerende EEP ProRail o.a. ten behoeve van een juiste monitoring aangevuld moest worden met een KeyRail hoofdstuk.

Arriva is in 2014 toegetreden, heeft een goedgekeurd EEP goedgekeurd en is vanaf 2015 in de onderhavige monitor meegenomen. Door vertrek van de Arriva-milieucoördinator is Arriva niet meer actief betrokken geweest bij de laatste activiteiten van de OGE.

Voorstudie en Routekaart Duurzaam OV in 2030

In de OGE is in 2013 besloten dat er geen toekomstplan gemaakt wordt via de routekaart formule volgens MJA-opzet. In plaats hiervan hebben Railforum, NS en ProRail het initiatief genomen om samen met het ministerie I&M een CO₂-visie 2050 op te stellen. De bedoeling: een sectorbreed plan met als doel een klimaat-neutraal spoor in 2050. "Wij geloven er in dat we vanuit de opdrachtgevers in de sector doelen moeten stellen en dat de markt inventief genoeg is om deze doelen te bewerkstelligen".

In november 2015 is er in dit kader een drukbezochte *Workshop Vergroening diesellijnen* georganiseerd als eerste actie.

Eind 2015 is bij het vertrek van de Train to Paris deze CO₂-visie 2050 '[Samen realiseren we een CO₂-neutraal spoor](#)' ondertekend door de staatssecretaris en de belangrijkste stakeholders in de railsector.



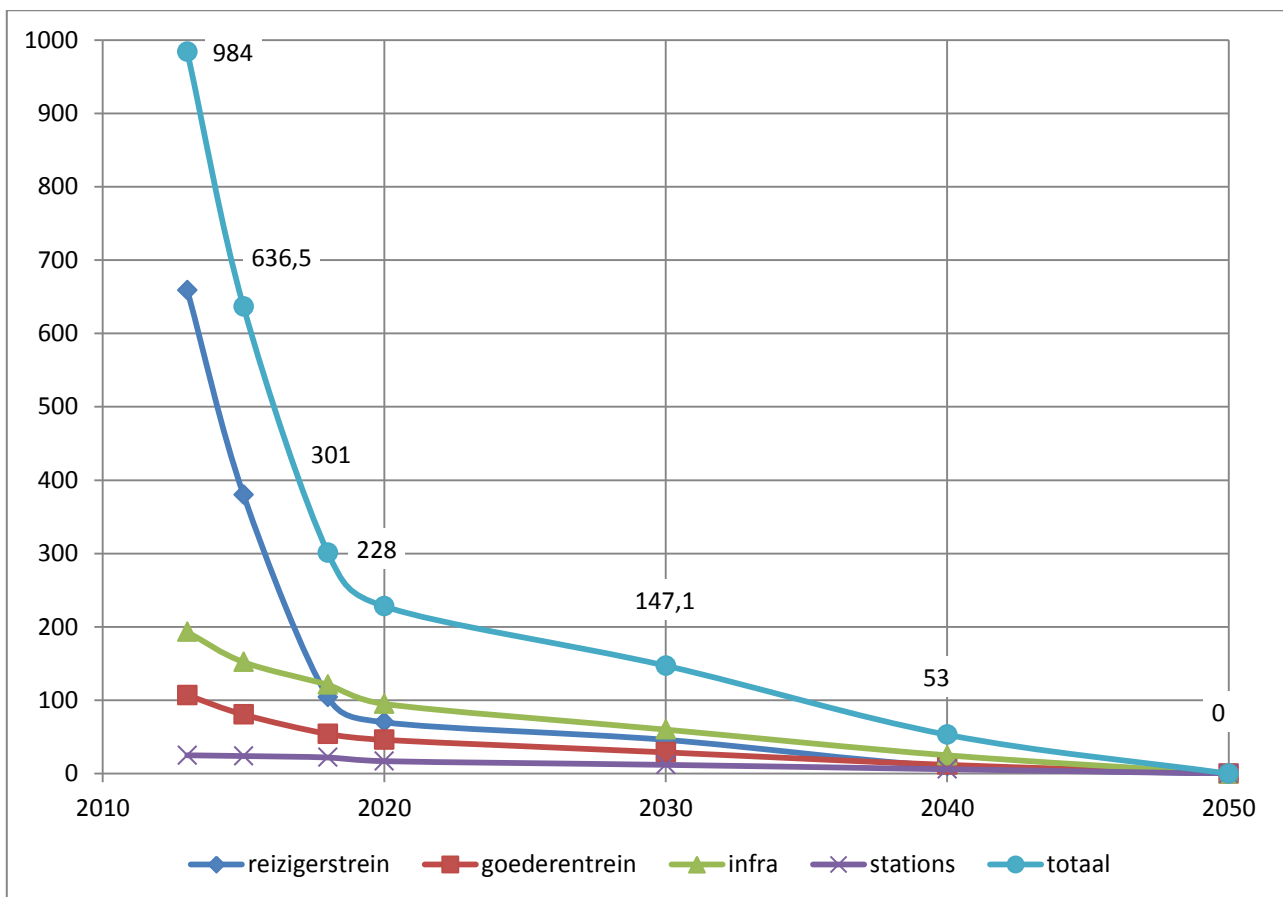
In de loop van 2015 is verder besloten om samen met de Brandstofvisie Rail actieagenda de CO₂-visie af te ronden en bij de uitwerking van de CO₂-visie ook te kijken naar de reductie mogelijkheden die samenhangen met de rest van het OV.

