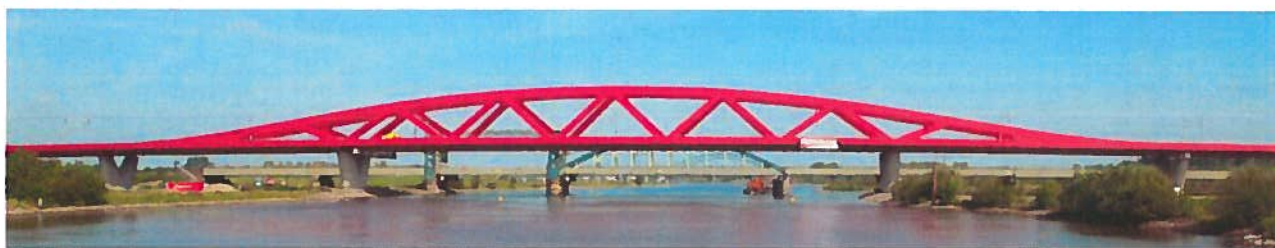


ProRail jaarverslag 2012



Jaarverslag 2012

1. Directieverslag 2012

Inhoud directieverslag

Voorwoord	4
Veilig reizen, leven en werken	6
Treinen op tijd.....	15
Verstoringen opgelost.....	18
Meer treinen	25
Comfortabele stations.....	35
Actuele spoorinformatie	41
Professioneel opdrachtgeverschap.....	42
Beperken overlast	50
Een groen spoor	57
Een doelgerichte organisatie	66
Een betrokken werkgever	75
Effectieve bestedingen.....	80
Lagere kosten.....	84

Voorwoord

Zeker op het spoor

2012 was het jaar waarin we onze strategie voor een veiliger, betrouwbaarder, punctueler en duurzamer spoor hebben aangescherpt. We hebben goede stappen voorwaarts gezet en positieve resultaten geboekt. Helaas kregen we ook te maken met enkele grote incidenten.

Veiligheid op het spoor gaat boven alles. Ondanks de verbeteringen die we gerealiseerd hebben, kende 2012 een triest dieptepunt. Voor het eerst in 20 jaar viel er een dodelijk slachtoffer onder de reizigers te betreuren bij een botsing tussen twee treinen. Dit incident heeft ons gesterkt in onze strategische keuze 'veiligheid voor alles'. We beseffen dat er extra maatregelen nodig zijn: al in 2012 zijn verbeteracties in gang gezet.

In mei 2012 presenteerde de Commissie Kuiken een onderzoek naar de staat van onderhoud en innovatie op het spoor. De commissie is van mening dat het Nederlandse spoor in Internationaal opzicht een grote prestatie levert. Tegelijkertijd ziet de commissie risico's bij het handhaven van dit hoge niveau. De aanbevelingen die de commissie doet, bieden ProRail goede aanknopingspunten om het spoor nog betrouwbaarder te maken.

Het is druk op het Nederlandse spoor en de komende jaren neemt de capaciteitsvraag van vervoerders verder toe. Alleen al NS liet de afgelopen 10 jaar 25% meer treinen rijden. Goed nieuws voor reizigers en vervoerders en tegelijkertijd een opgave in deze tijden van een stagnerende economie en bezuinigingen. We moeten evenwichtige keuzes maken in het besteden van publieke middelen voor verdere verbetering van het spoor. Voor ProRail is dat een uitdaging die wij ook in 2013 graag aangaan. Wij baseren onze keuzes daarbij op de door het ministerie van IenM in 2012 opgestelde Lange Termijn Spoor Agenda.

Vanzelfsprekend vinden vervoerders en hun klanten het belangrijk dat treinen op tijd rijden: in 2012 hebben we een goed punctualiteitsniveau behaald. Onze ambitie is om het niveau verder te verbeteren, zodat de betrouwbaarheid en kwaliteit van onze dienstverlening aan onze klanten groeit.

Toch kunnen we verstoringen niet altijd voorkomen. Hevige sneeuwval in de winter, hitte en bermbranden in de zomer, bladeren en gladde sporen in de herfst, maar ook softwareproblemen en technische storingen hebben in 2012 voor problemen gezorgd. Daar blijven we aan werken. In 2012 is daarom een pakket extra maatregelen genomen om vermijdbare verstoringen te voorkomen en de impact daarvan te verkleinen.

ProRail bouwde in 2012 verder aan het spoor, met zichtbare resultaten. Er kwamen maar liefst 10 nieuwe stations bij, waarvan er 7 in december in gebruik werden genomen. De havens van Rotterdam en Amsterdam kregen nieuw spoor. De opening van de Hanzelijn door koningin Beatrix was een hoogtepunt in de spoorgeschiedenis. De stations van Rotterdam, Amsterdam, Den Haag, Utrecht, Breda en Arnhem worden omgebouwd tot vervoersknooppunten van de toekomst, berekend op de groeiende reizigersstromen.

ProRail wil een duurzame onderneming zijn. Inmiddels hebben we al ons elektriciteitsverbruik verduurzaamd. De CO₂-prestatieladder die we hebben ontwikkeld voor onszelf en onze aannemers, blijkt een succes: onderzoek laat zien dat de ladder daadwerkelijk leidt tot een lager energieverbruik, en dus tot minder kosten. In 2015 willen we ons energieverbruik met 20% terugbrengen ten opzichte van 2005.

Het spoor groeit, en daarmee ook het belang van samenwerking met onze stakeholders in de keten op het spoor: onze klanten, de reizigers- en goederenvervoerders, onze opdrachtgevers, het ministerie van Infrastructuur en Milieu en regionale overheden, en met belangrijke partners als Keyrail, architecten, bouwbedrijven, de havenbedrijven, Rijkswaterstaat en ingenieursbureaus.

We leveren onze prestaties ook dankzij de inzet van onze ervaren medewerkers. Om onze doelstellingen te kunnen halen, is hun bijdrage onmisbaar. Daarom hebben we in 2012 weer geïnvesteerd in hun vakmanschap. Als goed werkgever hebben we oog voor de talenten en vaardigheden van onze medewerkers.

Werken aan het spoor is hard werken én samen optrekken. Dat is de enige weg naar een veilig, betrouwbaar, punctueel en duurzaam spoor in Nederland.

Utrecht, 14 maart 2013
Namens de directie van ProRail B.V.

Marion Gout-van Sinderen
President-Directeur

[H1]

Veilig reizen, leven en werken

Een veilige reis moet vanzelfsprekend zijn voor treinreizigers. Spoorwerkers moeten op een veilige plek hun werk kunnen doen, en ook wonen aan het spoor moet veilig zijn. Elk ongeval is er één te veel, elke verstoring ook, want ze maken het spoor minder veilig. Daarom werkt ProRail continu aan het verder terugdringen van veiligheidsrisico's. Onze ambitie is nul vermijdbare ongevallen en nul vermijdbare verstoringen op en rond het spoor door het terugdringen van roodseinpassages, het beperken van het aantal riskante en onbeveiligde overwegen en de voorwaarden scheppen voor veilig werken. We hebben ons ten doel gesteld het aantal ongevallen op en rondom het spoor in 4 jaar tijd te halveren ten opzichte van 2011.

[1a]

Veilig reizen

Het spoor kan veiliger zijn, voor de reizigers en voor de medewerkers op de trein. Dit einddoel – een spoor zonder vermijdbare ongevallen, botsingen of ontsporingen – hebben we in 2012 nog niet bereikt. Er was één¹ ontsporing (2011: 3) en er vond één botsing (2011: 3) tussen treinen plaats. Hierbij viel een dodelijk slachtoffer. We hebben maatregelen genomen en in gang gezet om de kans op herhaling zo klein mogelijk te maken.

Werken aan veiligheid

Statistisch gezien is in Nederland het reizen per trein met afstand het meest veilige vervoermiddel, met 0,2 dodelijke slachtoffers per miljard reizigerskilometers (vliegtuig 0,4, auto 8, fiets 63, lopen 75). Alleen al het wegverkeer kende in 2012 meer dan 20.000 verkeersgewonden. Toch geldt ook voor het spoor: elk ongeval is er één te veel. We willen immers dat iedereen veilig thuiskomt en dat treinreizigers een veilige treinreis als vanzelfsprekend ervaren.

Daarom wil ProRail met het Meerjarenplan Veiligheid het aantal spoorongevallen terugbrengen. Daarom moet onder andere het aantal treinen dat door een rood sein rijdt in 2015 zijn teruggebracht tot minder dan 100.

Botsingen

In Amsterdam vond in april een zeer ernstige treinbotsing plaats, met een dodelijk slachtoffer tot gevolg. Daarnaast waren er 190 gewonden van wie 24 ernstig. Naast dit ongeval waren er 5 botsingen op centraal bediend gebied en 12 botsingen op niet-centraal bediend gebied². Hierbij vielen geen doden of gewonden en was de schade kleiner dan EUR 150.000.

[KPI-graphic significante botsingen]

Een zwarte dag voor het spoor

Op 21 april 2012 botste een intercity bij de Singelgrachtbrug ter hoogte van het Amsterdamse Westerpark, frontaal op een sprinter die op hetzelfde spoor uit de tegengestelde richting kwam aanrijden. Er viel één dodelijk slachtoffer te betreuren en 190 gewonden, waarvan 24 ernstig, onder wie de machinist van de sprinter.

¹ Volgens de Europese definitie. Er is sprake van een ontsporing als de schade meer is dan EUR 150.000 en/of er doden of zwaargewonden vallen.

² Spoorgebieden waarvan de treinpaden lokaal bepaald worden, zoals rangeerterreinen.

Het ongeluk is door de Onderzoeksraad voor Veiligheid en de Inspectie Leefomgeving en Transport onderzocht. ProRail en NS hebben zelf ook onderzoek gedaan. Uit deze onderzoeken blijkt dat het ongeval veroorzaakt werd door een keten van gebeurtenissen.

Maatregelenpakket

Direct na het ongeval van 21 april hebben NS en ProRail extra maatregelen genomen om kans op herhaling van een dergelijk ongeval bij werkzaamheden te voorkomen. Hieronder een overzicht van de belangrijkste maatregelen.

Planning

- Bij werkzaamheden wordt in de dienstregeling meer tijd gereserveerd voor het laten kruisen en passeren van treinen. Daardoor is de kans kleiner dat een machinist ongepland voor een rood sein komt.
- Stops die nodig zijn bij werkzaamheden worden alleen gerealiseerd op plekken die voor de machinist logisch zijn, bijvoorbeeld stations en wachtspooren.
- Voor planners is een extra training ingelast.
- Het computersysteem [Donna](#) [link], dat in 2012 voor een groter deel van de planning in gebruik is genomen, herkent mogelijk gevaarlijke situaties in de planning.

Waarschuwingssystemen

- De ambitie is ervoor te zorgen dat machinisten minder rode seinen tegenkomen en in samenwerking met NS wordt een extra waarschuwingssysteem ingevoerd, voor machinisten als ze (te snel) op een rood sein afrijden. Dit systeem beproeven we in 2013.
- ProRail test in 2013 een nieuw alarmeringssysteem voor treindienstleiders, zodat zij machinisten kunnen waarschuwen als een trein door een rood sein rijdt en er botsgevaar dreigt.

Veiligheidsvangnet

- De verbeterde versie van automatische treinbeveiliging (ATB-Vv) verkleint de kans dat als een trein een roodsein passeert vervolgens het gevaarpunt wordt bereikt, waardoor een botsing kan ontstaan. Daarom gaan we extra investeren in de ATB-Vv, zodat treinen ook bij lagere snelheden (< 40 km) worden stilgezet wanneer ze een rood sein passeren. Hiervoor heeft het ministerie van Infrastructuur en Milieu geld beschikbaar gesteld.
- Vanaf 2016 gaan we als spoorsector het nieuwe Europese beveiligingssysteem ERTMS stapsgewijs invoeren (besluit kabinet-Rutte 2).

Rijden door rood seld

[KPI-graphic roodseinp passages]

Het negeren van een roodseinp passage behoort tot de topisico's van het spoor. Het uitrusten van seinen met een verbeterde versie van automatische treinbeveiliging (ATB-Vv) is een belangrijk instrument om gevolgen na een roodseinp passage te beperken. Begin 2012 besloten we het aanbrengen van ATB-Vv bij seinen te versnellen. In 2012 hebben we het aantal uitgebreid van 1.270 tot bijna 1.700 seinen. De komende jaren komen daar nog eens 500 tot 800 seinen bij. Een verdubbeling in 2 jaar tijd. Wij bereiden verder een voorstel voor om ook dit aantal nog stevig uit te breiden.

Ontsporingen

Er is in 2012 één reizigerstrein ontspoord³. Dit betrof een ontsporing van een trein op emplacement Groningen. In totaal waren er 3 ontsporingen in centraal bediend gebied en 10 ontsporingen in niet-centraal bediend gebied⁴.

[KPI-graphic ontsporingen]

Treinen kunnen ontsporen door gebreken aan het spoor of aan de trein. Daarom hebben we in 2012 verdere maatregelen genomen: bijvoorbeeld beter onderhoud van de lasnaden van sporen, en maatregelen om te voorkomen dat treinassen worden overbelast.

Veiligheidscommunicatie

De Europese regelgeving verplicht ons vanaf 1 januari 2013 een aantal wijzigingen toe te passen in de veiligheidscommunicatie tussen de treindienstleider en de machinist. ProRail heeft dit wijzigingsmoment mede aangegrepen om de veiligheidscommunicatie op een hoger niveau te brengen. In 2012 is door ProRail een veiligheidscommunicatiecampagne opgezet waarbij de branche is meegenomen.

Meer maatregelen voor grotere veiligheid

Naast het maatregelenpakket (link) nemen we extra maatregelen om het spoor veiliger te maken.

- Speciale beveiligingsmaatregelen om botsingen op grote en risicovolle (kop)stations te voorkomen. In 2012 voerden we ATB-Vv in bij 40 kopsporen op 20 stations. In 2013 worden de resterende 15-20 kopsporen op 8 stations omgebouwd. Daarnaast worden de stootjukken in een opvallende kleur geschilderd.

³ Volgens de Europese definitie. Er is sprake van een ontsporing als de schade meer is dan EUR 150.000 en/of er doden of zwaargewonden vallen.

⁴ Spoorgebieden waarvan de treinpaden lokaal bepaald worden, zoals rangeerterreinen.

- Verdere ontwikkeling van de calamiteitenorganisatie in tunnels (procedures, opleiding), verbetering van voorzieningen in tunnels.
- Betere risicobeheersing van obstakels op perrons en bij werkzaamheden op perrons.
- Aanpassing van de perronhoogte in verschillende stations voor een makkelijkere en veiligere instap.

[1b]

Veilig leven

Het spoor houdt Nederland bereikbaar en draagt bij aan de economische ontwikkeling van de regio. Maar hoe meer treinen er rijden, hoe groter ook de impact op de omgeving: een trein die op volle snelheid rijdt, kan een risico zijn. We willen de samenleving bewuster maken van de risico's rond het spoor. Onze doelstelling tot en met 2015 is een halvering van het aantal vermijdbare ongevallen op overwegen en langs het spoor ten opzichte van 2011.

Veiligheid op overwegen

Op overwegen doen zich nog steeds te veel aanrijdingen en bijna-aanrijdingen voor. Het worden er minder, maar elk incident is er één te veel. In 2012 waren er 38 aanrijdingen (2011: 42), 14 doden en 4 zwaargewonden op overwegen. Helaas is het ook eenmaal voorgekomen dat iemand die te hulp schoot daarbij is omgekomen.

Ook hebben we in 2012 actief campagne gevoerd in het land. Zo hebben we in radiospotjes geattendeerd op de gevaren van overwegen. Vrijwilligers van Veilig Verkeer Nederland hebben scootmobieltrainingen gegeven aan ouderen, met daarin een 'overweg-module' door ProRail-medewerkers.

Voor basisscholieren hebben we de 'Leuker Wachten'-prijsvraag georganiseerd. Gastdocenten van ProRail hebben het hele jaar door voorlichting gegeven op basisscholen. Middelbare scholieren hebben we in oktober en november benaderd met een campagne waarin de rapper Mr. Polska figureerde, die een speciale rap over dit onderwerp uitbracht.

In het kader van het Programma Verbetering Veiligheid Overwegen (PVVO Nieuw) is in 2012 overleg gevoerd met de verantwoordelijken van alle particuliere overwegen om te komen tot uniformering van de (technische) inrichting van deze overwegen. Op ongeveer 100 stationsoverpaden zijn hangwerken aangebracht die moeten voorkomen dat reizigers onder de bomen door kruipen. Er is in 2012 een aantal pilots uitgevoerd waarbij de dichtligtijd van overwegen is verkort. De leerervaringen uit deze pilots worden vanaf 2013 breed ingezet.

[KPI-graphic overwegongevallen]

Opheffen overweg Bilthoven

Vlak bij station Bilthoven ligt een overweg, waar veel incidenten plaatsvinden. Dat is binnenkort verleden tijd, de overweg wordt vervangen door 2 onderdoorgangen: één voor het snelverkeer en één voor fietsers en voetgangers. De nieuwe onderdoorgangen zijn onderdeel van de reconstructie van het stationsgebied in Bilthoven. Het werk is gestart in de zomer van 2012 en zal eind 2013 zijn afgerond.

Spoorlopers

Ook langs het spoor kan en moet de veiligheid worden verbeterd. Wandelaars langs het spoor, spelende kinderen of mensen die een sluiproute nemen: nog steeds blijkt dat zij zich niet bewust zijn van de gevaren.

Om het gevaar van spoorlopen onder de aandacht te brengen hebben we voor de start van het campingseizoen 2012 weer campagne gevoerd, samen met gemeenten, VVV's en de ANWB.

[afbeelding poster: De gevaarlijkste wandeling van Nederland]

Meer veiligheid door preventie

Ook direct langs het spoor is ProRail actief om ongevallen te voorkomen door inzet van technische hulpmiddelen en buitengewone opsporingsambtenaren:

- Camera's worden ingezet voor vandalismpreventie (met name bij overwegen).
- Middengeleiders op de rijbaan voor de overweg voorkomen dat mensen slalommen en vervolgens onder of tussen de spoorbomen door gaan.
- Hekken bemoeilijken de toegang tot het spoor.
- Buitengewoon opsporingsambtenaren en politie surveilleren langs het spoor en beboeten spoorlopers.

Zelfdodingen

Zelfdodingen zijn een maatschappelijk probleem en veroorzaken veel leed, niet alleen voor de nabestaanden, maar ook voor de machinisten, conducteurs en hulpverleners, zoals ongevallenbestrijders en buitengewoon opsporingsambtenaren. Bovendien leiden ze tot ernstige verstoringen van het treinverkeer. Daarom proberen we zelfdodingen op het spoor zo veel mogelijk te voorkomen, samen met maatschappelijke instanties als GGZ Nederland, Korps Landelijke Politiediensten, de wetenschap en 113Online.

[KPI-graphic zelfdodingen]

In 2012 vonden 203 pogingen tot zelfdoding op het spoor plaats (2011: 215) met fatale afloop. Helaas is het ook voorgekomen dat iemand die te hulp schoot daarbij is omgekomen. Gelukkig worden mensen in toenemende mate door politie, treinpersoneel of omstanders weerhouden van hun daad.

[1c]

Veilig werken

Ook in 2012 is de aandacht voor de arbeidsveiligheid bij ProRail groot geweest. Wij verwachten dat het aantal veiligheidsincidenten onder medewerkers van ProRail en bij onze opdrachtnemers de komende jaren geleidelijk verder zal afnemen.

2012, Normenkader Veilig Werken voorbereid

'Veilig Werken'

In 2012 hebben we onze veiligheidsvoorschriften en -regels aangescherpt, met veel aandacht voor de gevaren waar baanwerkers aan blootstaan, zoals aangereiden worden door een passerende trein of geëlectrocuteerd worden. In 2012 is ook het normenkader veilig werken vernieuwd. Onder andere is hierin geregeld dat vanaf 2013 geen eilandbuitendienststellingen meer worden toegestaan.

Veiligheidsladder

Veiligheid speelt ook een steeds grotere rol bij het gunnen van spoorwerk. Een hoger veiligheidsbewustzijn van de spooraanneemers en leveranciers betekent een hogere score op de veiligheidsladder. ProRail belooft deze score door deze positief mee te wegen bij aanbestedingen. Kortom: hoe veiliger er gewerkt wordt, hoe groter de kans op het verwerven van een opdracht. De veiligheidsladder is in opzet vergelijkbaar met de door ProRail ontwikkelde CO₂-prestatieladder. Dit instrument is inmiddels breed geaccepteerd in de bouwsector.