Vanaf het voorjaar 2016 wordt er gewerkt om het uit de CO₂-visie 2050 voortgekomen Platform Duurzaam OV en Spoor in de steigers te zetten. De eerste stuurgroep-bijeenkomst zal in juli plaatsvinden. Vanaf dat moment zullen Brandstofvisie en MJA min of meer samen op gaan trekken om de doelen voor 2050 te realiseren.

Doelen CO₂-visie 2050:

- Volledige CO₂-neutrale voetafdruk spoorsector (emissie energie, materialen) in 2050;
- Verhogen energie-efficiëntie ten opzichte van 2013 met 35% in 2030 en 40% in 2050;
- Verder beperken van de uitstoot van CO₂ veroorzaakt door mobiliteit, door meer reizigers te verleiden de trein te nemen en meer goederen over het spoor te vervoeren;
- Voor bussen wordt de ambitie uit het Bestuursakkoord Zero Emissie Regionaal Openbaar Vervoer per Bus overgenomen

Vanuit de Carbon footprint 2013 heeft de voorbereidingswerkgroep op basis van een aantal mogelijke maatregelen, zoals de 100 % groene stroom inkoop vanaf 2018 (inmiddels is dit 2017) de CO₂-emissie ontwikkeling van de spoorsector uitgezet.



De CO₂-emissie ontwikkeling in kton/jaar op basis van de footprint 2013, de geplande maatregelen en de ambitie van 0 gram in 2050.

Hoofdstuk 1. Inleiding

Dit rapport bevat de resultaten van uw sector in het kader van het MJA3-convenant. De grafieken in hoofdstuk 2 tot en met 5 geven u overzichten van:

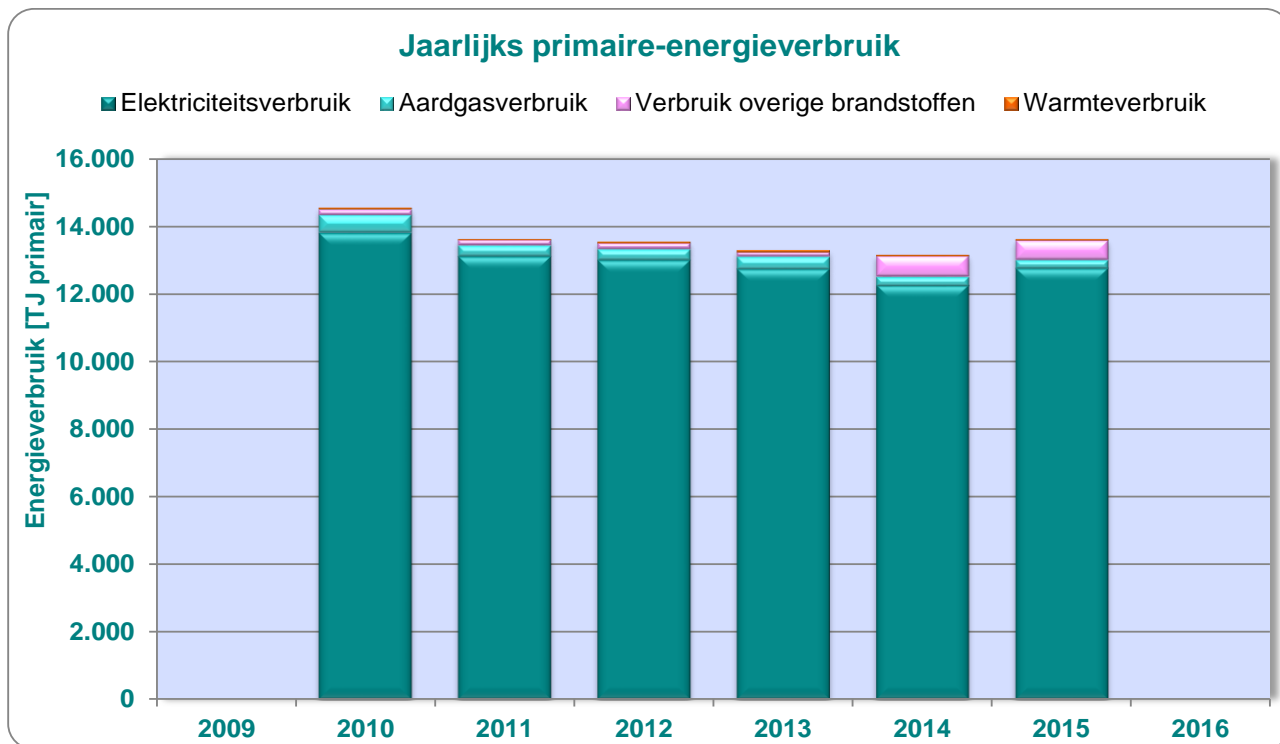
- De ontwikkeling van het energieverbruik van uw sector vanaf 2009.
- De verklaring van de verandering in energieverbruik ten opzichte van vorig jaar.
- De spiegeling ten opzichte van het meerjarenplan (MJP) 2013-2016 van uw sector.
- De ontwikkeling van het effect van de PE-, KE- en DE-maatregelen vanaf 2009, waarbij alle relevante gegevens vanaf 2005 zijn meegenomen.

Hoofdstuk 6 geeft de achterliggende informatie weer in tabellen. De cijfers van voorgaande jaren kunnen afwijken van de cijfers gerapporteerd in eerdere sectorrapporten. Doordat bedrijven na het verschijnen van deze rapportages door voortschrijdend inzicht energie-(besparing)cijfers hebben aangepast in het elektronisch milieujaarverslag (e-MJV), zijn ook de geaggregeerde cijfers in het huidige sectorrapport gewijzigd. Deze wijzigingen hebben echter geen invloed op de conclusies van voorgaande verslagjaren. Indien deze wijzigingen wel een significante invloed hebben, dan is dit expliciet in de rapportage vermeld.

Dit sectorrapport is opgesteld op basis van de door bedrijven aangeleverde gegevens in het kader van de jaarlijkse MJA-monitoring. De berekeningen in dit rapport zijn gebaseerd op de methodiek energie-efficiency zoals die is afgesproken in het MJA3-convenant. Details over de methodiek kunt u vinden in de Handreiking Monitoring op de website van RVO.nl.