Veiligheidspaspoort

In 2012 is gestart met de invoering van *life saving rules* en een veiligheidspaspoort voor baanwerkers naar het voorbeeld van de petrochemische industrie. Hierin wordt geregistreerd welke certificaten de persoon heeft die op of rond het spoor werkt en welke instructies hij heeft gehad. Het paspoort werkt daarnaast als een puntenrijbewijs. Als iemand die op of rond het spoor werkt een regel overtreedt, dan registreren we dat in het paspoort. De invoering van het veiligheidspaspoort wordt in 2013 afgerond.

Veiligheidsincidenten medewerkers

[KPI-graphic veiligheidsincidenten medewerkers]

We doen er alles aan om de mensen die in opdracht van ProRail aan het spoor werken een veilige werkomgeving te bieden. Er vond in 2012 helaas één aanrijding plaats⁵.

⁵ Volgens de Europese definitie.

Samenwerking

Als één van de grootste bouwopdrachtgevers van Nederland willen we de veiligheidscultuur in de bouwsector versterken. Samen met Rijkswaterstaat hebben we daarom het voornemen om in 2013 een 'Code of Governance bouwveiligheid' te ondertekenen. We zijn ervan overtuigd dat we, door goed en open samen te werken met onze opdrachtnemers, het aantal veiligheidsincidenten onder spoorwerkers kunnen terugdringen.

[H2]

Treinen op tijd

Goederenvervoerders, personenvervoerders en reizigers verwachten dat treinen op tijd rijden. Daarom monitoren we voortdurend de punctualiteit van het treinverkeer en waar nodig verbeteren we die. We stellen ons tot doel om eind 2015 een punctueler spoor te hebben met minder uitval. Dit willen we realiseren door onder meer het verkorten van de hersteltijd, sneller herstel van het treinverkeer na een verstoring en het voorkomen van uitloop van werkzaamheden.

[KPI interactieve graphic per maand en per vervoerder]

Punctualiteit in het reizigersvervoer

Met punctualiteit meten we hoeveel reizigerstreinen op de afgesproken tijd aankomen op stations. Bij de berekening gaan we uit van een toegestane afwijking van 3 minuten. In 2011 hebben we een historisch hoge punctualiteit op het hoofdrailnet weten te realiseren (89,6%). In 2012 heb een punctualiteit van 88,5% gerealiseerd. Deze punctualiteit is lager dan in 2011, maar boven de met het ministerie van Infrastructuur en Milieu afgesproken norm van 87%. De uitval van treinen reizigersverkeer bedroeg in 2012 2,0%. Dit komt overeen met de met het ministerie afgesproken norm.

Welke oorzaken leiden tot verlies aan punctualiteit?

In de ideale situatie is de punctualiteit 100%. Onder andere verstoringen zorgen ervoor dat dit percentage niet kan worden gehaald. Hoe beter we verstoringen weten te voorkomen, hoe punctueler het treinverkeer wordt. Ook de snelheid waarmee we verstoringen oplossen is van invloed op de punctualiteit, evenals de kwaliteit van de geplande dienstregeling.

De volgende categorieën van oorzaken hebben onder andere vertragingen veroorzaakt (willekeurige volgorde):

- Niet beschikbare infrastructuur veroorzaakt door derden (o.a. suicides, vandalisme).
- Storingen aan de infrastructuur veroorzaakt door weersomstandigheden (o.a. sneeuw, bladeren, bliksem, storm).
- Storingen aan wissels en bovenleidingen.
- Storingen aan materieel.
- Het uitlopen van het vertrek- en halteproces.

Belangrijke verstoringen in 2012 waren:

- Sneeuw en vorst [link H3 Verstoringen opgelost] zorgden in februari voor verstoring van de treindienst.

- Op 22 maart 2012 een storing in het ICT-systeem op Amsterdam CS
- De Oosterdoksluisbrug in Amsterdam was geblokkeerd door een storing. Daardoor was het opstel terrein Watergraafsmeer in juni enkele weken niet volledig bereikbaar.
- In de herfst van 2012 waren het vooral de gladde sporen die tot verminderde punctualiteit leidden. Doordat machinisten langzamer gingen rijden, verdween de buffer uit de dienstregeling. Daardoor hadden kleinere incidenten (technische storingen, uitgelopen werkzaamheden) meer impact op de punctualiteit.

De bovenstaande oorzaken van dispunctualiteit hebben betrekking op incidenten. Het effect op het uiteindelijke landelijke punctualiteitscijfer is beperkt.

Maatregelen voor meer punctualiteit in het reizigersvervoer

We hebben de volgende acties afgesproken om de punctualiteit te verhogen in de dienstregeling 2013:

- De dienstregelingen worden continu verbeterd door het aanpassen van plannormen, om zo meer ruimte in de planning en uitvoering van de treindienst te creëren. Hierdoor neemt het risico op vertragingen af. Ook worden deze plannormen, mede door het gebruik van het plansysteem Donna, strakker gehanteerd.
- Het beter 'op plan' rijden.
- Storingen op cruciale knooppunten van het spoor te verminderen
- Andere aanpassingen in het plan, bijvoorbeeld het wijzigen in spoorgebruik en het wisselen van treinseries. Ook wordt in het plan rekening gehouden met ervaringen van werkelijke rijtijden.

Meer focus in de be- en bijsturing door sturing op de 'poorten naar de Randstad' om de Randstad te ontlasten. In de spits sturen we op het vervoeren van zo veel mogelijk reizigers. De focus is daarbij op de doorstroom van de treinen. Buiten de spits wordt meer gestuurd op punctualiteit. Een vertraagde trein wordt dan bijvoorbeeld opgeheven om vertraging van andere treinen te voorkómen.

Punctualiteit in het goederenvervoer

Voor het goederenvervoer vergelijken we de werkelijke aankomsttijden met de planning, daarbij houden we rekening met de eventuele vertrekvertraging. Bij de berekening gaan we uit van een toegestane afwijking van 3 minuten. De gemiddelde aankomstpunctualiteit in het goederenvervoer is in 2012 81,4%. We hebben onder meer last gehad van extreme winter in het buitenland, met name de Alpen. Hierdoor moesten veel treinen parkeren in Nederland en Duitsland, waardoor minder spoor beschikbaar was.

Maatregelen voor meer punctualiteit in het goederenvervoer

De maatregelen [link] die we nemen om verstoringen binnen het goederenvervoer te voorkomen en problemen sneller te verhelpen, helpen ook om de treinen punctueler te laten rijden. Daarnaast hebben we in 2012 nog de volgende maatregelen genomen:

- De focus ligt op doorstroming, ofwel een goederentrein zo min mogelijk laten stoppen.
- In 2012 hebben we een nieuw ICT-systeem ingevoerd op basis waarvan we beter betrouwbare informatie realiseren.

Versperringsmaatregelen

Als de treinenloop ergens wordt verstoord, bestaat het risico dat ook het treinverkeer elders hinder ondervindt, wordt verstoord of vertraging oploopt. Dat voorkomen we met zogeheten versperringsmaatregelen (*dit is een afhandelingsafpraak waarin de wijze van afhandeling van treinen in geval van versperring van een bepaald baanvak is vastgelegd*). Die versperringsmaatregelen zijn opgesteld in overleg met de vervoerders.

Mede naar aanleiding van de winterproblemen in februari 2012 hebben we besloten om de versperringsmaatregelen eens goed onder de loep te nemen: optimaliseer de procedures rond een verstoring zodanig dat we maximaal gebruik kunnen blijven maken van de Infrastructuur, en zorg dat de punctualiteit van de treinen en de capaciteit van het spoorwegnet maximaal blijft.

[H3]

Verstoringen opgelost

Hevige sneeuwval, herfstbladeren, hitte en bermbranden. Maar ook: vandalisme, softwareproblemen, technische storingen en koperdiefstal. Het deed zich allemaal voor in 2012. Soms raakte de treinenloop verstoord, steeds vaker wisten we dat te voorkomen. In 2012 namen we meer maatregelen om verstoringen sneller op te lossen én te voorkomen. Ons doel is een robuuster en punctueler spoor, met nul vermijdbare verstoringen door meer en beter preventief onderhoud te laten plegen aan het spoor en scherpe analyses te maken van terugkerende storingen.

Ons doel

Onze doelstelling voor de lange termijn is: minder gevoelig voor de verschillende weersomstandigheden zijn om daarmee de trein volgens de dienstregeling te kunnen laten rijden. Daarnaast willen we ook de impact van andere verstoringen verkleinen.

[overzicht per soort verstoringen, vergelijking met 2011]

Een deel van de verstoringen komt door falende techniek (sein- en wisselstoringen, defecte treinen, softwareproblemen, stroomstoringen). Andere verstoringen zijn het gevolg van slecht weer. Verstoringen door slecht weer (bijvoorbeeld door heftige sneeuwval) kunnen wel in korte tijd veel overlast en ergernis veroorzaken. Verstoringen door processen komen voort uit verkeerde werkwijze van medewerkers. Verstoringen 'derden' worden veroorzaakt door externe factoren, zoals spoorlopers, suicides enzovoort.

Wat als er een grote verstoring optreedt?

Dan gaan we bijsturen, met als eerste doel de treindienst zo gecontroleerd mogelijk weer op te starten. We kiezen bewust voor een gefaseerde en beheerste opstart van de treindienst om olievlekwerking te voorkomen. Dat betekent dat we bij een incident minder treinpaden kunnen leveren en na het incident juist sneller meer treinpaden kunnen leveren. Met deze strategie wordt het uiteindelijke doel, het herstellen van de dienstregeling, dus toch eerder bereikt.

Landelijke uitwijkpost

De treinenloop wordt bestuurd en bijgestuurd vanuit de 13 verkeersleidingsposten. Dat is een cruciale functie. Wanneer in een geval van een calamiteit een Verkeersleidingspost moet worden ontruimd, wordt het treinverkeer in het bedieningsgebied van de Verkeersleidingspost stilgelegd.

Ter identificatie
FAC
VRIJING

De veiligheid op het spoor kan dan immers niet meer gegarandeerd worden. Wanneer wordt ingeschat dat de calamiteit te lang duurt, zoals bijvoorbeeld bij een brand, wordt besloten de uitwijklocatie in Utrecht te activeren. De treindienstleiders reizen dan zo snel mogelijk naar de uitwijklocatie.

Om het treinverkeer te mogen leiden is locatiespecifieke kennis nodig. Treindienstleiders uit andere gebieden kunnen dus niet worden ingezet. Ook moeten de computersystemen worden omgezet. Het opstarten van het treinverkeer in het betreffende bedieningsgebied kan hierna beginnen. Als bij de calamiteit ook de beveiligingsinstallaties worden getroffen, is uitwijk niet mogelijk. Met specifieke maatregelen kan dan een beperkte treindienst worden gerealiseerd.

Het is belangrijk om de het uitwijken van de verkeersleiding te oefenen. In 2012 is geoefend door de verkeersleidingsposten Arnhem, Rotterdam en Roosendaal. De geleerde lessen zijn in de processen en procedures verwerkt.

Voorkomen is beter dan genezen

Verstoringen willen we voorkomen. Daarom is bewaking van de kwaliteit van het spoor noodzakelijk. Dankzij de automatisering van steeds meer controles en metingen hebben we 24 uur per dag de beschikking over gedetailleerde gegevens.

Zo maakt een onlangs ingevoerd wisselinspectievoertuig de visuele inspectie van wissels nagenoeg overbodig. Monitoringsystemen controleren op afstand de juiste werking van de wissels, en meetsystemen op de treinen zelf meten de ligging van de rails tot op de millimeter. Minder handmatig meten betekent bovendien dat er minder mensen het spoor op hoeven. Dit leidt tot meer beschikbaarheid en veiligheid en minder verstoringen en ongevallen. We zorgen ervoor dat de hele spoorsector over deze monitoringsgegevens kan beschikken, zodat we gezamenlijk verder kunnen werken aan een veilig en betrouwbaar spoor.

Monitoring alleen is niet voldoende. We realiseren ons dat wissels nog steeds tot de kwetsbaarste onderdelen van de spoorinfrastructuur behoren. Daarom hebben we een programma opgezet waarin we werken aan de verbetering van wissels. Door toepassing van innovaties en nauwe samenwerking met diverse experts als aannemers, leveranciers en ingenieursbureaus krijgen we veel kennis. In 2013 zullen we deze kennis actief toepassen in de manier waarop we de wissels kopen en onderhouden.

Prestatiegericht onderhoud

Onderhoud aan het spoor betekent dat we regelmatig werkzaamheden aan het spoor moeten uitvoeren. Op deze momenten van onderhoud is het spoor niet beschikbaar voor treinverkeer. Ook tijdens storingen is het spoor niet beschikbaar. Onderhoud wordt gepland, maar storingen niet. Daardoor is de last voor het treinverkeer bij storingen nog groter. Eén van de redenen dat

ProRail in 2008 is gestart met prestatiegericht onderhoud (PGO) is het vergroten van de prestatie 'beschikbaarheid voor treinverkeer', zowel door minder onderhoudstijd als door minder storingen.

Onderhoudsaannemers worden beoordeeld en beloond aan de hand van hun prestaties. Dat wil zeggen op hun functiehersteltijden en kwaliteit, tarieven, onderhoudstijd en planning. Hierover spreken we gezamenlijk spelregels af. Het is topsport en vraagt veel, zowel van onszelf als van de aannemers.

5 samenwerkingsprincipes

Om de prestatie gerichte onderhoudscontracten (PGO) verder te verbeteren, hebben we in 2012 samen met onze onderhoudsaannemers 5 samenwerkingsprincipes geformuleerd:

1. Wat je belooft maak je waar.
2. Basisinformatie is algemeen toegankelijk, concurrentie vindt plaats op kennis en expertise.
3. Afwijkingsvrij en veilig werken is de norm.
4. Als je beter presteert, is de beloning hoger en als je ondermaats presteert is de beloning lager.
5. Onderhoudswerk is topsport, vaste bezetting met vakkennis is de sleutel tot succes.

Sturen op prestaties...

Door de komst van de prestatiecontracten is een overstap gemaakt van sturing op activiteiten naar sturing op resultaat. Bijvoorbeeld: in plaats van onderhoudsbeurten voor wissels voor te schrijven, stellen we veiligheids- en duurzaamheidsnormen waaraan de wissels moeten voldoen. De aannemer mag zelf invulling geven aan het benodigde onderhoud.

... geeft meer grip op kwaliteit en prijs

In de contracten definiëren we kwaliteit op 4 manieren:

- 1 Het maximaal toegestane aantal storingen.
- 2 De maximaal toegestane functiehersteltijden van storingen.
- 3 Eisen over veiligheid.
- 4 Eisen over duurzaamheid.

Voor een vaste prijs per maand zorgt de aannemer ervoor dat aan alle eisen wordt voldaan. Het is niet meer nodig om, zoals in de oude contracten, extra onderhoudsbeurten te betalen om de gewenste kwaliteit te halen. In de PGO-contracten zit een bonus-malussysteem dat de aannemer prikkelt om preventief te werken. Bijvoorbeeld door op slimme manier onderhoud uit te voeren, kan de aannemer veel storingen voorkomen. Dit wordt nu via de contracten door ProRail beloond.

Positieve resultaten

We hebben sinds het eerste PGO-contract in 2008 veel ervaring opgedaan in de praktijk. De effecten zijn duidelijk merkbaar. De functiehersteltijden van storingen zijn gemiddeld met 18% afgenomen. In aantallen zijn de storingen gemiddeld met 15% afgenomen. De tijd die de aannemers in PGO-contracten nodig hebben voor het uitvoeren van onderhoud – de tijd die daardoor niet gebruikt kan worden voor treinverkeer – is ongeveer gehalveerd. Hetzelfde geldt voor kosten: de kosten van de huidige 7 PGO-contracten liggen 40 tot 60% lager dan voorheen.

PGO in 2012

In juni 2012 is het zevende PGO-contract, PGO Betuwe, van start gegaan. In 2012 hebben we de aanbesteding voor het PGO-gebied Eemland afgebroken, omdat door aannemers onrealistische prestaties werden aangeboden. Na samen met de aannemers een aantal verbeteringen te hebben doorgevoerd is opnieuw aanbesteed. Eén aannemer kwam hierbij vervolgens als beste aanbieder uit de bus en heeft het contract op 15 november voorlopig gegund gekregen. Een andere aannemer heeft naar aanleiding daarvan een kort geding aangespannen.

ProRail heeft in overleg met de onderhoudsaannemers besloten de PGO-contracten te laten auditeren. Tot de uitkomst van deze audit in het tweede kwartaal van 2013 worden geen nieuwe onderhoudscontracten aanbesteed, waardoor we vertraging oplopen bij de uitrol van deze contracten. We hebben daarom de ambitie op het voorkomen van verstoringen naar beneden moeten bijstellen. We hopen dat de uitkomsten van deze audit leiden tot een betere samenwerking met aannemers, onder meer voor de verdere overgang van OPC (Output Proces Contracten) naar PGO.

De winter van 2011 op 2012

Begin 2012 kreeg Nederland te maken met de derde winter op rij met één of meer periodes van sneeuw en vorst. In februari zorgden de sneeuwval en de vorst voor treinvuival, waardoor we wederom veel reizigers hebben moeten teleurstellen. Dat het treinverkeer op 3 februari (zie kader) ernstig ontregeld raakte, is voor ons aanleiding geweest om de situatie diepgaand te analyseren.

Sneeuw en vorst legden Nederland plat

Volgens de weersvoorspellingen konden we op 3 februari 2012 sneeuw verwachten, maar niet zo veel dat het nodig was om de dienstregeling bij voorbaat aan te passen. Dat hebben we, in overleg met NS, ook niet gedaan. Op 3 februari kreeg Nederland onverwacht te maken met een overtrekkend front dat voor ruim 10 centimeter sneeuw zorgde.

Hoe het treinverkeer ontregeld raakte op vrijdag 3 februari

Om 12 uur die dag hebben we de dienstregeling aangepast. Toch traden daarna in korte tijd nog ernstige en langdurende verstoringen op, die zich over de hele Randstad verspreidden. Telkens opnieuw en op wisselende plaatsen raakte het spoor gestremd. Dat kwam door een combinatie van oorzaken, waaronder 20 cruciale wisselstoringen, een kapotte bovenleiding en 6 defecte treinen. Onze bijsturingsmaatregelen werkten niet meer. Nadat het sneeuwfront was overgetrokken, duurde het nog uren voordat het treinverkeer weer op gang kwam. Alle reizigers zijn diezelfde dag nog thuisgekomen.

Op zaterdag 4 februari gaat het weer mis

De weersvoorzichten voor 4 februari leken goed. Bovendien waren de problemen aan het spoor hersteld en alle treinen waren 's nachts weer op hun plaats gebracht. Daarom zijn we die dag met de normale dienstregeling van start gegaan. Door nieuwe storingen veroorzaakt door de zeer strenge vorst in die nacht kwam het treinverkeer echter maar moeilijk op gang, met alle gevolgen van dien. Uiteindelijk was er die dag minder treinverkeer mogelijk dan de dag ervoor.

5 tot en met 14 februari: aangepaste dienstregeling

Omdat de strenge vorst aanhield en met de lessen van 3 en 4 februari in het achterhoofd, hebben we de dienstregeling vanaf 5 februari aangepast. Waarbij er vooral op 7 februari, waarschijnlijk door de strenge vorst, problemen voorkwamen. Op 15 februari konden we de treinen weer volgens de normale dienstregeling laten rijden.

Diepgaande systeemanalyse van de winter

Samen met NS hebben we een nauwgezet feitenverloop gemaakt van de gebeurtenissen op 3 en 4 februari: van kwartier tot kwartier. Deze systeemanalyse hebben we uitvoerig besproken met tal van specialisten. Zo zijn we tot een diepgaande, integrale analyse gekomen van wat er goed ging en wat niet: een voorwaarde om tot oplossingen te komen.

Het Nederlandse spoor is ondanks tal van maatregelen de afgelopen jaren niet altijd bestand gebleken tegen bijzondere weersomstandigheden. Door het flink gegroeide treinverkeer is het Nederlandse spoor één van de drukst bereden spoornetwerken in de wereld, met een complexe dienstregeling. Daardoor is het treinverkeer steeds kwetsbaarder geworden. De seizoenen kunnen – net als op de weg (files) of in de lucht (uitval vluchten) – roet in het eten gooien voor de reiziger.