Hoofdstuk 2. Overzicht ontwikkeling energieverbruik

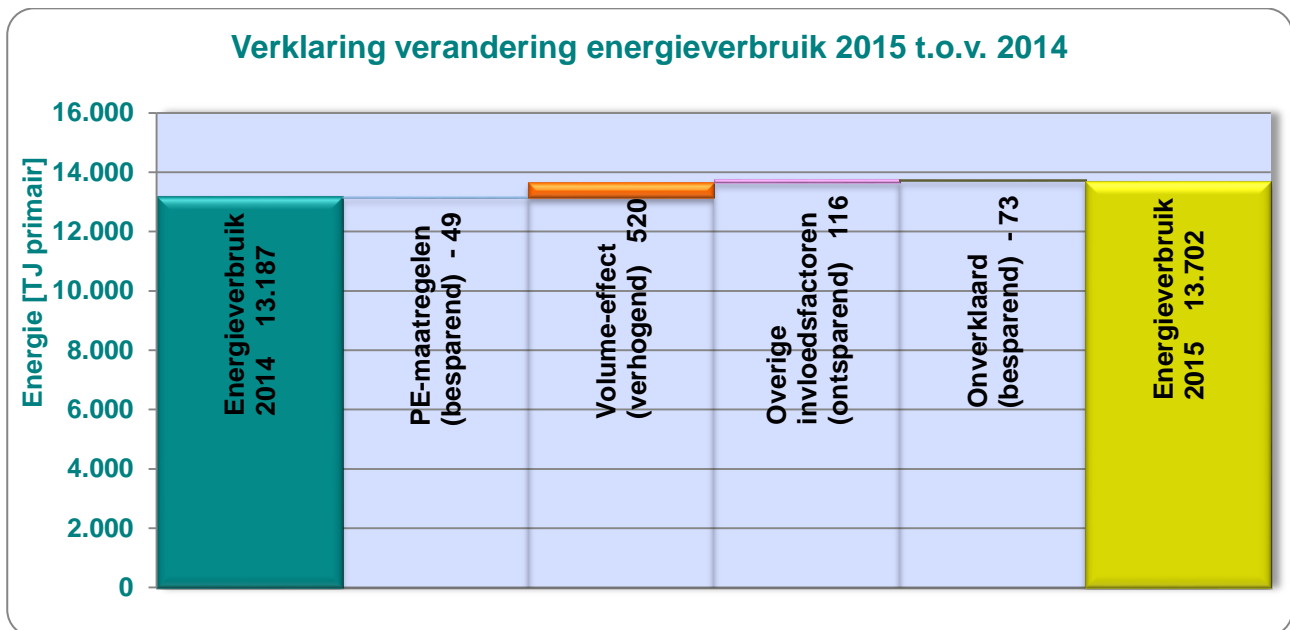
Onderstaande grafiek laat het jaarlijkse energieverbruik van uw sector vanaf 2009 zien.



Vanwege de veranderde omstandigheden in de sector (o.a. andere samenstelling deelnemers) ten opzichte van eerdere jaren is het energieverbruik van 2009 niet weergegeven. Duidelijk is te zien dat het diesilverbruik van Arriva vanaf 2014 en het toegenomen energieverbruik door de overname van Keyrail door ProRail.

Hoofdstuk 3. Verklaring verandering energieverbruik

Onderstaande grafiek geeft aan in welke mate verschillende factoren de verandering in het energieverbruik tussen het verslagjaar en het jaar daarvóór verklaren.

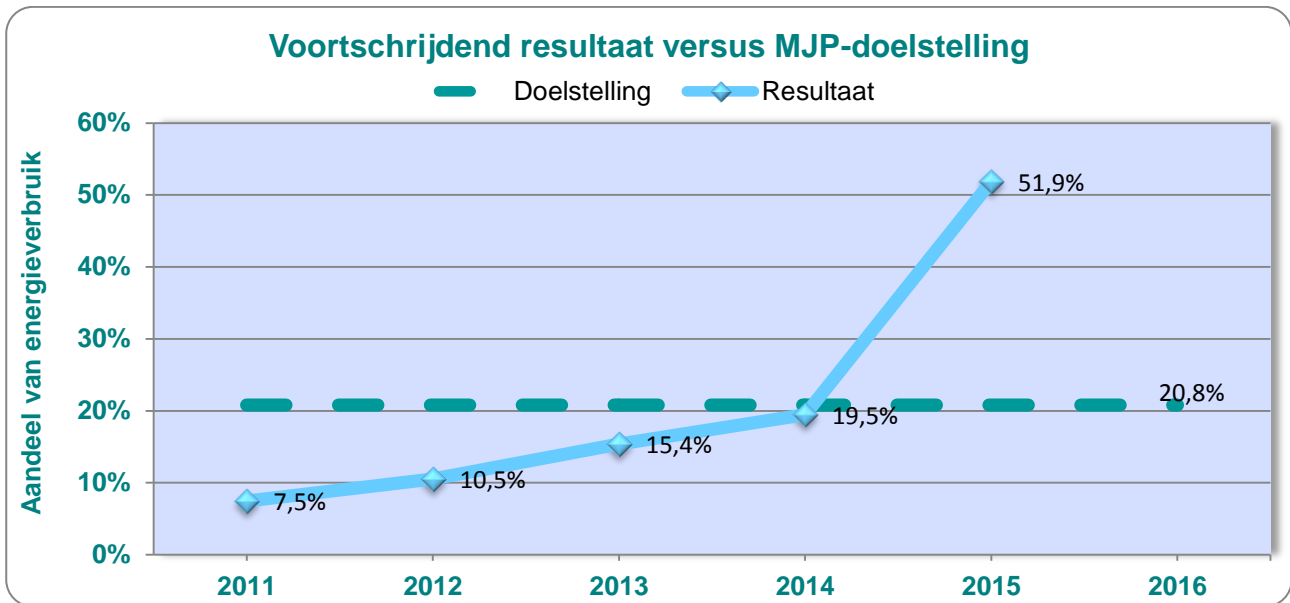


Maatregelen in het proces (*PE-maatregelen*) hebben een besparend effect tot doel (het relatieve energieverbruik wordt minder). Het *Volume-effect* (effect door verschil in productiehoeveelheid) is verhogend (meer energieverbruik) bij hogere productie of verlagend bij lagere productie. Het deel *Overige invloedsfactoren* is de optelsom van alle invloedsfactoren die de sector heeft gerapporteerd, zoals hogere/lagere capaciteitsbezetting ten opzichte van vorig jaar of gunstige/ongunstige weersomstandigheden ten opzichte van vorig jaar. Deze optelsom kan uiteindelijk besparend of ontsparend zijn. De post *Onverklaard* is de restpost. Deze restpost is besparend wanneer het berekende energieverbruik in het monitoringjaar (de optelsom van de eerste vier posten in de grafiek) hoger is dan het werkelijke energieverbruik. De restpost is ontsparend wanneer het berekende energieverbruik lager is dan het werkelijke energieverbruik. Hoe kleiner de restpost, des te beter het werkelijke energieverbruik in de sector is verklaard.

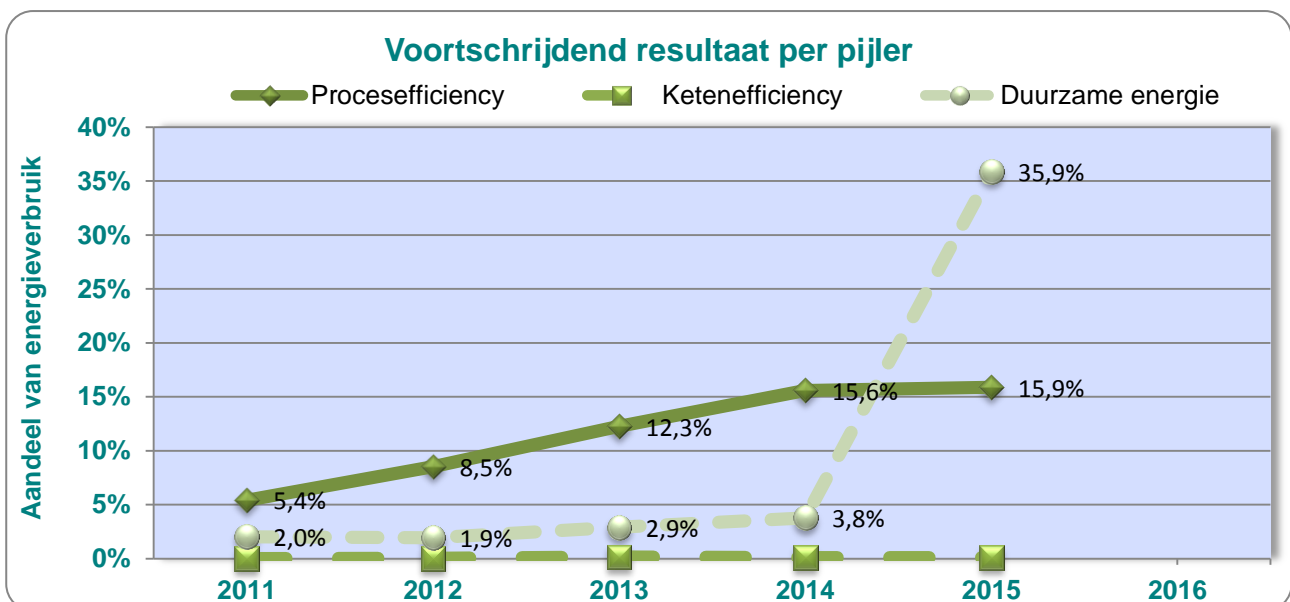
De restpost van onverklaard verbruik (ontsparend effect) in 2015 bedraagt 73 TJ ten opzichte van 2014 en bedraagt hiermee 1,1% van het totaalverbruik. Met andere woorden, bijna 99% van het totale energieverbruik van de sector in 2015 is onderbouwd met de gerapporteerde factoren van de bedrijven samen.