ProRail en NS zijn daarom een winterprogramma gestart en nemen daarin tal van verbetermaatregelen om de kans op het vastlopen van het treinverkeer bij slechte weersomstandigheden en daarmee overlast voor de reizigers structureel te verminderen. Dit is echter een langdurig traject dat grote investeringen vraagt. In de tussentijd zullen NS en ProRail, net als in andere

landen, vaker de dienstregeling aanpassen bij verwacht slecht weer. We begrijpen enerzijds dat dit vervelend is voor reizigers, maar anderzijds moeten we grootschalige verstoringen, waar duizenden reizigers tegelijk hinder van ondervinden, zien te voorkomen. Daarbij is betrouwbare informatie voor de reiziger belangrijk, zodat ze weten waar ze aan toe zijn.

De wintermaatregelen voor de winter 2012-2013 zijn in de periode september-november geïmplementeerd en geoefend.

Sneeuw in december

Op 3 december trad de winter weer in: dat was een eerste testcase voor ons winterweerprogramma. Samen met NS pasten we eerst regionaal en vervolgens landelijk de dienstregeling aan. Ook werden sneeuwplougen op volle sterkte gebracht, werd de bezetting bij de verkeersleiding opgevoerd en stonden er wegsleeplocomotieven klaar om in actie te komen. Kortom: de spoorsector was in de hoogste staat van paraatheid.

Wat betekende dit voor reizigers en vervoerders? Tijdens en na de sneeuwbuien waren er meer vertragingen dan op een normale dag. De aanpak heeft er echter voor gezorgd dat de treindienst niet, zoals in februari, verstoord werd.

We hebben onze aanpak in december weer uitvoerig geëvalueerd. Op basis van de uitkomsten van deze evaluatie blijven we werken aan een pakket van wintermaatregelen.

De belangrijkste maatregelen uit ons winterweerprogramma

We hebben de problemen van februari 2012 diepgaand geanalyseerd, en daaruit conclusies getrokken. De belangrijkste maatregelen zijn:

- We stellen een winterdienstregeling in als het weer daartoe aanleiding geeft. Dat doen we eerder dan in het verleden.
- Wissels worden op een nog hoger kwaliteitsniveau gebracht. Vastgelopen wissels moeten nog sneller worden hersteld.
- Bevrozen van materieel moet worden voorkomen, bijvoorbeeld met anti-icing. Ook moeten er voldoende reservetreinen beschikbaar zijn.
- Sneller en helderder communiceren om reiziger van adequate informatie te voorzien.

De herfst

De herfst is ook voor het spoor het seizoen van herfststormen en vallende bladeren. Vallende bladeren in combinatie met vocht zorgen voor gladde sporen waarop de wielen van de trein slippen.

Op die lastige herfstblaadjes hebben we ons in de loop van de jaren steeds beter voorbereid, onder meer door de toepassing van een speciale zand- en metaalgeel (Sandite) om het spoor stroever te maken. In de periode van 9

oktober tot en met 2 december hebben ProRail en NS op een tiental bewust gekozen trajecten dagelijks Sandite-treinen ingezet. Op basis van weersvoorspellingen en gladheidsmeldingen van machinisten is bepaald hoeveel Sandite aangebracht moet worden. Het resultaat is dat op betreffende trajecten de gladheidsmeldingen door machinisten met circa 30% zijn afgenomen.

Ook in 2012 hebben we de groenstroken langs het spoor intensiever onderhouden. We maaien de bermen en snoeien de bomen vaker om overmatige bladval in de herfst te beperken. Ook geven we machinisten de ruimte om in de herfst hun snelheid op sommige trajecten aan te passen aan de omstandigheden en voorzichtiger te remmen.

[invoegen video: <http://www.spoorpro.nl/video/?v=ABOdTSyFOFs>]

De lente en zomer

Ook in de zomer kan het weer voor problemen zorgen. Eind mei 2012 zorgde de zomerhitte voor grote vertragingen door oververhitting van technische componenten (zoals seinen en wissels). In de vroege ochtend van 18 juni 2012 sloeg de bliksem in een relaiskast van het spoorwegemplacement Utrecht. Dit leidde tot verstoringen die grote impact hadden voor reizigers.

Op hete dagen is er een verhoogd risico op spoorspattingen, waarbij spoorstaven uitzetten en verbuigen als gevolg van temperatuurstijging. De maatregelen die enkele jaren geleden zijn ingezet ter voorkoming van spoorspattingen, het bewaken van risicolocaties, het op orde houden van ballastbedden en het op orde houden van spoorstaafspanning, blijken effectief. Zo zijn er in 2012, ondanks de hete dagen, slechts 3 spoorspattingen geweest. Gezien het hoge aantal spoorspattingen van enkele jaren geleden is dit een klein aantal. De 3 incidenten (te Nijmegen, Sloe en Utrecht) betroffen op zichzelf staande incidenten met slechts beperkte afwijkingen. Bij geen van de gevallen was er sprake van veiligheidsrisico's.

Meer treinen

De vraag naar meer treinen op het Nederlandse spoor stijgt. De oplossing voor meer capaciteit ligt niet in grootschalig meer spoor aanleggen, maar in slimmer omgaan met bestaand spoor. Daarom werkt ProRail aan gerichte maatregelen om het spoor robuuster te maken en beter te benutten. Met als doel: meer treinen op bestaand spoor. De maatregelen die we in 2012 namen, kwamen tot stand in nauw overleg met alle betrokkenen.

[4a]

De toekomst van het spoor

De capaciteit van het Nederlandse spoornetwerk moet beter worden benut en waar mogelijk worden vergroot om aan de huidige en de toekomstige vraag van de vervoerders te kunnen voldoen.

Programma Hoogfrequent Spoorvervoer

Het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer, PHS, is een investeringsprogramma van de rijksoverheid, waarin het ministerie van Infrastructuur en Milieu (opdrachtgever) de ambitie heeft om met ProRail (uitvoerder) en vervoerders samen te werken aan de intensivering van het reizigersvervoer in de brede Randstad. Hierdoor kan het spoorvervoer tussen de grote steden in de Randstad, Brabant en Gelderland met gemiddeld 5% per jaar groeien.

PHS voorziet ook in een groei van het goederenverkeer. Hierbij is het uitgangspunt dat goederentreinen naar de grensovergangen in Bad Bentheim en Venlo zo veel mogelijk van de Betuweroute gebruik zullen maken. Het goederenvervoer groeit naar verwachting van circa 40 miljoen ton in 2012 tot 87 miljoen ton in 2020. Het reizigersvervoer groeit van 16 miljard reizigerskilometers in 2012 naar 18 tot 20 miljard reizigerskilometers in 2020.

Het jaar 2012 stond in het teken van de planuitwerking van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer. In opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Milieu is ProRail onder meer gestart met de eerste stappen in de procedures voor de Milieu Effect Rapportage (MER) en Tracé Wet procedure (TW) voor 3 onderdelen van PHS: het viersporig maken van het spoor tussen Delft-Zuid en Rijswijk, aanpassingen aan het spoor tussen Meteren en Boxtel, met name om goederentreinen van de Betuweroute via Zuid-Nederland naar Duitsland te leiden en de zogenoemde goederenrouting Oost-Nederland van Elst via Zutphen naar Bad Bentheim. In de gemeenten langs deze routes zijn in 2012 tientallen inspraak- en informatieavonden gehouden waarbij omwonenden zijn geïnformeerd over de plannen en over het vervolg van de procedures. In dit kader zijn vooral in Zuid- en Oost-Nederland honderden zienswijzen ingediend. De informatieavonden zijn in een overwegend goede en constructieve sfeer verlopen. Ook op andere trajecten zijn de plannen verder uitgewerkt. Tevens zijn enkele projecten inmiddels zover gevorderd, dat in 2013 al met de uitvoering begonnen kan worden, zoals met het project 'Doorstroomstation Utrecht'.

ProRail is door de winterperikelen van de afgelopen paar jaar anders gaan kijken naar het functioneren en vooral naar de kwetsbaarheid en veiligheid van ons spoorstelsel. In 2012 is een brede discussie gevoerd met alle betrokken partijen over de gevolgen van deze gewijzigde inzichten voor PHS. De verwachting is dat in 2013 het kabinet de Lange Termijn Spooragenda zal

presenteren. Hierin zullen de nieuwe inzichten over robuustheid en veiligheid, en de ambities van het kabinet met betrekking tot bijvoorbeeld ERTMS en hoogfrequent rijden worden samengebracht. We verwachten dat de ambities worden heroverwogen.

Gebruik spoorweganet optimaliseren

Met geavanceerde ontwerptechnieken en innovatieve instrumenten (simulatie en gaming) zoeken we naar de optimale interactie tussen planner, verkeersleider, machinist, ontwerper en bouwer. Daar liggen nog mogelijkheden, leert de ervaring. De inzichten die we daarbij opdoen, gebruiken we om onze processen en systemen te verbeteren.

Goederenvervoer van de toekomst

Het goederenvervoer per trein groeit. Ondanks de economische crisis zal het goederenvervoer per spoor, mede door de komst van nieuwe containerterminals op Maasvlakte 2, ook de komende jaren gaan groeien. Om dit vervoer te faciliteren moeten we dus extra ruimte vrijmaken.

Een groot deel van alle goederentreinen in Nederland heeft een internationale herkomst of bestemming. Voor dit internationale vervoer is het op tijd halen van de grens in een bepaald tijdslot van groot belang. Voor goederenvervoerders, en de volgende schakels in de logistieke keten, is het van groot belang dat zij deze slottijden halen. Omdat de vertrek- en aankomstterminals veelal in verschillende landen liggen, is de internationale aansluiting een kritische succesfactor in dit vervoer.

ProRail wil zich daarom richten op het optimaliseren van het huidige spoorstelsel passend bij de 21e eeuw, waarbij de groei van het (internationale) goederenvervoer wordt ingepast en het halen van internationale aansluitingen wordt gefaciliteerd.

Goederenloket

De aandeelhouders van Keyrail (ProRail, Port of Rotterdam, Haven Amsterdam) hebben in 2012 een voorstel aangeboden aan het ministerie van Infrastructuur en Milieu over de exploitatie van het railgoederenvervoer. De kern van dit advies is dat er één loket voor het goederenvervoer en één rol van ketenregisseurs zou moeten komen. De uitwerking van het voorstel zal in 2013 plaatsvinden.

{4.b}**Bouwen aan het spoor**

ProRail bouwt voortdurend aan het spoor en aan stations. Zo is in 2012 de Hanzelijn geopend met 2 nieuwe stations, hebben we spoor aangelegd of vernieuwd in de havens van Rotterdam en Amsterdam, en zijn verschillende knelpunten aangepakt.

De Hanzelijn

Op 9 december 2012 is de Hanzelijn in gebruik genomen, volgens planning en binnen budget. De Hanzelijn, een nieuwe spoorlijn van 50,5 km lang, verbindt Lelystad met Zwolle. Het is de laatste schakel in de spoorverbinding tussen de Noordelijke Randstad en Noord-Nederland. De Hanzelijn biedt reizigers een betere verbinding en meer reismogelijkheden.

[foto opening door de koningin]

Voor Lelystad en Almere, steden die tot nu toe eenzijdig op het westen waren gericht, heeft de Hanzelijn het noorden en het noordoosten van Nederland ontsloten. Voor Kampen geldt het omgekeerde. Dronten heeft zelfs voor het eerst een spoorverbinding en een station gekregen. Een wens die de stad had sinds de inpoldering van Flevoland, is hiermee in vervulling gegaan.

De Hanzelijn beschikt als eerste spoorlijn in Nederland over een vergunning van de Inspectie voor Leefomgeving en Transport. De vorig jaar van kracht geworden nieuwe Spoorwegwet vereist een vergunning voor het in exploitatie nemen van een nieuwe spoorlijn. Het project Hanzelijn is het eerste project waarvoor deze vergunning is verstrekt. De Hanzelijn is voorzien van een ERTMS-veiligheidssysteem. Dit Europese veiligheidssysteem gaat verder dan de Automatische TreinBeveiliging Verbeterde versie (ATB-Vv), waardoor treinen harder kunnen rijden.

De Hanzelijn is tot stand gekomen dankzij intensieve samenwerking tussen het ministerie van Infrastructuur en Milieu, Rijkswaterstaat, de provincies Overijssel en Flevoland, de gemeenten Zwolle, Hattem, Kampen, Dronten en Lelystad, de waterschappen Zuiderzeeland, Groot-Salland en Veluwe, de omwonenden langs de Hanzelijn, de Stichting Flevolandschap en Staatsbosbeheer.

[foto Hanzeboog]

De grote blikvanger van de Hanzelijn is de Hanzeboog, al sinds 14 juni 2011 rijdt het treinverkeer tussen Zwolle en Amersfoort over deze nieuwe brug. In 2012 heeft ProRail met de Hanzeboog de Nationale Staalprijs gewonnen in de categorie infrastructuur. De Nationale Staalprijs wordt sinds 1971

tweejaarlijks uitgereikt. Ook het nieuwe station Arnhem heeft een Staalprijs gewonnen [[link naar Comfortabele stations](#)].

'Zwolle spoort'

Zwolle is een belangrijk vervoersknooppunt voor trein en bus, dat zich mag verheugen in een toenemend aantal reizigers, zeker ook door de komst van de Hanzelijn. Met het project 'Zwolle spoort' worden het station en het spoor geschikt gemaakt voor de toekomst. De aanpak is succesvol geweest omdat omwonenden en reizigers in een vroeg stadium bij het project zijn betrokken. Dat heeft veel nuttige ideeën opgeleverd, bijvoorbeeld de tijdelijke extra perrons in 't Harde en Meppel, waardoor reizigers snel van trein naar bus konden overstappen toen het spoor bij Zwolle buiten gebruik was. De reacties waren positief.

Laad- en losplaats Almelo

In de nacht van 2 op 3 januari 2012 stortte één van de sluisdeuren van de sluis bij Eefde in het Twentekanaal naar beneden. Het scheepvaartverkeer tussen Rotterdam en Twente kwam daarmee volledig tot stilstand. De Container Terminal Twente en bedrijven als AkzoNobel, Vredestein en Grolsch waren ernstig gedupeerd.

In sneltreinvaart heeft ProRail in samenwerking met de gemeente Almelo de oude los- en laadplaats bij Almelo geschikt gemaakt voor containeroverslag vanaf de trein. Ook werd de benodigde spoorcapaciteit beschikbaar gesteld. Daarmee kon ongeveer een derde van de weggevallen binnenvaart over het spoor worden gecompenseerd, dankzij de gezamenlijke inspanningen van de gemeente Almelo, logistiek dienstverlener Raillogix en goederenvervoerder Locon Benelux. Op 26 maart was de sluis bij Eefde weer hersteld en kon de scheepvaart Twente weer bereiken.

Nieuw spoor op Maasvlakte 2

Op 29 oktober 2012 is 12,5 kilometer goederenspoor op de Tweede Maasvlakte in gebruik genomen. Het spoor is aangelegd in opdracht van Havenbedrijf Rotterdam, met ondersteuning van ProRail. Inmiddels is het economisch eigendom van het spoor (ter beheer en onderhoud) overgedragen aan ProRail. Op de Maasvlakte sluit het nieuwe spoor aan op de bestaande Euromax Terminal Rotterdam, één van de meest geavanceerde en milieuvriendelijke terminals ter wereld, waar de allergrootste containerschepen terecht kunnen. Vanaf 2014 geeft het spoor ook aansluiting op een aantal nieuw te realiseren containerterminals. Via de 160 kilometer lange Betuweroute kunnen dagelijks 150 treinen met goederen naar de Duitse grens rijden, klaar voor transport verder Europa in.

Vernieuwd spoor in de Haven Amsterdam

Op 24 september 2012 zijn de vernieuwde goederensporen Aziëhavenweg en Westhavenweg in de Amsterdamse haven in gebruik genomen. ProRail heeft bovendien het emplacement Aziëhavenweg geschikt gemaakt voor elektrisch

goederenvervoer, en het emplacement Westhavenweg is aangepast aan langere goederentreinen, tot 750 meter. Daardoor is schoner, stiller en vlotter railvervoer met langere treinen mogelijk geworden in de Haven Amsterdam. De investering was 20 miljoen euro. Dit is van groot belang voor de Haven Amsterdam, waar jaarlijks 4 miljoen ton goederen per trein wordt aan- en afgevoerd: van olie, staal en kolen tot afval en auto's. Het spoor is voor lange afstanden een goed alternatief voor het wegvervoer.

Elektrificatie spoor bij Coevorden

Het keer- en opstelspoor voor goederentreinen op het emplacement van Coevorden is in 2012 geëlektrificeerd. Op 12 november 2012 kon de eerste elektrische goederentrein rechtstreeks van Coevorden naar Rotterdam rijden. Tot dan toe moesten de elektrische goederentreinen keren met behulp van een diesellocomotief. Dat gaat nu efficiënter, sneller en duurzamer. De elektrificatie was een langgekoesterde wens van goederenvervoerder Bentheimer Eisenbahn en van de Euroterminal Coevorden. We verwachten dat de nieuwe situatie ook de punctualiteit van de reizigerstreinen ten goede zal komen.

Ruimte voor de Waal en de IJssel

De Waal moet in de bocht bij Nijmegen door een smal winterbed, een flessenhals voor het water dat in toenemende hoeveelheden moet worden afgevoerd naar zee. Daarom wordt bij Lent een nevengeul aangelegd, die de rivier de ruimte geeft om meer water af te voeren. De aanleg van de nevengeul heeft ook gevolgen voor de spoorbrug over de Waal: de fundering van 3 pijlers moet worden verdiept, de pijlers zelf moeten worden verzwaaard, en wel zó dat het water optimaal kan doorstromen en dat ze visueel goed worden ingepast in hun omgeving.

Ook de IJssel bij Deventer moet meer ruimte krijgen. Daartoe worden langs de rivier geulen gegraven, en 4 pijlers van de spoorbrug moeten worden aangepast. In 2012 zijn verschillende onderzoeken ter plaatse uitgevoerd. Ook is het ontwerp van de pijlers verder uitgewerkt. Beide rivieren moeten op 31 december 2015 de gewenste ruimte hebben. Om dat mogelijk te maken, werken we intensief samen met gemeenten, waterschappen en Rijkswaterstaat.

Sporen in Den Bosch

Het spoor in en rond Den Bosch moet klaargemaakt worden voor de toekomst. Onderdeel daarvan is een nieuwe fly-over over de Veemarkt, de Dieze en de sporen van en naar Utrecht. Daarvoor zijn in 2012 de eerste liggers geplaatst, waarvoor het treinverkeer enkele weekenden moest worden stilgelegd. Het was een spectaculaire operatie, zo'n 20.000 mensen hebben via webcams meegekeken.

Om de omwonenden te beschermen tegen het lawaai van het spoor worden geluidsschermen geplaatst. Bij de vormgeving hebben we de direct

omwonenden betrokken: tijdens de inloopavond op 19 november konden zij zelf kiezen uit verschillende mogelijkheden. Het werk gaat in 2013 door.

[4c]

Spoorcapaciteit: gepland voor 2013

Dagelijks maken vele partijen gebruik van het Nederlandse spoor: voor reizigersvervoer, goederenvervoer, onderhoud van infra en werkzaamheden aan sporen en stations. Elk jaar weer verdeelt ProRail de schaarse capaciteit. Dat doen we zo eerlijk en efficiënt mogelijk en met hulp van het systeem Donna.

De verdeling

In juli 2012 is een ontwerpdienstregeling opgesteld voor 2013, in overleg met alle partijen. In augustus 2012 is deze formeel vastgesteld en in december 2012 in werking getreden.

De nieuwe dienstregeling voor 2013

Een nieuwe capaciteitsverdeling betekent een nieuwe dienstregeling. De belangrijkste vernieuwingen in de dienstregeling ten opzichte van 2012 zijn:

- 100.000 meer treinritten.
- 7 nieuwe stations in de dienstregeling: Groningen Europapark, Almere Poort, Halfweg-Zwanenburg, Hengelo Gezondheidspark, Utrecht Leidsche Rijn (medio 2013), Hoevelaken, Maastricht Noord (medio 2013), Dronten en Kampen.
- 30% van de treinen krijgt een nieuwe vertrektijd.
- Snelheid goederentreinen kan omhoog.

De dienstregeling 2013 kende een stroeve start met veel kleine verstoringen. Er zijn diverse kleine aanpassingen doorgevoerd, waardoor na enkele weken de punctualiteit op een, voor de winterperiode, gebruikelijk niveau is.

Veranderingen in het reizigersvervoer

Bus- en treinvervoerder Arriva neemt 3 spoorlijnen over van Syntus (de lijnen Zutphen-Winterswijk, Arnhem-Winterswijk, Arnhem-Tiel). Daarnaast gaat Arriva rijden op 2 lijnen die voorheen door NS werden geëxploiteerd (Apeldoorn-Zutphen en Zwolle-Emmen). In de spits zal op de lijn Zwolle-Coevorden de frequentie worden verhoogd tot 4 keer per uur. Op de lijn Arnhem-Doetinchem is BRENG de nieuwe vervoerder, BRENG zal op deze lijn samen met Arriva rijden.

NS heeft per 9 december 2012 de frequentie op de lijnen Zwolle-Groningen, Zwolle-Leeuwarden, Deventer-Hengelo en Eindhoven-Sittard verhoogd. Medio 2013 gaan ook meer treinen rijden tussen Woerden en Utrecht.

Werkzaamheden

In Amsterdam, Utrecht, Amersfoort, Den Bosch, Eindhoven, Breda, Tilburg en Zwolle blijven we de komende jaren intensief aan de slag. Perrons en emplacementen worden geschikt gemaakt om meer treinen te laten rijden. Door slim te plannen hebben de werkzaamheden bij de stations nauwelijks effect op de normale dienstregeling. Wel kunnen perrons wijzigen en zullen er tijdens weekenden verschillende buitendienststellingen zijn om te kunnen werken.

In de 3 noordelijke provincies is ProRail op diverse trajecten momenteel bezig met een ingrijpende opknopbeurt. In 2013 gaan we aan de slag op de trajecten Heerenveen-Meppel, Zuidbroek-Nieuweschans, Leeuwarden-Harlingen en Leeuwarden-Sneek.

Plannen met Donna

De uiterst complexe planning van de Nederlandse dienstregeling, die tot nu toe over verschillende schijven verliep, is met Donna in één planningssysteem geregeld. Daardoor kan bij wijzigingen flexibeler en sneller worden gereageerd. De gebruikers van het spoor kunnen bovendien zelf rechtstreeks plannen in Donna, terwijl ProRail de regie houdt.

ProRail en NS hebben een nieuw onderdeel voor Donna ontwikkeld, Donna SD. Dit is in oktober 2012 in gebruik genomen. Donna SD leidt tot een hogere kwaliteit van het logistieke plan en transparantie bij verdeling van de infracapaciteit dankzij de automatische conflictsignalering. Voor de vervoerders die zelf in Donna plannen, betekent het een belangrijke verbetering doordat infraplanning eenvoudig toegankelijk is door internet. Voor goederenvervoerders is een module ingebouwd waarmee eenvoudig een dienstregeling kan worden gepland. In 2013 wordt er verder gewerkt aan de verfijning van Donna.

[4d]

Spoorcapaciteit: geleverd in 2012

Een belangrijk deel van de dienstverlening van ProRail is het leveren van treinpaden, zodat vervoerders hun reizigers en goederen op tijd en veilig kunnen vervoeren. In 2011 hebben we daar afspraken over gemaakt in een nieuwe dienstregeling.

[KPI graphic]

Treinpaden

De capaciteit die we leveren aan de gebruikers van het spoor wordt uitgedrukt in treinpaden. We streven ernaar de capaciteit die we toezeggen, ook te leveren. Hiervoor hebben we de KPI 'geleverde treinpaden' ontwikkeld in 2011. Hiermee meten we welk percentage van de geplande treinpaden van reizigersvervoerders is geleverd. In 2012 is de realisatie van de KPI Geleverde Treinpaden 98,1%, deze ligt boven de norm van 98,0%. In 2011 lag de score op 98,7%. De lagere score in 2012 komt doordat deze KPI vooral in de winterperiode van 3 tot en met 8 februari onder druk heeft gestaan.

Treinpaden kunnen uitvallen door bijvoorbeeld technische storingen, het weer of uitloop van werkzaamheden. Het komt ook voor dat treinpaden niet worden gerealiseerd door een oorzaak bij de vervoerder. Die uitval wordt niet meegenomen in onze KPI-berekeningen. Meer over verstoringen leest u onder [Verstoringen opgelost](#) [link].

[H5]

Comfortabele stations

Stations zijn belangrijk voor treinreizigers. Ze moeten veilig, functioneel, schoon, duurzaam en comfortabel zijn. ProRail bouwt en verbouwt alle treinstations van Nederland en is verantwoordelijk voor het beheer van stations. Ook in 2012 werkten wij aan een soepele in-, uit- en overstap en een prettig verblijf voor een groeiend aantal treinreizigers.

[5a]

Bouwen aan stations

ProRail is op dit moment bezig met de grootste stationsverbouwing sinds het bestaan van de spoorwegen. Vanwege de groei van het treinverkeer in de afgelopen jaren zijn bestaande stations uit hun jasje gegroeid en zien nieuwe stations het levenslicht.

Het netwerk van stations wordt fijnmaziger én beter. In 2012 kwamen er 10 nieuwe stations bij: in Groningen, Almere, Halfweg, Hengelo, Hoevelaken, Dronten en Kampen en 3 stations aan de MerwedelingeLijn (Slidrecht Baanhoek, Hardinxveld Blauwe Zoom en Boven-Hardinxveld). Intussen gaan de werkzaamheden rondom grote stations zoals in Utrecht, Amsterdam, Breda, Arnhem, Rotterdam en Den Haag gestaag door. ProRail investeert namens het ministerie van Infrastructuur en Milieu en regionale overheden in stations.

Utrecht Centraal

Station Utrecht Centraal staat in de steigers en dat zal de komende jaren zo blijven. Ondertussen blijft het station open voor reizigers. We verbouwen dus 'met de winkel open'. Dat brengt veel uitdagingen met zich mee. In plaats van alles in één keer aan te pakken, verbouwen we in fasen. Daardoor ondervindt de reiziger minder hinder. Lees meer over de verbouwing van Utrecht Centraal bij '[Geen overlast](#)' (link naar hoofdstuk 8b)

Amsterdam Centraal

Het project Amsterdam Centraal bestaat uit een aantal deelprojecten. Het deelproject 'Langzaam Verkeer Passage' (LVP) zal in de zomermaanden van 2013 worden opgeleverd en worden overgedragen aan opdrachtgever gemeente Amsterdam. Het deelproject 'Middentunnel' is in de bouwvak van 2012 van start gegaan. Eind april 2013 zal het oostelijke deel van de Middentunnel weer in oude glorie, maar in een nieuw jasje, worden geopend. Daarna wordt het westelijke gedeelte van de Middentunnel aangepakt. Het deelproject 'Passages onder de sporen', dat gerealiseerd wordt in opdracht van NS Stations, is in ruwbouwfase op 9 december 2012 afgerond. Een huzarenstukje dat in één jaar tijd is gebouwd in een strak geregisseerde planning. NS Stations zal in de komende maanden de afbouw realiseren. Amsterdam Centraal zal dan vele winkels rijker zijn. ProRail maakt zich op voor de verdere restauratie en renovatie van nog vele deelprojecten, die rond 2018 moeten zijn afgerond.

Rotterdam Centraal

Op dit moment verwerkt Rotterdam Centraal al 110.000 reizigers per dag. Om een indruk te geven: dit is evenveel als op de luchthaven Schiphol. Het aantal dagelijkse reizigers zal de komende jaren groeien naar 323.000. Het nieuwe Rotterdam Centraal wordt een vervoersknooppunt van regionale en internationale betekenis, waar verschillende vormen van openbaar vervoer

samenkomen in één gebouw. Naast de aansluiting op het Europese net van hogesnelheidstreinen (HSL Zuid) krijgt Rotterdam Centraal ook een aansluiting op de lightrailverbinding RandstadRail.

Nieuwe reizigerspassage: licht, lucht en ruimte

Onder grote belangstelling is op 10 november 2012 de nieuwe reizigerspassage feestelijk in gebruik genomen. De reizigers toonden zich blij verrast: met zijn 150 meter lengte en 49 meter breedte is de nieuwe traverse meer dan zomaar een doorgang. Licht, lucht en ruimte maken het er prettig toeven. De passage herbergt bovendien zo'n 25 winkels en horecagelegenheden voor een snelle boodschap of snack. De entree van de nieuwe passage, nu al 'haaienbek' gedoopt, vormt de rode loper naar Rotterdam.

Activiteiten in 2013

We verwachten het station al in het najaar van 2013 op te leveren. Waarna de officiële opening naar verwachting in het voorjaar van 2014 plaatsvindt.

Wat er in 2013 onder meer nog moet gebeuren:

- Het tijdelijke station wordt verwijderd.
- De gevel aan de Conradstraat wordt afgebouwd.
- De sporenkap wordt afgebouwd en de zonnecellen worden aangesloten.
- De tijdelijke perrontrappen worden per opgang vervangen door 3 roltrappen.
- De perrons worden afgewerkt.
- De Provenierstunnel wordt in gebruik genomen.

7 nieuwe stations In de nieuwe dienstregeling

Met de start van de nieuwe dienstregeling op 9 december 2012 zijn 7 geheel nieuwe stations in gebruik genomen: Almere Poort, Groningen Europapark, Halfweg-Zwanenburg, Hengelo Gezondheidspark, Kampen Zuid, Dronten en Hoevelaken. Hoewel het kleinere stations zijn – elk goed voor zo'n 750 tot 6.000 reizigers per dag – hebben ze vaak grote betekenis voor de regio.

Slm en snel werken

Bij stationsprojecten zijn veel partijen betrokken: reizigers en vervoerders, omwonenden en plaatselijke overheden. We zien er als overkoepelende projectmanager de uitdaging in om de belangen van al deze partijen te borgen:

- Voor de bouw van Groningen Europapark is het spoor 9 dagen buiten dienst gesteld. In die periode is de reizigerstunnel geplaatst, zijn sporen en wissels vernieuwd en is een verdiept voorplein voorbereid. Door de korte periode hebben we de overlast voor reizigers en vervoerders beperkt kunnen houden.
- De bouw van Almere Poort is gecombineerd met de aanleg van geluidsschermen als onderdeel van het wegenbouwproject Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad. Daardoor werd de overlast beperkt.

– Station Hengelo Gezondheidspark kende een relatief korte bouwtijd van 5 maanden.

Staalprijs voor Arnhem Centraal

In 2012 heeft ProRail de Nationale Staalprijs gewonnen in de categorie utiliteitsbouw voor de perronkappen en de passerelle van de nieuwe ov-terminal Arnhem Centraal. De Nationale Staalprijs wordt sinds 1971 tweejaarlijks uitgereikt. In 2014 wordt het nieuwe Arnhem Centraal opgeleverd.

[5c]

Beheer van stations

Reizigers hechten waarde aan toegankelijke en comfortabele stations, die bovendien schoon, veilig en duurzaam zijn. Daarom hebben we ook in 2012 verder gewerkt aan tal van verbeteringen. Een meerderheid van de reizigers gaf onze stations in 2012 een ruime voldoende voor zowel de reinheid als de sociale veiligheid op de stations.

Beter toegankelijk

Van de reizigers met een functiebeperking moet 90% in 2020 zelfstandig met de trein kunnen reizen. Om dit doel te bereiken hebben we in de periode 2008-2012 op 25 stations liften bijgeplaatst, is een gelijkvloerse instap mogelijk gemaakt op de perrons van ruim 100 stations en hebben we meer dan 1.500 maatregelen uitgevoerd om reizigers met een functiebeperking nu al zelfstandiger te kunnen laten reizen: contrasterende dubbele trapeuningen, trapeuningen met braille-informatie, aangepaste geleidelijnen, witte perronranden, meer liften en meer hellingbanen.

Meer fietsenstallingen

In de periode 2000-2012 hebben we in totaal rond de 300.000 nieuwe stallingsplaatsen aangelegd. Zo kreeg in 2012 station Arnhem Centraal een nieuwe fietsenstalling, met 2.200 extra plaatsen, en werden bijvoorbeeld op de stations Gouda en Wormerveer nieuwe bewaakte fietsenstallingen geopend. Daarnaast zijn we met pilots gestart om bestaande stallingen slimmer te benutten, onder meer in Utrecht, Groningen en Zutphen. Stallingen in Utrecht en Amsterdam krijgen meerdere verdiepingen. De komende jaren zullen er naar verwachting 100.000 plaatsen bij komen.

Meer comfort op kleine stations

Op station Breukelen is de wachtruimte sterk verbeterd: met vloerverwarming, ornamenten aan het plafond en gratis wifi. Dit is een voorbeeld van onze maatwerkaanpak van kleine stations met het project Prettig Wachten. In 2013 passen we deze aanpak ook toe op andere kleine stations.

Nieuw meubilair op stations

Het meubilair op de grote stations, zoals banken, wachtruimten, afvalbakken en vertrekstaten, is vaak al meer dan 20 jaar oud. Het voldoet niet meer aan de eisen van deze tijd. Daarom zijn we in 2012 begonnen met het vervangen van het oude meubilair. Tot 2014 zijn Arnhem, Rotterdam Centraal, Rijswijk, Den Haag Centraal, Breda en de stations op de Valleilijn aan de beurt. Van 2014 tot 2020 volgen nog ruim 70 stations.

Reinheid

Invoegen van de KPI's

<Reinheid norm 2012: 55%, realisatie 2012: 58%, 2011: 58%>

In 2012 is er op het gebied van reinheid flink bijgestuurd. Dat was nodig omdat er diverse stations, waaronder de 4 kathedralen (dit zijn de 4 grootste stations: Amsterdam CS, Utrecht CS, Den Haag CS en Rotterdam CS), in verbouwing zijn, waardoor er op die stations sprake is van extra vervuiling. Bovendien wordt het gevoel van reinheid nadelig beïnvloed als een station er 'rommelig' uitziet. Genomen maatregelen zijn: het uitvoeren van extra schoonmaakbeurten en het beperken van een rommelige aanblik van het station, door scherp te zijn op het visueel afschermen van bouwplaatsen en het verwijderen van bouwmaterialen. Hoewel de klantwaardering voor de reinheid op de overige categorieën stations hoger is dan voor de kathedralen, geeft 58% van de reizigers de reinheid op stations een 7 of hoger.

Sociale veiligheid

Invoegen van de KPI's

<Sociale veiligheid dag norm 2012: 90%, realisatie 2012: 90%, 2011: 91%>

<Sociale veiligheid avond norm 2012: 59%, realisatie 2012: 59%, 2011: 60%>

Bovengenoemd fenomeen, stations in verbouwing, is ook van invloed op het gevoel van sociale veiligheid. Dezelfde maatregelen, het schoon houden van een station en het beperken van een rommelige aanblik, hebben ook positief uitgewerkt op het gebied van sociale veiligheid. Ten behoeve van de sociale veiligheid zijn daarnaast extra maatregelen genomen, met name om zo veel mogelijk helderheid te geven over de routing: aanduiding van looproutes, loopvlak, blindengeleidelijnen, de toegangsroutes tot de stations en de bewegwijzering naar de fietsenstallingen.

Duurzaamheid

ProRail werkt voortdurend aan de verbetering van de kwaliteit van stations, en dat willen we zo duurzaam mogelijk doen. Zo hebben we een scan ontwikkeld waarmee we de duurzaamheid van stations meten op de terreinen energie, milieu, gezondheid, gebruikskwaliteit en toekomstwaarde.

Deze stationsscan zetten we in bij alle nieuwbouw-, renovatie- en onderhoudsplannen voor stations. Eén van de einddoelen is een energiebesparing van 30% in 2020 ten opzichte van 2005. De stationsscan Duurzaamheid [link Energieverbruik en CO₂] is onderdeel van het Europese project [SusStation](#) [link naar Aantrekkelijke bouwopdrachten en groen spoor].

[H6]

Actuele spoorinformatie

Zeker bij ernstige verstoringen, maar ook als er geen problemen zijn, hebben reizigers behoefte aan goede reisinformatie: snel, actueel en eenduidig. Tot november 2012 heeft ProRail de vervoerders en de reizigers van informatie voorzien. Daarna heeft NS deze taak op zich genomen.

Relsinformatie in één hand bij NS

Begin 2011 heeft minister Schultz van Haegen in een brief aan de Tweede Kamer aangegeven dat het voor reizigers beter is dat één partij verantwoordelijk is voor alle reisinformatie: NS. NS bedient immers al 90% van de reizigers.

De overgang van reisinformatie van ProRail naar NS stond gepland voor 1 juli 2012. De NMa zag echter een aantal mededingingsaspecten in de overname en heeft extra voorwaarden gesteld aan NS richting andere vervoerders. Doordat we hier snel op inspeelden, kon op 1 november 2012 de overname door NS toch doorgaan.

De transitie

De overgang betekent dat ProRail-medewerkers en -systemen zijn overgedragen aan NS. Om dat zorgvuldig te laten verlopen is het afgelopen jaar intensief samengewerkt met NS en heeft er afstemming plaatsgevonden met overige vervoerders, het ministerie van Infrastructuur en Milieu en de NMa. Ook de ondernemingsraden van ProRail en NS zijn nauw betrokken geweest bij de overgang.

Spoorinformatie

Om reizigers vooraf goed te informeren over spoorwerkzaamheden, werkten we ook in 2012 met de mediacampagne 'Werk aan het Spoor'. Deze is vergelijkbaar met de campagne van Rijkswaterstaat 'Van A naar Beter'. De campagne informeert reizigers via maandelijkse advertenties in abri's en in kranten en op stations over grote geplande werkzaamheden aan het spoor. En voor ieder weekend berichten we via Twitter.

[kaart met overzicht projecten]

[H7]

Professioneel opdrachtgeverschap

ProRail is een van de grootste bouwopdrachtgevers in Nederland. Dat geeft ons ook een verantwoordelijkheid: we willen zo duurzaam en efficiënt mogelijk inkopen. Samen met onze opdrachtnemers denken we na over hoe we kunnen innoveren zodat het spoor steeds veiliger, stiller en robuuster wordt.

[7a]

Ons inkoopbeleid

In ons inkoopbeleid willen we hoge kwaliteit voor een redelijke prijs met als perspectief een duurzaam en veilig spoor. Dat lukt alleen door nauw samen te werken met onze ketenpartners: aannemers, ingenieurs, adviseurs en toeleveranciers.

Dialogoog

'Van achter naar voren', zo is ons inkoopbeleid samen te vatten. Anders gezegd: wat is er nú nodig voor een spoor zonder verstoringen en hoe voorkomen we daarbij hinder voor reizigers? En dat alles in een setting van continu verbeteren en innoveren op kwaliteit, veiligheid en duurzaamheid. De onderliggende vraag is hoe we de verschillende spelers in de keten zo inzetten, dat de overallprestatie verbetert. Dat vraagt om een actieve, open dialoog met alle partijen in de keten.

Duurzaam

Al onze inkoop moeten zo veel mogelijk duurzaam zijn, vinden wij. In 2011 en 2010 hebben we 73% van onze elektriciteit duurzaam ingekocht. In 2012 hebben we onze verwachte elektriciteitsinkoop verduurzaamd. Zo hebben we op station Utrecht Centraal gekozen voor perronkappen met zonnecellen die energie opwekken voor de roltrappen, de liften en de verlichting: samen goed voor een energieopbrengst van ongeveer 85.000 kWh per jaar. Dit staat gelijk aan het energieverbruik van 25 huishoudens en een CO₂-reductie van 46 ton per jaar. Ook op station Rotterdam Centraal hebben we perronkappen voorzien van zonnecellen.

Duurzame Inkoopcriteria voor bouwprojecten

ProRail doet mee met het overleg [Duurzaam GWW](#) [link], waarbij GWW staat voor grond-, weg- en waterbouw. Dit samenwerkingsverband tussen overheidsopdrachtgevers, marktpartijen en kennisinstututen heeft in 2012 de Aanpak Duurzaam GWW en een omgevingswijzer ontwikkeld. Een geharmoniseerde methode om de projecten structureel op een duurzame wijze te ontwikkelen.

SusStation: highly recommended

SusStation is een ander samenwerkingsverband dat mede op ProRail-initiatief is opgericht, en waarin partijen als Deutsche Bahn, Network Rail en 2 regio's in Noord-Frankrijk en Noord-Engeland participeren. SusStation is een succesvol Europees project, met zowel praktische als theoretische pijlers. Praktisch, door de bouw van bijvoorbeeld de zonnecellen op Utrecht Centraal en het prijswinnende Accrington Ecostation. Theoretisch, door het ontwikkelen van de [Stationsscan Duurzaamheid](#) [link naar Comfortabele

stations), waarmee elk station in Europa op duurzaamheid kan worden gemeten.

Versillende Europese landen hebben belangstelling voor SusStation. Op de 12e duurzaamheidsconferentie van de International Union of Railways is aan SusStation het predicaat Highly Recommended toegekend.