Hoofdstuk 4. Spiegeling aan het MJP

Onderstaande grafiek geeft de jaarlijkse ontwikkeling aan van het effect van de getroffen EEP-maatregelen binnen de sector ten opzichte van 2010, het jaar voorafgaand aan de beschouwde EEP-periode. De railsector heeft een afwijkende EEP periode die loopt van 2011 t/m 2016 in plaats van de gebruikelijke periode 2013-2016. De horizontale lijn is de MJP-doelstelling in 2016 t.o.v. het jaar 2010 op basis van zekere en voorwaardelijke maatregelen. Doordat de sector via de inkoopcoöperatie Vivens vanaf 2015 groene tractiestroom is gaan inkopen stijgt het resultaat met ruim 30 % naar 52%.

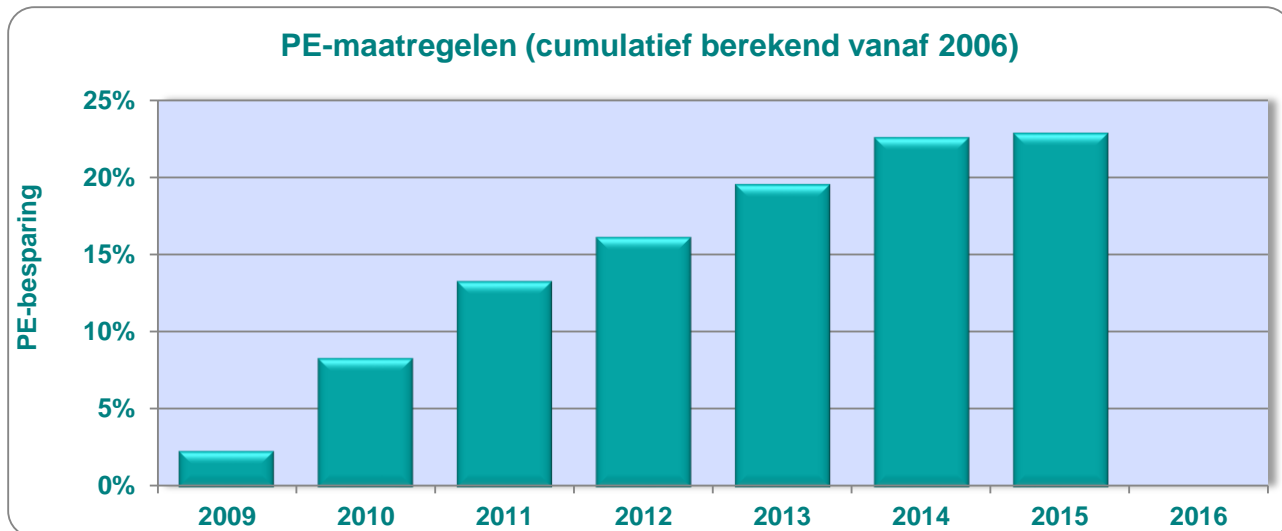


De MJA3 kent drie pijlers: procesefficiency, ketenefficiency en duurzame energie. Ketenefficiency kan nog worden onderverdeeld in twee categorieën: deelketen productie en deelketen product. Voor duurzame energie is eveneens een splitsing mogelijk: inkoop en (eigen) opwekking. Uitsplitsing van de resultaten naar de verschillende pijlers levert onderstaande grafiek op. Ook hier worden de jaarlijkse cijfers gepresenteerd ten opzichte van 2010.