<Invoegen logo van de EU>

Kwaliteit voor een reële prijs

ProRail wil de transitie maken van sturen op kosten naar sturen op waarde: Best Value Procurement (BVP). Het aanpassen van het spooreplacement bij Utrecht Centraal is een voorbeeld van een opdracht die we in 2012 volgens principes van BVP hebben aanbesteed.

Halverwege 2012 hebben we voor sommige projecten de procedure 'Gunnen op Reële Prijs' gewijzigd in de procedure 'Abnormaal Lage Inschrijving'. In 2012 zijn meerdere abnormaal lage inschrijvingen terzijde gelegd.

Online marktplaats voor aanbestedingen

Eén centrale plek, online en voor alle opdrachten van de overheid,. Op 1 september 2012 was het zover: TenderNed deed haar intrede, een website waar alle overheidsaanbestedingen worden gepubliceerd en leveranciers zich kunnen inschrijven. Met TenderNed hebben we nu een landelijk systeem, dat ons oude e-procurementsysteem, ORS, op termijn vervangt. Voorlopig houden we nog beide systemen in de lucht, zodat TenderNed de tijd krijgt om zich in de praktijk te bewijzen.

Echt partnership dankzij allianties

Bij grote, complexe bouwprojecten hanteren we soms het alliantiemodel. In een alliantie zijn opdrachtgever en aannemer partners. Winst en verlies worden gedeeld volgens vooraf vastgelegde afspraken. In 2012 hebben we de Bataafse Alliantie succesvol afgerond en is deze genomineerd voor de Bouwpluim. Zowel de financiers en de opdrachtgever, als de aannemers spraken van een goede sfeer, effectieve inzet van vakmanschap en een positief financieel resultaat.

Veiligheidsladder

In 2011 en 2012 hebben we de veiligheidsladder ontwikkeld. Deze zetten we in bij onze aanbestedingen. Een bedrijf dat veiligheid op een hoger niveau in zijn bedrijfsprocessen heeft verankerd, scoort hoger op de ladder, en krijgt voordeel bij elke volgende aanbesteding. Verschillende partijen in de keten, waaronder wijzelf, hebben zich op deze ladder laten kwalificeren. We zijn gecertificeerd op trede 2. Zo proberen we de hele spoorsector veiliger te krijgen.

Hoge veiligheidseisen

Los van een hoge score op de veiligheidsladder, verwachten we van onze leveranciers dat ze de veiligheidsrichtlijnen strikt toepassen. Zo hanteren we een 'erkenningregeling' voor werkzaamheden die te maken hebben met spoorwegveiligheid. Dat betekent dat alleen erkende bedrijven mee mogen doen aan de aanbestedingen, zodat we altijd de veiligheid kunnen garanderen.

Continue verbetering en past performance

Met periodieke prestatiemetingen en bedrijfsaudits toetsen we of een leverancier nog voldoet aan de eisen en op welke punten onze businesspartners verder kunnen verbeteren. We kijken naar zijn bedrijfsprocessen, de kennis en ervaring van zijn personeel, zijn materieel en gereedschap. Voldoen bestaande leveranciers niet meer aan de eisen, dan spreken we ze daar onmiddellijk op aan.

Samen met Rijkswaterstaat heeft ProRail een pilot van een nieuwe vorm van prestatiemeten bij de civiele betonbouwers uitgevoerd. De feitelijke prestaties van de opdrachtnemers tellen zwaarder mee bij een volgende gunningsbeslissing; een principe van 'past performance'. Voor de bedrijven bestaat zo de mogelijkheid zich beter te onderscheiden en meer rendement te boeken uit goede prestaties. Nieuw is bovendien het principe van 'dubbele eenzijdigheid'. Oftewel: ook de opdrachtgever wordt beoordeeld.

Afspraken over werktijden

Met al onze grote leveranciers maken we afspraken over de sociale aspecten van het werk. Zo kijken we bijvoorbeeld naar de werktijden. We willen graag werkzaamheden overdag laten uitvoeren, want dat is prettig voor de werknemers van onze leveranciers én voor omwonenden van het spoor.

Dat plaatst ons wel voor een dilemma, omdat onze reizigers en vervoerders het spoor juist overdag willen gebruiken. Tussen al deze belangen maken we steeds een afweging. Zo spreken we bijvoorbeeld af dat ingrijpende, langdurige werkzaamheden uitgevoerd worden tijdens vakantieperiodes. Helaas ontkomen we er soms niet aan om 's nachts of in de weekenden te werken.

[7b]

Overzicht

[volgt]

- Aantallen projecten (SAP)
- Aantallen projecten aanbesteed (AKI)
- Bedragen van projecten (Q4 rapport)
- Link naar Spoor en stationsprojecten

[7c]

Innovatie

Het spoor is steeds in beweging. In alle opzichten: we willen voortdurend innoveren om reizigers en vervoerders te kunnen blijven bedienen, en dat op een steeds veiligere en duurzamere manier. Ook in 2012 hebben we geïnvesteerd in innovatie.

Logistieke en technologische doorbraken

Onze innovatieagenda is vooral gericht op logistiek en technologie. Op die gebieden willen we doorbraken realiseren. Onze aanpak:

1. Innovaties helpen ons strategische doelen te bereiken

Innovatie is geen doel op zich. We innoveren om onze strategische doelen [link naar het Programma 2012-2015] te bereiken. We leggen de nadruk op *must have*-innovaties, gericht op de korte termijn (bijvoorbeeld betere bijsturing).

2. Innovaties lossen een probleem echt op.

We willen eerst goed begrijpen wát het probleem werkelijk is en wáár het zit. Pas daarna ontwikkelen we innovatieve oplossingen. Deze werkwijze hebben we in 2012 toegepast bij onze analyse van de winterproblemen en van de roodseinpassages.

3. We innoveren samen met ketenpartners

Innovaties komen tot stand door vakmanschap te verbinden over onze bedrijfseenheden en organisatiegrenzen heen. We organiseren dit nu onder andere via ontwerpateliers waarin experts samenwerken aan één integraal spoorontwerp. Ook zijn we een 'van buiten naar binnen-beweging' gestart, om initiatieven vanuit vervoerders, marktpartijen, wetenschap en partners als Rijkswaterstaat, Havenbedrijf Rotterdam en TNO te stimuleren.

Eén afdeling Innovatie & Duurzame Ontwikkeling

Om onze innovatie- en ontwikkelkracht te bundelen, hebben we vanaf 1 januari 2012 de 4 afdelingen Innovatie, Strategie & Business Development, Duurzaamheid en Strategisch Technologiebeleid samengevoegd tot één afdeling Innovatie & Duurzame Ontwikkeling. Deze afdeling hebben we als centrale afdeling bij de president-directeur gepositioneerd.

Innovatieve resultaten 2012

Wat zijn de innovatieve resultaten die we in 2012 hebben behaald? De belangrijkste op een rij:

- Actuele treinposities vastgesteld via GPS.
- Een nieuw systeem om booggeluid te verminderen.
- Robuuster spoor met ExploRail.
- Geaccepteerde innovatievoorstellen van derden.

Actuele treinposities vastgesteld via GPS

Treinviewer is een proef waarbij we GPS-informatie vanuit de treinen van Arriva in Noord-Nederland combineren met de actuele treinposities die we vanuit onze verkeersleiding krijgen. Doel is kijken of we de GPS-data kunnen gebruiken als aanvulling op onze eigen informatie, zodat we een nog beter inzicht krijgen in de actuele treinposities.

De actuele treinposities in deze proef worden met Google Maps gevisualiseerd (zie treinviewer.nl). Deze service is ook via smartphones te gebruiken. De proef is in 2012 succesvol gebleken en wordt in 2013 uitgebreid naar andere lijnen van Arriva in de Achterhoek en de Merwedelinge lijn. We hebben ook andere vervoerders aangeboden deze dienst met hen te ontwikkelen.

Een nieuw systeem om booggeluid te verminderen

WielRailConditionering (WRC) is een systeem waarbij het gillende booggeluid van treinen die door een krappe bocht of over een wissel rijden, wordt verminderd. WRC is dynamisch: het wordt vanuit de trein toegepast en is dus niet aan bepaalde locaties gebonden, zoals bestaande methoden. WRC wordt stapsgewijs op alle treinen geïmplementeerd. De verwachting is dat WRC ook de slijtage en daarmee het benodigde onderhoud zal verminderen. De komende jaren gaan we de voordelen merken.

Robuuster spoor met ExploRail

Hoe kunnen we storingen beter voorkomen en sneller oplossen? Samen met NWO Maatschappij- en Gedragwetenschappen en de Technologiestichting STW financieren wij ExploRail, een reeks promotieonderzoeken die zich precies op deze vragen richt.

ExploRail kent op dit moment 2 concrete researchvragen:

- *Zelfdenkend spoor*: hoe ontwikkelen we een spoorinfrastructuur die straks zelf aangeeft wanneer, hoe en waar deze onderhouden wil worden?
- *Whole System Performance*: hoe kunnen we storingen op het spoor voorkomen en sneller oplossen door de samenwerking tussen partijen op het spoor te optimaliseren?

Innovatievoorstellen uit de markt

Uiteraard kunnen we niet innoveren zonder hulp van marktpartijen. Daarom bieden we via het loket voor *unsolicited proposals* (USP) ingenieursbureaus, adviesbureaus en bouwbedrijven de mogelijkheid innovatievoorstellen te doen. In 2012 zijn 19 voorstellen ingediend. Daarvan zijn er 3 geaccepteerd (nr 1 t/m 3 in de lijst hieronder), is bij één het voornemen tot acceptatie (nr 4) en zijn er 4 nog in behandeling. In 2011 zijn 4 voorstellen geaccepteerd:

1. Overspeed Stop Relay, van Arcadis

Dit voorstel biedt een relatief eenvoudige, technische oplossing om op bepaalde plaatsen harder te rijden zonder dat de veiligheid in het geding komt.

2. Pilot kostenverlaging van 20% op dwarsliggers, van VolkerRail

In een gezamenlijke praktijktest onderzoeken we met VolkerRail of de B-70 dwarsligger (Duitse standaard) op het Nederlandse spoor kan leiden tot lagere kosten.

3. Test inframonitoring vanuit de trein, van Lloyds Register Rail

Met inframonitoring kan Lloyds de conditie van de infrastructuur vanuit een reizigerstrein meten. Denk aan geometrische spoorligging, rijcomfort, bovenleidingkwaliteit en geometrische laskwaliteit. We verwachten dat we dankzij de gemeten data voordelen kunnen behalen op het gebied van preventief onderhoud, kostenreductie en onderhoudsoptimalisatie. Samen voeren we de test uit.

4. Electronic Track Relay, van Movares en Nieaf-Smitt

Tot slot zijn we vergaand in gesprek over Electronic Track Relay van Movares en Nieaf-Smitt. Dit voorstel zorgt dat de beveiligingsinstallatie minder gevoelig wordt voor externe verstoringen. Dat is van belang voor de werking van de treinbeveiligingsinstallatie, het tijdig sluiten van overwegbomen en het vergrendelen van wissels.

(H8)

Beperken overlast

Nederland is een dichtbevolkt land met veel wegen en spoorlijnen. Dat houdt ons in beweging, maar kan ook overlast veroorzaken. ProRail werkt er hard aan om dat zo veel mogelijk te beperken. Overlast van geluid, trillingen en bouw moet tot een minimum teruggebracht worden, zodat iedereen prettig kan wonen en werken in de buurt van het spoor.

[8a]

Geluid en trillingen

Rijdende treinen maken geluid en veroorzaken trillingen. Ook onderhoud aan het spoor kan geluidsoverlast veroorzaken. We werken er hard aan om de hinder zo veel mogelijk te beperken. In 2012 hebben we verschillende maatregelen genomen, zoals raildempers, geluidsschermen en geluidsisolatie in woningen.

Geluidsproductieplafonds

Een voorbijrijdende trein maakt geluid. Hoe sterk dat geluid is, hangt af van het treintype, het spoorbaantype en de snelheid van de trein. In alle gevallen moet het geluid binnen bepaalde geluidsproductieplafonds (gpp's) vallen. Dat is sinds 1 juli 2012 vastgelegd in de Wet milieubeheer.

Of het spoor aan de gpp's voldoet, wordt berekend op referentiepunten. Deze referentiepunten liggen om de 100 meter, op een vaste afstand van 50 meter aan weerszijden van het spoor. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu stelt de gpp's vast en houdt het toezicht erop.

Overlast van spoorgeluid tegengaan

In het Meerjarenprogramma Geluidssanering gaan we de plekken aanpakken waar de geluidsbelasting te hoog is. Dat doen we door raildempers en geluidsschermen te plaatsen en woningen in de buurt van het spoor te isoleren. Vervoerders helpen ook mee door stillere treinen in te zetten.

Geluid bij emplacementen

Voor emplacementen gelden andere regels. De plafonds worden daar vastgesteld door de gemeente en soms door de provincie. Zij zien erop toe dat wij ons aan de regels houden. De afgelopen jaren hebben we vooral het piekgeluid op emplacementen verminderd. Een piekgeluid is bijvoorbeeld het snerpende geluid van een trein die over een wissel rijdt (booggeluid).

Geluid bij werkzaamheden

Onderhoud aan het spoor, we ontkomen er niet aan. Meestal gebeurt dit overdag, maar soms kan het alleen 's nachts, omdat er dan geen of minder treinen rijden. Sommige werkzaamheden kunnen dan veel geluidsoverlast veroorzaken, bijvoorbeeld het slijpen van sporen. Wij zorgen er altijd voor dat we voldoen aan de geluidsnormen uit de lokale Algemene Plaatselijke Verordening (APV). Daarnaast informeren we de omgeving van tevoren als we werkzaamheden gaan uitvoeren die geluidsoverlast kunnen veroorzaken.

Trillingen

Door treinverkeer en bouwactiviteiten aan het spoor ontstaan trillingen. Die kunnen hinderlijk zijn voor de omgeving en schade veroorzaken aan gebouwen. We vinden het belangrijk om de hinder van trillingen te beperken.

Richtlijnen van de Stichting Bouw Research (SBR)

Door het rijden van treinen en bij wijzigingen aan het spoor kan hinder door trillingen ontstaan. In de afgelopen jaren heeft ProRail de richtlijnen van de Stichting Bouw Research (SBR) gehanteerd bij het In kaart brengen van de trillinghinder en bij mogelijke gevallen van schade. Met deze richtlijn bepalen we de hoeveelheid en de sterkte van trillingen, bijvoorbeeld bij de projecten Sporen in Utrecht en Sporen in Arnhem.

Voor het behandelen van schadeklachten gebruikt ProRail een protocol dat is ontwikkeld met hulp van onderzoeksinstituut TNO. Als blijkt, na uitvoering van het protocol, dat iemand aantoonbaar schade heeft, dan wordt deze vergoed.

Beleidsregel trillinghinder spoor

Omdat er geen wettelijk kader bestaat voor hinder van trillingen, en de genoemde richtlijnen te algemeen van aard zijn, heeft het ministerie van Infrastructuur en Milieu in 2012 de Beleidsregel trillinghinder spoor ontwikkeld. Deze beleidsregel is toegespitst op de situatie op het spoor en geeft aan op welke wijze de sterkte van trillingen bepaald moet worden. Als een tracébesluit wordt opgesteld voor nieuwbouw en wijzigingen in de spoorinfra, kan deze worden toegepast. Deze beleidsregel neemt enkele onduidelijkheden weg, die waren ontstaan bij het werken met de SBR-richtlijnen.

Maatregelencatalogus

Om trillingen te voorkomen, hebben we in 2012 ook gewerkt aan de opzet voor een uitputtende catalogus met maatregelen. We nemen hierin bestaande en nieuw te nemen maatregelen op. We verwachten de catalogus in de loop van 2014 in gebruik te nemen.

[8b]

Verbouwen met de winkel open

Station Utrecht Centraal staat in de steigers en dat zal de komende jaren zo blijven. Ondertussen blijft het station open voor reizigers. We verbouwen dus 'met de winkel open'. Dat brengt wel uitdagingen met zich mee. In plaats van alles in één keer aan te pakken, verbouwen we in fasen.

Een grote bouwplaats

Het station Utrecht Centraal is één grote bouwplaats. Er komt een compleet nieuwe terminal voor trein, bus en tram. Het project begon in 2011 en is naar verwachting klaar in 2016. Dan heeft het station onder meer 2 nieuwe ingangen, een kenmerkend golvend dak, perronkappen met zonnecellen, bredere perrons én 22.000 inpandige stallingsplaatsen voor fietsen. Bovendien zal de stationshal dan niet meer vastzitten aan winkelcentrum Hoog Catharijne.

Huidig station is te klein

Vernieuwing van Utrecht Centraal is hard nodig. Het huidige Utrecht Centraal is gebouwd voor 35 miljoen reizigers per jaar, en dat zijn er momenteel al 88 miljoen. In 2020 zijn dat er naar verwachting zelfs 100 miljoen: tijd voor actie dus. Na de verbouwing heeft Utrecht het grootste station van Nederland. Door de aanleg van een stationsplein worden het stadscentrum en het station één geheel.

Alles draait gewoon door

Tijdens de bouw blijven de treinen gewoon rijden. Dat maakt het voor de aannemers niet eenvoudig. Er is weinig ruimte voor de uitvoering. Ook de aan- en afvoer van materialen is lastig. Dit is een forse uitdaging, want de duizenden reizigers die Utrecht Centraal dagelijks ontvangt, moeten zo min mogelijk last ondervinden. Materialen worden daarom vaak via het spoor en 's nachts aangeleverd.

Bouwen in fasen

Omdat de treinen blijven rijden is de vernieuwing van Utrecht Centraal opgeknipt in 6 bouwfasen. Bij iedere bouwfase is een deel van de stationshal afgesloten en wordt dat deel achter de schermen afgebroken en volledig nieuw opgebouwd. Is de bouwfase klaar, dan kunnen reizigers gebruik maken van het nieuwe deel, en wordt het volgende deel afgesloten. Voor de start van een nieuwe bouwfase zijn de loopstromen gesimuleerd in een loopstromenmodel.

Een ander voorbeeld van deze aanpak zijn de perrons. Het bouwbedrijf pakt het perron voor perron aan. Er gaat steeds één perron dicht voor een periode van 5 tot 6 weken.

Het bouwbedrijf werkt daar dan 7 dagen per week, 24 uur per dag non-stop aan. Daarna is het volgende perron aan de beurt. Treinen halteren dan op andere perrons. We hebben er juist voor gekozen dit in de vakantieperiode te doen, zodat minder mensen er last van hebben.

3 voetbalvelden groot

De nieuwe stationshal – een constructie van beton, staal en glas – wordt ongeveer 25.000 m² groot. Dat zijn 3 voetbalvelden, ofwel ruim 3 keer het huidige stationsoppervlak. De draagconstructie van de huidige hal blijft in gebruik, maar het dak gaat eraf en wordt vervangen.

Het dak erop

Op 10 oktober 2012 zijn we aan de Jaarbeurskant begonnen met het plaatsen van het nieuwe golvende dak, een ontwerp van Benthem Crouwel Architecten. Het dak boven het eerste nieuwe deel van het station is inmiddels dicht en aangesloten op het bestaande dak.

Het nieuwe dak bestaat uit meerdere lagen. Vanuit de hal is de plafondlaag zichtbaar. Die bestaat uit stalen geperforeerde platen van ongeveer 4 meter lang. Maar boven op deze laag komen nog 4 lagen die zorgen voor isolatie en geluiddemping. Daaroverheen gaat nog een dampremmende laag folie en een steenwollen deken van 10 centimeter dik. Op al die lagen komt ten slotte een aluminium dak.

Rondleidingen

Een paar keer per jaar organiseren we rondleidingen over het bouwterrein. Zo houden we reizigers, omwonenden en andere geïnteresseerden op de hoogte.

{8c}

Leefbaarheid

Het spoor maakt Nederland bereikbaar en draagt bij aan economische ontwikkeling in een regio. Veel spoor betekent: veel mensen die langs het spoor wonen en werken. Hoe meer treinen hoe groter de impact op de omgeving. We willen een goede buurman zijn voor de omwonenden van het spoor. Daarom vinden we leefbaarheid van groot belang. Een mooi voorbeeld is de situatie in Nijverdal.

Een veiliger en leefbaarder Nijverdal

De verbindingsweg tussen Zwolle en Twente, de N35, loopt dwars door de kern van Nijverdal. Dit veroorzaakt lange files en onveilige situaties. Dat moet veranderen. Om de leefbaarheid en de veiligheid van het dorp te vergroten, wordt de N35 verplaatst naar het tracé waar 3 jaar geleden het spoor nog lag. Dat spoor is naar het noorden opgeschoven, waar de weg en het spoor gezamenlijk in één tunnel zijn gelegd. Dit heet het Combiplan Nijverdal en is de eerste gecombineerde weg- en spoortunnel in Nederland.