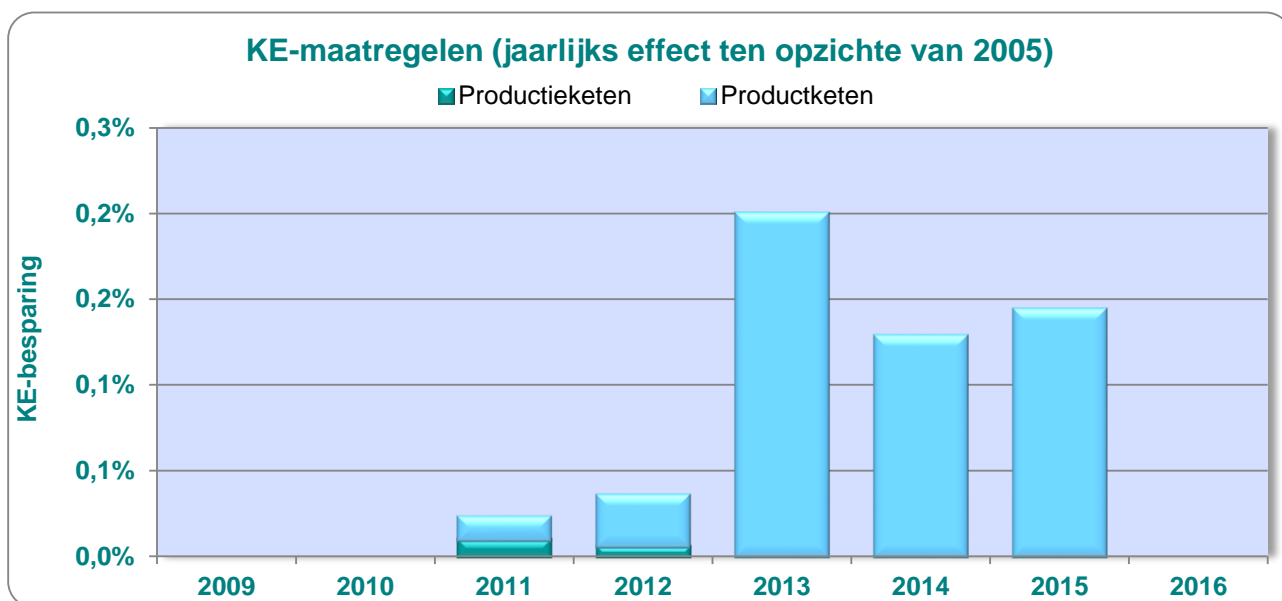


Hoofdstuk 5. Resultaten per pijler

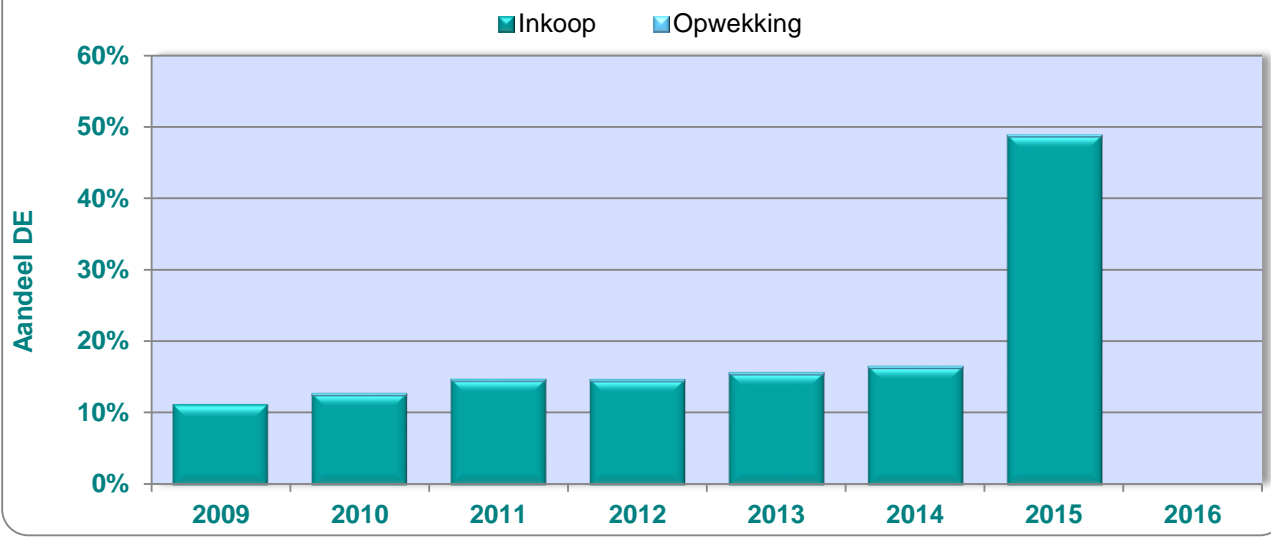
De grafieken geven de jaarlijkse effecten per pijler vanaf 2009 weer, met de kanttekening dat alle relevante gegevens vanaf 2005 in berekeningen van de resultaten zijn verwerkt. Deze resultaten zijn aangegeven als percentage van het energieverbruik van de sector.