Rijkswaterstaat is de opdrachtgever van het plan. ProRail realiseert de bovenbouw inclusief de beveiliging en richt het station in. Het Combiplan Nijverdal is in zijn geheel in 2014 klaar.

Wat levert het Combiplan Nijverdal op?

- Minder files in de kern van Nijverdal.
- Minder stank en geluidsoverlast.
- Het stationsgebied wordt veiliger en beter bereikbaar.
- Geen gelijkvloerse spoorkruisingen meer in Nijverdal, het waren er 5.
- Een betere verkeersveiligheid in Nijverdal.
- Dubbelspoor bij het station en de tunnel: hierdoor wordt de treinverbinding betrouwbaarder.
- Een nieuw station dicht bij het centrum van Nijverdal, in het open deel van de tunnel.

[8d]

Vragen en klachten

Storingen, geluidsoverlast en trillingen vormden in 2012 de top 3 van onderwerpen waarover vragen en klachten bij ons binnenkomen. De klanttevredenheid over onze afhandeling daarvan stijgt: eind 2012 kregen we een 7.

24/7

Onze afdeling publiekscontacten is 24 uur per dag en 7 dagen per week bereikbaar voor vragen en klachten, via telefoon 0800-7767245. In 2012 behandelden we 7.823 meldingen: 46% klachten, 43% vragen en 11% opmerkingen. Dat is een stijging ten opzichte van 2011 (6.255 meldingen, waarvan 45% klachten, 39% vragen en 16% opmerkingen).

Waardering stijgt

We vinden het belangrijk dat mensen die ProRail benaderen met een vraag, klacht, compliment, suggestie of melding, tevreden zijn over de afhandeling. Medio 2011 was dat nog onder de maat: een 5,2. Eind 2011 zaten we op 6,8 en eind 2012 gaf het publiek ons een 7,2.

Top 6 vragen en klachten

- 1 Storingen of defecten (aan spoor en overweg)..
- 2 Geluidsoverlast (veroorzaakt door treinen, spoor, werkzaamheden).
- 3 Overlast door trillingen (veroorzaakt door treinen, spoor, werkzaamheden).
- 4 Veiligheid (openstaande hekken, losliggende objecten rond het spoor).
- 5 Kappen en snoeien rond het spoor (verbeteren veiligheid spoor).
- 6 Nieuwe projecten (zoals de stationsprojecten en aanleg Hanzelijn).

Feedback is belangrijk

De feedback van de 'melders' stellen we op prijs en gebruiken we in een continu programma om onze dienstverlening te verbeteren op basis van continue feedback van melders. De speerpunten voor 2013 zijn:

- 1 Het afhandelingsproces van complexe vragen en klachten versnellen.
- 2 De betrouwbaarheid van de dienstverlening vergroten.
- 3 De bekendheid van het gratis ProRail-telefoonnummer onder omwonenden vergroten.
- 4 Extra investeren in opleiding en training van medewerkers.

[H9]

Een groen spoor

Milieubewustzijn en duurzaamheid zijn belangrijk voor ProRail. We willen dat het spoor zo groen mogelijk is. Daarom werken we eraan om steeds zuiniger om te gaan met energie en daarom hebben we de afgelopen jaren een vergaand milieubeleid ontwikkeld, bedoeld om de natuur en het landschap te versterken en het spoor duurzaam in te passen in de omgeving. We streven naar 20% minder energieverbruik in 2015 ten opzichte van 2005 en we willen de hoogste trede van de CO₂-prestatieladder bereiken in 2015. Dit realiseren we door meer innovatieve spoortechnologie toe te passen en de duurzaamheid van al onze belangrijke bedrijfsprocessen te verhogen.

[9a]

Energieleverbruik en CO₂

ProRail wil steeds zuiniger omgaan met energie. Zo willen we 20% energie-efficiency behalen in 2015 ten opzichte van 2005. Verder willen we dat al onze energie duurzaam is in 2020 en dat de CO₂-uitstoot van de spoorsector vermindert

Doelstellingen

Begin 2011 zijn we met het ministerie van Infrastructuur en Milieu de 'Meerjarenafspraak energie-efficiency 2001-2020' overeengekomen (MJA-3). De doelstelling van dit programma is 20% energie-efficiency in 2015 ten opzichte van 2005. Hiervoor is gemiddeld 2% energie-efficiency per jaar nodig. Daarnaast gaan we voor 100% duurzame inkoop of opwekking van energie in 2020 en helpen we vervoerders en leveranciers hun CO₂-uitstoot te verminderen.

Verbruikte energie

[KPI invoegen energieverbruik]

In 2011 hebben we 104 GWh elektriciteit (374 duizend GJ) verbruikt en 2,9 miljoen m³ aan gas (113 duizend GJ). Dit verbruik is vergelijkbaar met het energieverbruik van 13.000 huishoudens. In 2010 was dat 103 GWh elektriciteit (371 duizend GJ) en 5,9 miljoen m³ gas (230 duizend GJ). Het verbruik in 2012 is bij publicatie van dit jaarverslag nog niet bekend.

De reductie in gas is voor een groot deel toe te schrijven aan de warmere wintermaanden in 2011 (vergeleken met 2010), waardoor er minder energie nodig was voor wissel- en gebouwverwarming.

Energie-efficiency

Voor de periode 2012-2016 hebben we een energie-efficiencyplan (EEP) gemaakt, waarin we beschrijven hoe we 2% energie-efficiency per jaar gaan realiseren.

[KPI invoegen doel 2012: 2,1% doel 2011: 1,1% realisatie 2011: 0,8%]

In 2011 hebben we voor 9 TJ aan besparingen gerealiseerd. Dit komt overeen met 0,8% energiebesparing. De besparing hebben we gerealiseerd door wissels te saneren, LED-verlichting in seinen aan te brengen en tientallen wissels aan te sluiten op bodemenergie.

Duurzaamheidsscan stations

ProRail is initiatiefnemer van het project SusStation en heeft hiermee op de internationale duurzaamheidsconferentie van UIC een prijs ontvangen voor 'bijzondere bijdrage aan duurzame ontwikkeling in de spoorsector'. In dit project hebben we onder andere samen met NS en W/E adviseurs de 'Stationsscan duurzaamheid' ontwikkeld, waarin energieverbruik één van de 5 thema's is. Bijna 100 van de 400 bestaande stations zijn in 2012 gescand. Het inzicht dat dit oplevert wordt gebruikt in onderhoud en stationsprojecten. Verschillende Europese landen hebben inmiddels belangstelling voor dit product.

Zuinige stationsverlichting

Van het energieverbruik op stations betreft ruim 50% verlichting. In samenwerking met lichtadviseurs en leveranciers is in kaart gebracht welke technieken het meest efficiënt zijn. Dit is in 2012 vastgelegd in een 'handreiking efficiënte stationsverlichting' waarmee stationsprojecten vanaf nu hun lichtontwerp zo efficiënt mogelijk kunnen uitvoeren. De meest efficiënte perronmasten zijn in 2012 beproefd op station Terwijde en op station Naarden Bussum is LED-verlichting in de perronkap toegepast.

Zuinige informatieborden

Van het energieverbruik op stations gaat ongeveer 20% op aan informatieborden voor reisinformatie, ook wel InfoPlus displays genoemd. ProRail heeft het initiatief genomen om in samenwerking met de leverancier deze schermen zuiniger te maken. Door het backlight te vervangen door LED-technologie wordt een scherm 40-50% zuiniger. In december 2012 zijn de eerste 'LED backlight'-schermen geplaatst op station Almere Poort en diverse stations in de provincie Groningen.

CO₂-prestatieladder

Minder CO₂-uitstoot door onszelf en onze leveranciers, dat is al jaren een belangrijke doelstelling. Daarom hebben we de CO₂-prestatieladder ontwikkeld: hoe meer een bedrijf zich inspant om de CO₂-uitstoot te verminderen, hoe meer kans het maakt bij een aanbesteding. De ladder is eigendom van de Stichting Klimaatvriendelijk Aanbesteden en Ondernemen.

Vanwege internationale belangstelling is de ladder enkele malen in het buitenland gepresenteerd, onder andere bij de Wereldbank. Daarnaast is het bijhorende handboek in het Engels verschenen.

Ook ProRail heeft zich aan de ladder gecommitteerd en is gecertificeerd op niveau 4 van de CO₂-prestatieladder.

[invvoegen indicator van score ProRail op de CO₂-prestatieladder niveau 4]

CO₂-reductie bij ProRail

[kpi voetafdruk invvoegen]

In 2011 hebben we als ProRail in totaal 68,9 kiloton CO₂-uitgestoten. In 2010 76,9 kiloton. De daling van onze eigen CO₂-voetafdruk wordt vooral veroorzaakt door minder energieverbruik en de duurzame inkoop en opwekking van energie. De CO₂-voetafdruk van 2012 is bij het uitkomen van dit jaarverslag nog niet bekend.

Zorgen voor CO₂-reductie bij vervoerders

De manier waarop de infrastructuur is ingericht heeft effect op het energieverbruik en daarmee op de CO₂-voetafdruk van treinen. Bij het ontwerp van het spoor kunnen we hier steeds beter rekening mee houden. In 2012 is bijvoorbeeld gebleken dat de ombouw van de sporen bij station Arnhem ervoor gezorgd heeft dat machinisten van NS op het traject Nijmegen-Arnhem potentieel circa 15% van de tractie-energie kunnen besparen doordat treinen langer kunnen uitrollen en minder vaak weer hoeven op te trekken.

Daarnaast is de tijdelijke snelheidsbeperking bij Duivendrecht in november 2012 opgeheven. Hierdoor kan naar verwachting ruim 1 GWh aan tractie-energie per jaar worden bespaard omdat treinen niet meer onnodig hoeven af te remmen en op te trekken.

De CO₂-uitstoot van leveranciers brengen we verder omlaag door vermindering van het gebruik van materialen (zoals spoorstaven, bovenleidingportalen, dwarsliggers, bruggen, ballast enzovoort). Dit bereiken we door betere benutting van de infrastructuur zodat minder uitbreiding noodzakelijk is, door verlenging van de levensduur zodat minder vaak vervanging nodig is, door het gebruik van duurzamere materialen en door het hergebruik van materialen.

Duurzame Inkoop en opwekking van energie

In 2020 willen we alle energie die we gebruiken duurzaam inkopen of opwekken. In 2012 hebben we al 90% van het energieverbruik verduurzaamd. Er is voor 100 GWh aan windenergie ingekocht. Hiermee is vrijwel alle elektriciteit die we gebruiken voor onze kantoren en infrastructuur (stations, wissels, seinen, overwegen enzovoort) afkomstig van windmolens in Nederland.

Daarnaast hebben we in 2012 zonnepanelen geplaatst op Utrecht Centraal en Rotterdam Centraal. In Utrecht zijn de nieuwe perronoverkappingen gemaakt van staal en lichtdoorlatend gebogen glas met daarin zonnecellen. In Rotterdam is 10.000 m² aan zonnepanelen geïntegreerd in de overkapping. Hiervoor ontving onze leverancier Scheuten Solar een Dutch Solar Award.

Een deel van de energie die nodig is voor wisselverwarming is in 2012 verduurzaamd door in onder andere Arnhem, Aimelo en op de Hanzelijn bij ruim 100 wissels gebruik te maken van bodemwarmte in plaats van gas.

[9b]

Natuur en landschap

ProRail wil meehelpen de natuur en het landschap te beschermen en te versterken. Zo hebben we gewerkt aan beheer van onze spoorbermen en aan de ontsnippering van natuurgebieden.

Belangrijkste pijlers van ons natuur- en landschapsbeleid

Ons natuur- en landschapsbeleid is gericht op:

- Het voorkomen of beperken van negatieve effecten op natuur- en landschap.
- Het beschermen en behouden van de natuur- en landschapswaarden van de spoorbermen.
- Het ontwikkelen van nieuwe natuur- en landschapswaarden.
- Het terugdringen van negatieve effecten uit het verleden.

Spoorbermen

Spoorbermen, in totaal 3.200 hectare, vormen een belangrijk leefgebied voor planten en dieren, vaak soorten die zich elders moeilijk handhaven. Daarnaast doorsnijden spoorlijnen leefgebieden van dieren en vormen zonder zorgvuldige Inpassing in het landschap een barrière voor dieren. Aanleg en onderhoud van spoorverbindingen kunnen dus grote impact hebben op de flora en fauna.

<invoegen kaartje van Nederland met natuurgebieden en spoor>

We vinden het belangrijk om de natuurwaarden van onze spoorbermen te beschermen. Voor alle spoorbermen hebben we bermbeheerplannen, waarin staat welke natuurwaarden we waar willen behouden of ontwikkelen. Door het uitvoeren van ecologisch beheer kunnen hogere natuurwaarden in de spoorbermen worden ontwikkeld. Voorbeelden zijn verschalingsbeheer, gefaseerd maaien en locatiespecifiek beheer. Hierbij houden we rekening met de technische en veiligheidseisen die aan bermen worden gesteld. In 2012 hebben we onderzocht of we ecologisch beheer kunnen doorvoeren tegen aanvaardbare kosten. Dit heeft een aantal kansrijke vormen van ecologisch beheer opgeleverd, die nog verder moeten worden uitgewerkt.

Ontsnippering van natuurgebieden

Spoorwegen lopen vaak midden door leefgebieden van dieren. Door faunapassages aan te leggen, kunnen we deze gebieden weer met elkaar verbinden. Dat hebben we zo afgesproken in het Meerjarenprogramma Ontsnippering (2004-2018).

In 2012 zijn we druk bezig geweest met het ecoduct Op Hees bij Den Dolder. Afgelopen zomer zijn daar 50 betonnen liggers van elk 30 meter lang en 33.000 kilo zwaar onder grote belangstelling over het spoor geplaatst. Het

ecoduct is naar verwachting in april 2013 gereed. Daarmee is een belangrijke verbinding op de Utrechtse Heuvelrug hersteld. Niet alleen reeën, dassen, boommarters en zandhagedissen maken straks gebruik van het ecoduct. Ook recreanten kunnen dat doen: een strook van 10 meter is aangelegd voor voetgangers en fietsers. De overige 50 meter is voor de dieren.

Dassentunnels worden goed gebruikt

Dassentunnels zijn een succes. Vossen, dassen en andere diersoorten maken er gebruik van. Dat blijkt uit onderzoek dat we zijn gestart met Rijkswaterstaat en de provincie Noord-Holland. We onderzoeken hoe de dassentunnels onder de provinciale weg N417, rijksweg A27 en onder het spoor Hilversum-Utrecht nu worden gebruikt en wat het effect is van de nieuwe ecoducten en dassenvoorzieningen die hier worden aangelegd. De dassenpopulatie in dit gebied bestaat inmiddels uit ruim 170 dassen. In 1985 waren het er nog maar 6.

Andere ecoprojecten in 2012

- Ecoduct Zwaluwenberg: de bouw hiervan is eind 2011 begonnen, het ecoduct is naar verwachting in 2013 gereed.
- Ecopassage Weerter en Budelerbergen: de aanleg van deze ecopassage over rijksweg, spoor en gemeentelijke wegen is in 2012 door ons gegund. Bijzonder aan dit project is dat het zand afkomstig is van natuurontwikkelingsprojecten van de Stichting Het Limburgs Landschap.
- Kleine faunavoorzieningen: in 2012 is de aanleg van 72 kleine faunavoorzieningen – ongeveer 50 duikers en 20 loopvoorzieningen in bestaande duikers – in een contract gegund. De aannemer heeft van 2013 tot en met 2017 de tijd om de voorzieningen te realiseren.

Brochure Kleine Faunavoorzieningen:

In 2012 heeft ProRail een brochure (link naar de brochure) uitgebracht met een selectie van kleine faunavoorzieningen die toegepast kunnen worden bij infrastructurele projecten langs het spoor. Het gaat om eenvoudig te realiseren voorzieningen die zonder veel moeite en vrijwel kosteloos aanvullend kunnen worden toegevoegd aan het project. Deze 'instant' voorzieningen, bieden meer leefruimte voor bijzondere diersoorten die langs en in de omgeving van het spoor voorkomen. Bij de brochure is een technische handleiding opgesteld, zodat iedere willekeurige aannemer ze kan realiseren. In het uitvoeringscontract met de aannemer voor de Kleine Faunavoorzieningen is het treffen van deze extra voorzieningen meegenomen.

[9c]

Milieuovertredingen

Voldoen aan milieuwet en regelgeving is een belangrijk uitgangspunt in onze bedrijfsvoering. Na een daling in de afgelopen jaren, is het aantal overtredingen in 2012 helaas weer toegenomen.

Aantal overtredingen

[tabel indicator Invoegen]

In 2012 zijn er 56 overtredingen geconstateerd door het bevoegd gezag en vonden er 4 strafrechtelijke onderzoeken plaats. In 2011 werden er 35 overtredingen geconstateerd en 5 strafrechtelijke onderzoeken, in 2010 73 overtredingen.

Ongeveer de helft van de overtredingen is gerelateerd aan één van de 11 milieurisico's, die we in 2011 hebben benoemd. Bijvoorbeeld het niet kunnen voldoen aan de informatieplicht over de plaats en aard van gevaarlijke stoffen in goederenwagens. Deze informatie is nodig voor hulpdiensten in geval van calamiteiten. We werken aan een informatiesysteem dat hierin eind 2013 moet gaan voorzien, en hebben een tussenoplossing georganiseerd door de wagenlijsten binnen 15 minuten beschikbaar te hebben voor hulpdiensten. Ook waren er geconstateerde overtredingen door tekortkomingen aan bluswatervoorzieningen en bereikbaarheid voor brandweer op enkele emplacementen. Hiernaast waren er overtredingen van geluidvoorschriften, bijvoorbeeld doordat locomotieven onnodig lang stationair draaien.

De andere helft van de overtredingen heeft vooral te maken met:

- Opslag milieugevaarlijke stoffen, bijvoorbeeld het ontbreken van een lekbak, stofaanduiding of aanrijdbeveiliging, of het onbeheerd achterlaten.
- Bodemverontreiniging, bijvoorbeeld door olie lekkages uit treinen en door materieelaanemers.
Bodembescherming, bijvoorbeeld vloeistofdichte vloeren TWI of een tankplaat defect, niet gekeurd of niet conform de eisen.
- Gasflessen, bijvoorbeeld flessen die niet tegen omvallen zijn beschermd of die niet tijdig gekeurd zijn.

Overtredingen door derden

In ongeveer 30% van de gevallen gaat het om overtredingen die veroorzaakt zijn door derden, bijvoorbeeld op materieelwerkplaatsen bij emplacementen. Daarom zijn we in 2012 begonnen NedTrain en vervoerders aan te spreken op het niet naleven van hun verplichtingen. Ook zijn we begonnen met het ontwikkelen van een sanctiebeleid voor derden die een overtreding begaan.

Goederentreinen

Opvallend veel overtredingen hadden te maken met rangeren en samenstellen van goederentreinen met gevaarlijke stoffen op emplacementen. Op dit terrein werden we in 2012 nauwlettend in de gaten gehouden door inspectiediensten van ministeries, provincies en gemeenten. Een risico is dat hulpdiensten (de brandweer) niet tijdig weten of treinen gevaarlijke stoffen bevatten om eventueel brand of explosies effectief te kunnen bestrijden. Een ander risico is dat de brandweer geen toegang heeft tot goed werkende bluswatervoorzieningen op emplacementen. ProRail werkt aan een informatiesysteem gevaarlijke stoffen dat informatie geeft over locatie en aard van gevaarlijke stoffen in goederenwagons. Ook werkt ProRail aan realisatie van voldoende en goed bereikbare bluswatervoorzieningen op emplacementen waar gerangeerd wordt met gevaarlijke stoffen. Beide verbeteracties moeten eind 2013 geheel zijn afgerond.

Eigen inspecties

We hebben ook zelf inspecties uitgevoerd om tekortkomingen tijdig te kunnen constateren en op te lossen en om een goed beeld te krijgen van de naleving en de effectiviteit van onze aanpak.

Oplissingen

Overtredingen bespreken we in één van de 4 Regionale Comités Milieu (RCM's). Soms is doorgeleiding naar het Landelijk Comité Milieu (LCM) noodzakelijk.