De PE-cijfers van 2009 en 2010 zijn gebaseerd op een analyse van de historische MJA1-cijfers die zijn vertaald naar de MJA3-convenantsafspraken.



DE-maatregelen (jaarlijks effect ten opzichte van 2005)



Hoofdstuk 6. Tabellen

De eerste tabel hieronder bevat de gerapporteerde gegevens over het jaarlijkse energieverbruik en de uitgevoerde maatregelen vanaf 2009.

Tabel 1 Energie- en besparingscijfers.

Resultaten per jaar [TJ]	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Werkelijk energieverbruik	13.256	14.537	13.637	13.568	13.323	13.187	13.702	
Besparing door PE-maatregelen	127	950	783	461	568	516	49	
KE-besparing in de productieketen	0	0	1	1	0	0	0	
KE-besparing in de productketen	0	0	2	4	28	18	20	
Inkoop van duurzame energie	1.758	2.151	2.291	2.272	2.359	2.449	6.940	
Opwekking van duurzame energie	0	0	3	1	1	2	2	

De tweede tabel geeft een overzicht van het effect van geplande en gerealiseerde maatregelen op jaarbasis ten opzichte van 2010. Er is daarbij niet gecorrigeerd voor gewijzigde omstandigheden (bijvoorbeeld het productieniveau). Alle waarden in tabel 1 en 2 zijn in TJ primair per jaar.

Tabel 2 Effecten van uitgevoerde maatregelen in 2015.

Categorie	Subcategorie	Effect [TJ] ten opzichte van 2010	
		Verwacht resultaat t/m 2015	Gerealiseerd jaarlijks effect t/m 2015
Procesefficiency	Procesmaatregelen	485,2	1.273,0
	Installaties en gebouwen	939,4	625,8
	Energiezorg en gedragsmaatregelen	943,2	443,4
	Strategische projecten	19,8	34,8
	Subtotaal procesefficiency	2.387,8	2.376,9
Ketenefficiency	Maatregelen in de productieketen	1,8	0,0
	Maatregelen in de productketen	20,4	19,7
	Subtotaal ketenefficiency	22,2	19,7
Duurzame energie	Inkoop van duurzame energie	0,0	4.788,9
	Opwekking van duurzame energie	4,0	2,2
	Subtotaal duurzame energie	4,0	4.791,1
Totaal		2.414,0	7.187,7

De laatste tabel geeft een overzicht van alle bedrijven die vanaf 2005 hebben gerapporteerd. Van deze bedrijven zijn alle beschikbare cijfers vanaf 2005 tot en met 2015 in het sectorrapport verwerkt. In de derde kolom is per bedrijf aangegeven of de gegevens over 2015 in dit rapport zijn meegenomen.

Tabel 3 Deelnemende bedrijven binnen de sector

Bedrijfsnaam	Status in 2015	Meegenomen in 2015?	Toelichting
NS Groep (NS Hispeed, NedTrain, NS Reizigers en NS Stations ¹)	Deelnemer	Ja	De railsector had t/m 2010 eigen MJA-afspraken uit de MJA1 periode. De MJA-NS bestond voorheen uit drie deelnemers: NedTrain, NS Reizigers en de combinatie NS Poort/ProRail.
ProRail	Deelnemer	Ja	De railsector had t/m 2010 eigen MJA-afspraken uit de MJA1 periode. De MJA-NS bestond voorheen uit drie deelnemers: NedTrain, NS Reizigers en de combinatie NS Poort/ProRail. Verder is vanaf 2015 Keyrail opgegaan in ProRail.
Arriva Personenvervoer Nederland B.V.	Deelnemer	Ja	Toegetreten in 2014.

¹ Was voorheen NS Poort