Sinds 2012 werken we met een norm voor het tijdig oplossen van overtredingen. Onze ambitie is dat we minstens 80% van de overtredingen op tijd oplossen. Als de tekortkomingen geconstateerd worden door het bevoegd gezag, dan legt het bevoegd gezag de termijn voor oplossing op. In 2012 hebben we die termijn in 90% van de gevallen gehaald. Als we zelf de tekortkoming constateren, dan hanteren we daarvoor een oplostermijn van 3 maanden. In 2012 is in 80% van de gevallen die termijn gehaald.

[H10]

Een doelgerichte organisatie

Klantgericht, resultaatgericht en efficiënter werken, zonder in te boeten op kwaliteit: dit is een uitdagende opdracht die we alleen met succes kunnen oppakken als we efficiënter en effectiever gaan werken. Daarvoor doen we een beroep op onze medewerkers, onze kwaliteit en ons vakmanschap.

[10a]

Onze medewerkers

De komende jaren willen we steeds effectiever en efficiënter werken. Dat vraagt wat van onze medewerkers. We willen ze daarin zo goed mogelijk ondersteunen: door een goede, betrokken werkgever te zijn, een bedrijf waar mensen met plezier werken. Ook in 2012 stond ProRail hoog genoteerd als prettige werkgever. Minder goed scoren we op verzuim en evenwichtige leeftijdsopbouw.

Sturen op effectiviteit en efficiency

Als organisatie willen we slagvaardiger werken, we willen méér bereiken tegen minder kosten. Daarom richten we onze processen efficiënter in en brengen we eventuele overlappen tussen afdelingen in kaart.

[grafiek aantal medewerkers, en aantal inhuurmedewerkers per maand],

Ondersteuning vanuit HRM

Deze aanpak vraagt een cultuurverandering in de ProRail-organisatie. Onze afdeling HRM helpt daarbij. Zo zijn we bezig met (strategische) personeelsplanning, eHRM <link naar eHRM> en een omvangrijk programma voor leiderschapontwikkeling, want een cultuurverandering inzetten kan niet zonder dat het management daarin een voorbeeldrol vervult. Bovendien is het van groot belang dat onze leidinggevenden het vakmanschap van hun mensen voldoende benutten en persoonlijke groei ruimte geven.

Begeleiding naar een nieuwe baan

In 2012 is MatchPoint in het leven geroepen, ons nieuwe mobiliteitscentrum. Of het nu gaat om vrijwillige of gedwongen mobiliteit binnen of buiten ProRail, MatchPoint kan medewerkers daarbij begeleiden en biedt ondersteuning met trainingen, begeleiding en actieve bemiddeling. Zelfredzaamheid en zelfsturing staan centraal.

De eerste successen

MatchPoint is in juni 2012 gestart. Inmiddels zijn bijna alle boventallige medewerkers op een nieuwe plek binnen ProRail terechtgekomen, of hebben ze ProRail verlaten met een transferbudget. In totaal zijn ruim 100 medewerkers begeleid door MatchPoint. Via de plaatsingsprocedure hebben 36 medewerkers een nieuwe baan binnen ProRail gevonden.

Tevredenheid en betrokkenheid

	2010	2011	2012
Tevreden medewerkers	85%	86%	87%
Betrokken medewerkers	82%	79%	78%
Gemiddeld	84%	83%	83%

We hechten veel waarde aan tevreden en betrokken medewerkers. Medewerkers zijn immers het belangrijkste kapitaal dat we hebben: zonder hen geen ProRail. Elk jaar meten we hun tevredenheid en betrokkenheid. Het ene jaar doen we dat via een eigen werkbelevingsonderzoek, het andere jaar door mee te doen aan het Beste Werkgeversonderzoek van onderzoeksbureau Effectory.

Onze medewerkers zijn over het algemeen heel tevreden, zo blijkt uit de score van 87%. Op de punten directe collega's, werktijden en beloning scoren we beter dan de benchmark van ruim 500 Nederlandse bedrijven. Op de punten organisatie (efficiency en rolduidelijkheid) en klantgerichtheid scoren we lager dan de benchmark. Op het punt effectiviteit scoren we beter dan in 2011, maar nog altijd lager dan de benchmark. Dat willen we veranderen door concrete afspraken te maken met medewerkers over hun bijdrage aan onze strategische doelen.

Verzuim

	2010	2011	2012
Reallsatie	4,3%	4,4%	4,5%
Norm	4,8%	4,2%	4,5%

De ziekte-uren zijn uitgedrukt als percentage van het aantal beschikbare uren.

Het ziekteverzuim steeg in 2012 naar 4,5%. Deze stijging kunnen we verklaren door het groeiende aandeel oudere medewerkers. Ouderen zijn minder vaak, maar wel langer ziek dan jongeren.

Bij roostergebonden personeel ligt het verzuim hoger. Daarom hebben we voor een aantal verkeersleidingsposten extra re-integratieondersteuning ingezet, zoals extra capaciteit voor re-integratie van lang verzuim en de structurele inzet van arbeidsdeskundigen. Ook informeren we managers en medewerkers beter over goede manieren van re-integreren. Zo willen we het verzuim terugdringen.

Diversiteit

	2010	2011	2012
Aandeel vrouwen in de Top 80	18%	21%	21%
Instroom < 40 jaar	70%	70%	68%
Instroom allochtonen	15%	14%	15%

Om professionele en deskundige diensten te blijven verlenen, willen we een divers personeelsbestand. Vertrekkende medewerkers willen we daarom graag vervangen door meer jongeren en allochtonen. Ook willen we in 2015 30% van onze top 80-functies bezet hebben door vrouwen. In 2012 is het aandeel vrouwen in top 80-functies stabiel gebleven. De instroom van jongeren onder de 40 jaar is iets teruggelopen.

Leeftijdopbouw

	2010	2011	2012
20 – 29 jaar	10%	9%	9%
30 – 39 jaar	24%	23%	22%
40 – 49 jaar	34%	34%	32%
50 – 59 jaar	29%	30%	32%
≥ 60 jaar	3%	4%	5%

Bij ProRail werken relatief veel 50-plussers. Hun aandeel is gestegen van 34% in 2011 tot 37% in 2012. Dat betekent dat de komende 15 jaar ruim een derde van onze medewerkers met pensioen gaat. Omdat de instroom van nieuwe medewerkers afneemt, slagen we er maar beperkt in om te verjongen. Dit krijgt in 2013 meer managementaandacht.

Opbouw medewerkersbestand

Type arbeidsovereenkomst:

	2010	2011	2012
Vaste contracten	88%	94%	x%
Tijdelijk voor vast	10%	4%	x%
Tijdelijk	2%	2%	x%

<Invoegen indicator: instroom: 2012: ntb, 2011: 256, 2010: 568

<Invoegen indicator: uitstroom: 2012: ntb, 2011: 204, 2010:196

<invoegen indicator: uitstroom vrouwen: 2012: ntb, 2011:, 2010:

<Invoegen indicator: leeftijd onder de 30 jaar: 2012: ntb 2011:, 2010:26%

: leeftijd 30 t/m 39 jaar: 2012: ntb 2011:, 2010:32%

: leeftijd 40 t/m 49 jaar: 2012: ntb 2011:, 2010:23%

: leeftijd 50 t/m 59 jaar: 2012: ntb 2011:, 2010:11%

: leeftijd ouder dan 59 jaar: 2012: ntb 2011:, 2010:8%

[10b]

Onze kwaliteit

De kwaliteit van onze organisatie willen we voortdurend op peil houden en waar nodig verbeteren. Daarom bekijken we zorgvuldig waar we ons HRM-beleid en ons *performance management* kunnen verbeteren. Ook hechten we veel waarde aan het versterken van leiderschap.

Heroriëntatie op HRM

In 2012 hebben we onze HR-functie onder de loep gelegd. Hoe kunnen we HRM zó inrichten dat het maximaal bijdraagt aan onze doelstelling: efficiënter en effectiever werken? We hebben ons vooral gericht op:

- Hoe kan de HR-functie helpen bij een goed samenspel tussen medewerker, lijnmanager en de HR-afdeling?
- Welke HR-diensten hebben we daarbij nodig?
- Welke inrichting van de HR-afdeling past daar het beste bij?

In 2012 hebben we de eerste stappen gezet.

Verbeteren van ons performance management

Performance management is essentieel om de prestatie van ProRail steeds verder te verbeteren. De crux van performance management is: zorgen dat met iedereen goede en uitdagende afspraken worden gemaakt die bij elkaar optellen tot de realisatie van de strategie van ProRail. Alleen als de persoonlijke ambities en resultaten van medewerkers optimaal aansluiten bij de ambities en doelen van onze organisatie, dan kunnen we optimaal aan de eisen van onze klanten en stakeholders voldoen.

In 2012 hebben de directie, de OR en de vakbonden afgesproken om ons performance management te evalueren, zodat we kunnen nagaan of en waar we kunnen verbeteren. Op dit moment is een speciale werkgroep nog bezig met het formuleren van een advies, aan de hand van de uitkomsten van de evaluatie.

Sterker leiderschap

Ook sterk leiderschap is essentieel voor ProRail, nu misschien wel meer dan ooit. Onze leidinggevendenden staan voor de uitdaging om een cultuuromslag naar effectiever en efficiënter werken in goede banen te leiden. Tegelijkertijd willen we de kwaliteit van onze dienstverlening waarborgen. We hebben de verbinding gelegd tussen leiderschapsontwikkeling die vanuit HRM is opgestart en de veranderopdracht Lean: klantgericht en continu verbeteren. De eerste Lean Leiderschapstrainingen voor managers uit onze top 100 zijn inmiddels in 2012 afgerond.

Het wordt ons steeds duidelijker dat organisatie- en leiderschapsontwikkeling hand in hand gaan. Dat is ook merkbaar door de rol van HRM in het veranderprogramma 2012-2015. Diverse interne organisatieadviseurs voegen waarde toe aan de verschillende organisatievraagstukken. Verder zijn onze leiderschapsprogramma's ook gebaseerd op de combinatie van organisatie- en leiderschapsontwikkeling. De ontwikkelingen bij enkele van deze programma's:

- Programma's voor managers stonden in 2012 vooral in het teken van leiding geven aan onze cultuuromslag.
- Team- en leiderschapstrajecten: bij de bedrijfseenheden Operatie, Projecten, Vervoer en Dienstregeling, Financiën en de staven zijn leiderschapsontwikkeltrajecten gestart en afgerond. Daarnaast werken we aan programma's voor vrouwen aan de top.
- Programma voor *high-potentials*: in 2012 hebben we dit programma afgerond voor de eerste lichting, in oktober is een nieuwe groep van 20 talentvolle managers van start gegaan. Het programma wordt als baanbrekend ervaren, vooral omdat het is geïntegreerd in de dagelijkse praktijk op de werkvloer.

Enkele resultaten van onze kwaliteitsprogramma's

- Het aanwezige potentieel bij onze medewerkers wordt beter benut.
- We kunnen beter sturen op samenhangende bedrijfsprocessen van verschillende bedrijfsonderdelen.
- De relaties met de andere partijen in de spoorketen verbeteren (lees: worden effectiever).
- We kunnen beter omgaan met spanningen en moeilijke situaties.
- We gaan meer bezonnen te werk: eerst reflecteren, dan pas handelen.

Job rotation tussen Rijkswaterstaat en ProRail

In onze Strategische Alliantie 2011 hebben Rijkswaterstaat en ProRail afgesproken nog nauwer met elkaar samen te werken. In dat kader maken we job rotation mogelijk. Onze medewerkers krijgen de mogelijkheid om voor een aantal maanden ervaring op te doen bij Rijkswaterstaat en andersom. Dit is een prima manier om kennis uit te wisselen. De eerste uitwisseling heeft al plaatsgevonden, een medewerker van Rijkswaterstaat heeft 4 maanden tot ieders tevredenheid stage gelopen bij MatchPoint.

eHRM

In 2012 is begonnen met de uitrol van eHRM (Electronic Human Resource Management) waarmee medewerkers via intranet zelf hun personeelszaken kunnen regelen. Het is een tweejarig programma dat eind 2013 is voltooid. Met de uitrol van eHRM wordt een bijdrage geleverd aan de cultuurverandering binnen ProRail met de verschuiving van 'bediend worden' naar 'zelfbediening'. Resultaten zijn een vergroting van de integrale aansturing op de personeelsdiensten en een effectievere en efficiëntere aanbidding van de HR-basisprocessen.

In 2012 zijn de eHRM-modules Ziekmelding en Verzuim, Poortwachter, Wijziging Persoonsgegevens, Onkosten Declaratie, Kilometer Declaratie, Inzage Pdossiers, Inzage Jaaropgave, Inzage Loonstrook en eFormulieren uitgerold. Daarnaast is een aantal rapportages op het gebied van Ken- en Stuurgetallen via eHRM voor het management beschikbaar gesteld. In 2013 worden, naast meer stuurinformatie voor de lijn, 13 nieuwe applicaties van eHRM uitgerold.

Integriteit

ProRail heeft 3 vertrouwenspersonen voor 'vermoede misstanden'. In 2012 zijn zij 12 keer benaderd. Van deze gevallen betroffen 9 geen integriteitskwesties, de vertrouwenspersonen hebben persoonlijk advies kunnen geven. In één geval is niet ingegaan op een geuite klacht. Aanvullend is één situatie van ongewenst gedrag gemeld bij de president-directeur. Hier is adequaat op gereageerd. Verder heeft er in 2012 één integriteitskwestie plaatsgevonden. Dit is intern, tussen medewerker en manager, opgelost. Een in het 2011 jaarverslag vermeld vermoeden van fraude is na onderzoek ongegrond gebleken.

[10c]

Ons vakmanschap

ProRail kent een grote diversiteit aan technische disciplines. Dat maakt ons niet alleen een aantrekkelijke werkplek voor vakmensen, maar ook een bron van unieke spookennis. Willen we het spoor nog veiliger, betrouwbaarder, punctueler en duurzamer maken, dan is vakmanschap een absolute voorwaarde.

Tendensen op de arbeidsmarkt

Technische en logistieke kennis zijn belangrijk voor ons. Daar moeten we hard aan werken, zeker met het oog op de toekomst:

- De komende jaren vergrijsd de Nederlandse beroepsbevolking en ontstaat krapte op een deel van de arbeidsmarkt, vooral in ICT en techniek: we verwachten dat per jaar 2 tot 3% van onze technische medewerkers uitstroomt.
- De spoorsector heeft per jaar ongeveer 75 nieuwe raildeskundigen nodig. Tegelijkertijd kiezen steeds minder jongeren om verder te gaan in de techniek. Nog sterker: bijvoorbeeld op het hbo rondt slechts 17% van de studenten zijn technische studie af.

Hernieuwde aandacht voor vakmanschap

Onze medewerkers zijn vakmensen. We moeten hun talenten ontwikkelen, en spookennis binnen de organisatie borgen en overdragen. Het betekent ook dat we de spoorsector op de arbeidsmarkt beter zichtbaar moeten maken. Dit doen we door – samen met andere spoorbedrijven – te investeren in mbo- en hbo-opleidingen.

Investerings in de toekomst, in 2012

Investeren in kennisontwikkeling en opleiding is investeren in de toekomst.

Een overzicht van onze investeringen in 2012:

- Samenwerking met het mbo: samen met NS en de procesaannemers maakten we in 2011 al een business case. Binnenkort wordt de Stichting Railcollege officieel opgericht.
- Volledige hbo-studie railtechniek: samen met de brancheorganisatie NLI ingenieurs, de vakgroep Railinfra van Bouwend Nederland en de Hogeschool Utrecht ontwikkelen we een specialisatie railtechniek, die in september 2013 van start gaat. Vooruitlopend hierop is in september 2012 de minor railtechniek begonnen.
- Interne Opleidingen: binnen ProRail zijn er onder andere voor Financiën en Legal interne opleidingen.
- De Rijksprojectacademie: samen met Rijkswaterstaat, de Rijksgebouwendienst en enkele andere partijen zijn we partner in de Rijksprojectacademie. Deze academie biedt leerprogramma's, een kennisnetwerk en kennisontwikkeling aan ervaren overheidsprojectmanagers.

- Vernieuwd introductieprogramma: dit programma start per 1 januari 2013, en is bedoeld voor nieuwe medewerkers.
- Het ProRail-leermanagementsysteem: via een intern loket ontsluiten we leerlijnen, leeractiviteiten en de vordering daarop op een efficiënte en gebruikersvriendelijke manier.
- Verkeersleiding Vakopleidingen: in de Verkeersleiding Vakopleidingen worden treindienstleiders en verkeersleiders in een gesimuleerde omgeving opgeleid en ze krijgen er jaarlijks een hernieuwde instructie.
- Een e-learningmodule voor de winter: om het treinverkeer zo veel mogelijk ongehinderd te laten rijden tijdens winterweer, is een e-learningmodule voor de winter ontwikkeld. Deze module is zowel voor ProRail- als NS-medewerkers toegankelijk.

Young ProRail

Zorgen dat jonge medewerkers elkaar ontmoeten, ervaringen uitwisselen en kennis opdoen van de dynamische infrawereld: dat gebeurt binnen Young ProRail, het platform van zo'n 350 medewerkers tot circa 35 jaar. Naast de maandelijkse netwerkborrel zijn er studiereizen, lezingen, sportactiviteiten en activiteiten gericht op persoonlijke ontwikkeling. In 2012 lag de focus op extern netwerken, en met succes. Young ProRail groeit uit tot een veelgevraagd sparringpartner van andere jongerenorganisaties uit de spoorwereld.

H11

Een betrokken werkgever

ProRail wil een goede werkgever zijn, met oog voor de talenten en vaardigheden van haar medewerkers. We willen onze medewerkers een werkplek bieden waar ze graag (komen) werken. Ook in 2012 investeerden we daarin.

[11a]

Duurzame inzetbaarheid

Dat medewerkers langer gemotiveerd en gezond aan het werk zijn en blijven, is voor ProRail van onschatbare waarde. We noemen dat duurzame inzetbaarheid – en daarover hebben we met de bonden afspraken gemaakt. In 2012 keken we daarbij nog beter naar de relatie met onze bedrijfsdoelen.

Individu en doelgroep

ProRail zet al langer in op duurzame inzetbaarheid. Afspraken daarover werden tot nu toe vooral op individueel niveau gemaakt. Dat verandert: de laatste jaren wordt de ontwikkeling van medewerkers steeds meer gezien in het licht van de organisatie als geheel.

Toch bleek het op de werkvloer lastig om duurzame inzetbaarheid hoog op de agenda te houden. Daarom kozen we in 2012 voor een andere benadering, waarbij we niet meer op het individu waren gericht, maar op specifieke doelgroepen binnen de organisatie.

Vitaal Werken

De werkgever speelt een belangrijke rol bij duurzame inzetbaarheid, maar cruciaal is de verantwoordelijkheid van de werknemer zelf. Daarom hanteren wij sinds 2012 het Vitaal Werken Advies, gebaseerd op een concept van TNO: medewerkers vullen – op eigen verzoek – een uitgebreide vragenlijst in over onder meer gezondheid, energie, kennis, vaardigheden en motivatie. Dat resulteert in een Vitaal Werken Advies. Een Vitaal Werken-coach adviseert de medewerker bij aanpassingen in werk of persoonlijk leven. Het resultaat is dat medewerkers langer en vitaler (door)werken, wat de slagkracht van ProRail vergroot en waardoor medewerkers zich op de lange termijn beter voelen. In 2012 is de pilot voor deze aanpak succesvol afgerond bij de afdeling Ongevallenbestrijding. In 2013 zal de aanpak voor andere afdelingen binnen ProRail beschikbaar zijn.

Fit en gezond

Op allerlei manieren helpt ProRail haar medewerkers om fit en gezond te worden en te blijven. Het projectbureau ProRail Vitaal is organisator en deskundige vraagbaak. In 2012 heeft ProRail Vitaal 8 projecten gerealiseerd en 7 opgestart (lopen door in 2013), vooral op verkeersleidingsposten, maar ook bij andere afdelingen, zoals de workshops 'Energie op het werk', 'Voeding op posten' en 'Fruit op de werkplek'. Ook hebben medewerkers health checks gedaan om bewustwording over de eigen gezondheid te bevorderen. ProRail-breed zijn onder de aandacht gebracht: de Goed Bezig Bonus, de Traploopweek en ondersteuning bij de Tour des Postes, een fietstocht langs alle 13 verkeersleidingsposten, en zijn ook de Vitaal-nieuwsbrieven en een projectenboekje uitgebracht.

Job Alerts

ProRail is een grote organisatie, die de medewerker die daaraan toe is, nieuwe uitdagingen kan bieden. Dat willen we meer voor het voetlicht brengen. Daarom introduceerden we in 2011 Job Alerts: geabonneerde medewerkers krijgen een e-mail bij interessante vacatures op de interne vacaturesite. Gebruikers zijn zeer tevreden over de mogelijkheid van Job Alerts en maken er regelmatig gebruik van. De gebruiksvriendelijkheid van deze functionaliteit draagt daar zeker aan bij.

[11b)

Ondernemingsraad

Onze dienstverlening is het resultaat van hechte samenwerking tussen werkgever en werknemer, ook op het hoogste niveau. Onze medewerkers zijn vertegenwoordigd in de ondernemingsraad, een belangrijke stem binnen de organisatie.

Vernieuwingen

In april 2011 waren de verkiezingen voor de termijn 2011-2014. Daarbij zijn leden van de ondernemingsraad en van de onderdeelcommissies gekozen. Om de ondernemingsraad slagvaardiger te maken, ging het aantal leden terug van 19 naar 11. Er wordt nog steeds gewerkt met dossierhouders: 2 per dossier en 2 reserve. In 2012 hebben ondernemingsraad en bestuurders 11 keer overlegd. Dit 'goede gesprek' wordt gevoerd op basis van wederzijds respect en met aandacht voor ieders rol en positie.

De achterban

Het medewerkersbestand van ProRail is groot, divers en betrokken. Het blijft een uitdaging om ieders belang goed te vertegenwoordigen. De ondernemingsraad werkt dan ook voortdurend aan een goede aansluiting met de medewerkers. Dat gebeurt onder meer via intranet en de eigen nieuwsbrief.

Af en toe vraagt de ondernemingsraad direct om input van medewerkers, bijvoorbeeld bij het onderwerp bedrijfscultuur. De reacties worden gebundeld, geanonimiseerd en besproken in de vergadering van de ondernemingsraad. De samenvatting en aanbevelingen worden besproken met de bestuurders.

Het dagelijks bestuur

F. Barel (voorzitter)
G. Kok (vicevoorzitter)
A. Jesse (secretaris)

Belangrijke overlegpunten in 2012

- Het programma 2012-2015: dit is regelmatig onderwerp van gesprek geweest: waar gaat ProRail naartoe en wat betekent dat voor de medewerkers?
- Lean: in 2012 is veel gesproken over de invoering van de Lean-methode om onze bedrijfsprocessen te verbeteren. De ondernemingsraad heeft advies uitgebracht over het selectieproces van aanbieders en is nauw betrokken bij de vervolgstappen in dit proces.

- Reisinformatie: per 1 november 2012 is de verantwoordelijkheid voor de reisinformatie overgedragen van ProRail naar NS. De ondernemingsraad heeft deze overgang intensief en professioneel begeleid.
- Beoordelingscyclus: in 2012 is onze beoordelingscyclus geëvalueerd.
- Keyrail: in 2012 is er helderheid gekomen over de positie van de gedetacheerde ProRail-collega's bij KeyRail.
- 1 in Finance: de voorlopige adviesaanvraag over een vernieuwde financiële functie is behandeld.
- Beter voor Bulten: de ondernemingsraad is betrokken bij de samenvoeging van Relatiebeheer van Projecten, Accountmanagement van Vervoer en Dienstregeling en Omgevingscommunicatie, de Communicatiepool en Publiekscontacten van Communicatie.
- Huisvesting: er is overlegd over de huisvesting in Amsterdam en Utrecht en over Het Nieuwe Werken.
- De wijze van samenwerking tussen de bestuurder en medezeggenschap is een belangrijk onderwerp van gesprek.
- In aanwezigheid van president-commissaris Michiel Boersma heeft overleg plaatsgevonden over wat in 2012 bereikt is en wat de verwachtingen zijn voor 2013.
- De president-directeur, Marion Gout-van Sinderen, en de directeur Operatie, Paul Dirix, hebben deelgenomen aan een deel van het programma van de medezeggenschapsdag.
- Verder zijn onder meer het medewerkerstevredenheidsonderzoek en de positionering van ProRail in de ondernemingsraad besproken.

[H12]

Effectieve bestedingen

[H12a]

Subsidies en bijdragen

ProRail is voor de financiering van haar activiteiten afhankelijk van de subsidie en vergoedingen van het ministerie van Infrastructuur en Milieu en andere overheden. Hiernaast ontvangen we gebruiksvergoedingen van vervoerders. De bestedingen van deze middelen aan onze bedrijfsactiviteiten worden hier toegelicht.

<Invoegen van subsidie overzicht>

Rapport Commissie Kuiken

Op 16 februari 2012 is het rapport van de Tijdelijke commissie onderhoud en innovatie spoor (Commissie Kuiken) gepresenteerd. Deze commissie heeft onderzoek gedaan naar onderhoud en innovatie van het spoor, waarbij een groot deel van het onderzoek zich heeft gericht op treinbeveiligingssystemen en begrotingssystematiek. De commissie concludeert dat het Nederlandse spoor hoge verkeersprestaties levert, maar constateert tevens dat er sprake is van een wissel op de toekomst. Bij beleidskeuzes is het hier en nu leidend en wordt te weinig rekening gehouden met de lange termijn.

Naar aanleiding van de conclusies van Commissie Kuiken heeft de minister van Infrastructuur en Milieu op 8 juni 2012 aan de Tweede Kamer gemeld dat zij een principebesluit had genomen over de landelijke uitrol van ERTMS, binnen acceptabele kaders van hinder en kosten. In 2013 wordt hier onder regie van het ministerie samen met de sector invulling aan gegeven in de vorm van een 'railmap' waarover de Kamer op gezette tijden wordt geïnformeerd. ProRail levert een inhoudelijke bijdrage aan de railmap.

In lijn met de aanbevelingen van de Commissie Kuiken ondersteunt ProRail het ministerie in haar ambitie om de financiële transparantie te vergroten door financiële overzichten van ministerie en ProRail op elkaar aan te laten sluiten.

[H12b]

Investeringsprojecten

De aanleg van spoor en stations vergt grote investeringen. We streven ernaar de beschikbaar gestelde middelen in te zetten volgens de afspraken met de betrokken partijen en binnen de geplande tijd. De grootste investeringsprojecten worden hier toegelicht.

<Invoegen interactieve grafiek met categorieën Investeringsprojecten>

[H12c]

Beheer en onderhoud

ProRail besteedt het onderhoud aan het spoor en de transferruimte op stations uit. We willen dat deze onderhoudswerkzaamheden effectief en efficiënt worden uitgevoerd. De kosten in het jaar 2012 hebben we hier toegelicht.

Kosten in miljoenen euro's	2012	2011
Grootschalig onderhoud	145	141
Kleinschalig onderhoud	269	279
Onderhoud transfer	66	65
Beheer (incl. kosten calamiteitenorganisatie)	159	143
Planstudies/innovaties/verkenningen	16	23
Totaal	655	651

Grootschalig onderhoud

De kosten voor grootschalig onderhoud zijn met 3% toegenomen. De stijging wordt voornamelijk veroorzaakt door een structurele verhoging van activiteiten op het gebied van het slijpen van het spoor. Daarnaast zijn er prijsstijgingen op het meetcontract en ad-hoc-projecten van invloed.

Kleinschalig onderhoud

De kosten van kleinschalig onderhoud zijn met 4% gedaald, voornamelijk als gevolg van de overgang naar Prestatie Gericht Onderhoud (PGO) contracten <link naar H3>. ProRail realiseert hiermee een betere kosten-prestatieverhouding. Daarnaast zijn in 2011 extra projecten uitgevoerd om ProRail structureel beter voor te bereiden op zwaar winterweer.

Onderhoud transfer en beheer

De kosten voor onderhoud transfer zijn vrijwel gelijk gebleven.

De beheerkosten bevatten voornamelijk kosten van beheer van IT-systemen, kosten van het energieverbruik van de spoorinfra en de benodigde inzet bij calamiteiten. De kosten zijn met 11% toegenomen in vergelijking met 2011, voornamelijk als gevolg van het in gebruik nemen van nieuwe IT-systemen (eind 2011), kosten voor de bedrijfsbrandweer en extra inzet van materieel vanwege het winterweer.

Planstudies/innovaties/verkenningen

De kosten voor planstudies, Innovaties en verkenningen zijn gedaald ten opzichte van 2011 als gevolg van een lager activiteitsniveau.

[H13]

Lagere kosten

ProRail ziet zich gesteld voor een uitdaging: klantgerichter en resultaatgerichter werken, maar vanwege de slechte economie met minder middelen dan voorheen. In 2012 werkte elke afdeling binnen ProRail aan het realiseren van concrete besparingen.

[H13a]

Meer doen met minder budget

Een nog beter en veiliger spoor leveren, maar met minder budget: om dat doel te bereiken, stelden we in 2012 voor heel ProRail concrete besparingsdoelen vast, waardoor we nog slimmer kunnen werken zonder aan kwaliteit in te boeten.

Slimmer met materieel en energie

In 2012 werkten we aan deze maatregelen – niet alleen gunstig voor het spoor, maar ook voor het milieu:

- Cyclisch slijpen van spoorstaven: het spoor moet langer mee en dat kan door veelgebruikte sporen vaker te slijpen. Op termijn bespaart ProRail hiermee op de kosten voor onderhoud en vervanging van het spoor. In 2013 verwachten we de eerste effecten van het cyclisch slijpen.
- Langer gebruikmaken van duoblokdwarsliggers: minder vervangende werkzaamheden leveren niet alleen kostenbesparingen op, maar ook minder overlast voor de reiziger.
- Doorvoeren van Wiel-Rail-Conditionering (WRC): met WRC laat de trein een middel achter op het spoor dat de wrijving tussen spoor en trein vermindert. Dat zorgt niet alleen voor minder geluid, maar ook voor minder slijtage aan spoorstaven en treinwielen. Het resultaat is tweeledig: minder onderhouds- en vervangingskosten en een betere beschikbaarheid van het spoor. [\[link\]](#)
- Langer gebruikmaken van energievoorzieningssystemen: minder vervanging geeft minder vervangingskosten en ook minder overlast voor reizigers. We gaan nog bepalen welke oplossing technisch haalbaar is.
- Energiezuinige verlichting: in 2012 hebben we geïnvesteerd in kennisvergarling over energiezuinige verlichting. In 2013 starten de eerste pilots op stations.

Efficiënter werken

In 2012 zijn we trajecten gestart om processen te versimpelen en de interne kwaliteit te verbeteren. Daarnaast is er aandacht voor vermindering van het aantal externe medewerkers, en in mindere mate ook het aantal fte's binnen de organisatie. Thema bij het hoger management was het terugbrengen van extra onderhoudskosten bij uitbreidingsinvesteringen in het spoor.

Co-creatie voor meer kostenbewustzijn

Hoe zet een organisatie haar middelen en mensen nóg beter in? De beste antwoorden komen vaak van medewerkers zelf. Ook in 2012 werden zij via het nieuwe co-creatieplatform Grand Central uitgenodigd om te komen met innovatieve besparingsideeën. Co-creatie is niet alleen een middel om het kostenbewustzijn binnen de organisatie te verhogen. Het is ook een middel om aanwezige kennis te delen en te verrijken. Resultaten in 2012 zijn veelal

kleine, maar zichtbare verbeteringen. Zoals minder kleurenprints, inzichtelijk maken van telefoonkosten per medewerker en meer interne procedures online afhandelen in plaats van met papieren formulieren.

(13b)

Taakstellingen

In 2011 zijn we gestart met het programma Kostenbewust Sporen. De aanleiding was onze strategische doelstelling om de kosten per treinkilometer met 20% te verlagen. Inmiddels is deze doelstelling achterhaald door diverse bezuinigingstaakstellingen die door achtereenvolgende kabinetten zijn opgelegd.

In 2011 zijn de volgende taakstellingen naar aanleiding van de plannen van het kabinet-Rutte-Verhagen uitgewerkt en aan ProRail opgelegd. Deze moeten vanaf 2015 ons kostenniveau met circa EUR 250 miljoen per jaar omlaag brengen. Dit betreft enerzijds jaarlijkse structurele besparingen op apparaat, beheer en onderhoud en anderzijds eenmalige besparingen op projecten.

Jaarlijkse taakstellingen op apparaat, beheer en onderhoud:

- EUR 160 miljoen (inclusief btw) per jaar besparen op het hoofdrailnet, samen met NS. Het ProRail-aandeel hierin is EUR 110 miljoen per jaar.
- De kosten van de ProRail-organisatie verminderen met jaarlijks EUR 37,5 miljoen (inclusief btw).

Eenmalige taakstellingen op projecten:

- Minder budget voor kleine functiewijzigingen voor in totaal EUR 92 miljoen (meerjarig, inclusief btw).
- Besparen door het toepassen van meer publiek-private samenwerking en besparing op bovenwettelijke inpassingen (niet meer doen dan wettelijk is vereist) voor in totaal EUR 245 miljoen (meerjarig) inclusief btw. Aanvullend is met het ministerie van Infrastructuur en Milieu afgesproken dat deze wordt ingevuld op de projecten PHS (EUR 194 miljoen, OV SAAL (EUR 45 miljoen) en Goederenverbinding van Rotterdam naar Noord-Nederland (6 miljoen).

Aanvullend is met het ministerie van Infrastructuur en Milieu bepaald dat het verschil tussen de door ProRail benodigde financiële middelen en de voor ProRail beschikbare middelen ad EUR 334 miljoen voor de jaren 2012-2020 uit het Beheerplan 2011 (meerjarig, exclusief btw) door ProRail wordt opgelost in de Beheerplannen 2012 en 2013. Globaal komt het totaal van alle hierboven genoemde taakstellingen daarmee uit op circa EUR 250 miljoen per jaar.

Daarnaast is sprake van een taakstellende verhoging met EUR 50 miljoen van de vergoeding die vervoerders betalen om het spoor te gebruiken. Deze taakstelling verlaagt de kosten van ProRail echter niet.

In 2012 is gebleken dat het Lenteakkoord en het Najaarsakkoord resulteren in extra taakstellingen voor ProRail. Deze worden in 2013 door de Rijksoverheid uitgewerkt, maar naar verwachting betreft dit een aanzienlijke korting op uitbreidingsinvesteringen, geen compensatie voor de btw-verhoging en extra efficiencydoelstellingen op personele kosten.

Doelstelling

Onze doelstelling is om alle opgelegde taakstellingen in te vullen en daarmee een bijdrage te leveren aan de beheersing van de overheidsuitgaven.

Resultaten in 2012

In 2012 is het invullen van de taakstellingen uit het kabinet-Rutte-Verhagen met concrete maatregelen afgerond.

KPI Life Cycle Costs (LCC)

<Invoegen KPI Life Cycle Costs, realisatie 2012: 9,43, realisatie 2011: 9,30>

De kosten per treinkilometer, ofwel Life Cycle Costs, zijn de kosten voor beheer, onderhoud en vervanging van het spoor plus de nettokosten van personeel en huisvesting (apparaat), gedeeld door het aantal gereden treinkilometers. In de Life Cycle Costs wordt geen rekening gehouden met financieringskosten. Ook worden de kosten van en de gereden kilometers op de HSL-Zuid en de Betuweroute niet meegerekend.

De stijging van de realisatie van deze KPI in 2012 ten opzichte van 2011 wordt voornamelijk veroorzaakt door hogere beheerkosten in verband met de ingebruikname van nieuwe IT-systemen.

2. Algemene teksten jaarverslag 2012

1. Strategie
2. Corporate Governance
3. Risicomanagement
4. Profiel
5. Maatschappelijk verslaggevingsbeleid
6. Internationale benchmark

[st]

Strategie

Het spoorstelsel is nog te kwetsbaar voor verstoringen om problemen snel op te kunnen lossen. Daarom werkt ProRail aan een robuuster spoor dat groei aankan, minder gevoelig is voor verstoringen, sneller kan worden hersteld en lagere kosten vraagt. We gaan vermijdbare ongevallen en verstoringen voorkomen, willen structureel de punctualiteit hooghouden en zetten op het gebied van duurzaamheid extra stappen, bijvoorbeeld in de reductie van ons energiegebruik. Met daarbij een grote focus op onze kernopdracht: zorgen voor een spoor waarop de treinen voorspelbaar en betrouwbaar blijven rijden, 24/7.

[invoegen links naar programmaboekje]

Strategische doelen

Om dit te bereiken is ProRail een ambitieus veranderprogramma begonnen waarin 4 strategische doelen centraal staan:

Veilig spoor – nul vermijdbare ongevallen

Het terugdringen van roodseinpisodes, het beperken van het aantal riskante en onbeveiligde overwegen en het scheppen van de voorwaarden voor veilig werken.

Betrouwbaar spoor – nul vermijdbare verstoringen

Meer en beter preventief onderhoud laten plegen aan het spoor en scherpe analyses maken van terugkerende storingen.

Punctueel spoor – verdere verhoging punctualiteit

Het verkorten van de hersteltijd en sneller herstel van het treinverkeer na een verstoring en geen uitloop meer van werkzaamheden.

Duurzaam spoor – 30% minder energie verbruiken en de hoogste trede van de CO₂-prestatieladder bereiken

Meer innovatieve spoortechnologie toepassen en duurzame materialen gebruiken en duurzame stations ontwikkelen.

Deze doelstellingen hebben we geformuleerd in reactie op de ontwikkelingen om ons heen en de verwachtingen die onze omgeving ten aanzien van ProRail heeft. We hebben ten aanzien van deze doelstellingen zogenoemde 'challenge sessies' gehouden, waarbij de inhoud van het conceptprogramma is gedeeld met diverse externe partijen (zoals vervoerders, havenbedrijven, ingenieursbureaus, concessieverleners, aannemers en reizigersorganisaties). De uitkomst van deze sessies heeft een plek gekregen in onderstaande 7 veranderopdrachten.

7 veranderopdrachten

Om deze doelen in 2015 te bereiken zijn in overleg met diverse stakeholders in 2012 7 veranderopdrachten geformuleerd:

1. Vergroten van de veiligheid.
2. Lean: klantgericht en continu verbeteren.
3. Robuuster en punctueler spoornet
4. Capaciteit voor meer treinen.
5. Meer innovatief en duurzaam.
6. Resultaatgericht en kostenbewust.
7. adequate scenario's voor de toekomst.

Vergroten van de veiligheid

Het moet veiliger op het spoor. ProRail wil toe naar nul vermijdbare ongevallen. Er mogen dus geen ongevallen meer voorkomen die we hadden kunnen voorkomen. De scope daarbij is: veilig leven, veilig werken, veilig reizen, security en veiligheidscultuur. We bereiken onze doelstellingen door met prioriteit te werken aan het verminderen van roodseinp passages (STS'en) en treinbotsingen, het verminderen van het aantal risico-overwegen en onbeveiligde overwegen en het besteden van extra aandacht voor veilig werken en gedrag.

Lean: klantgericht en continu verbeteren

Weten wie onze klant is, welke prestaties we leveren en inzicht in welk steentje iedereen daaraan bijdraagt. Daar gaat Lean ProRail bij helpen. Lean leert ons te werken in een keten naar de klant. We boren het aanwezige vakmanschap en enthousiasme in onze organisatie aan, met als uiteindelijk doel dat iedere medewerker continu met verbetering bezig is. Op deze manier draagt Lean dus bij aan de programmadoelen en aan een verandering naar een klantgerichte cultuur en bedrijfsinrichting.

Robuuster en punctueler spoornet

Elke keer dat het misgaat op het spoor zijn nog te veel reizigers de dupe. ProRail streeft naar nul vermijdbare verstoringen, geen slechte dagen op het spoor en een hogere punctualiteit van de treindienst met minder uitval van treinen. Daarvoor starten we onder meer een wisselverbeterprogramma, gaan we samen met vervoerders (concessieteams) storingsorzaken per corridor analyseren en wegnemen en maken we een fundamenteel re-design van de be- en bijsturing.

Meer capaciteit voor treinen

Planning = uitvoering en uitvoering = planning. Dat is waar we elke dienstregeling aan werken. Om te testen of een plan uitvoerbaar is, breiden we onze gereedschapskist uit met simulatoren. We gaan voor een conflictvrije dienstregeling met voldoende ruimte voor vervoersgroei, bijsturing en onderhoud. Hiervoor ontwikkelen we ontwerpprincipes die zijn gericht op een vereenvoudiging van de infrastructuur en versoepeling van de uitvoering van de treindienst. Voor de lange termijn bepalen we in hoeverre de maatregelen

van PHS gevoelig zijn voor wijzigingen in uitgangspunten die zijn gerelateerd aan vervoersprognoses, lijnvoering, dienstregeling en infrastructuur.

Meer innovatief en duurzaam

In 2015 niveau 5 op de CO₂-prestatieladder, in 2015 20% minder energie verbruiken én alleen nog duurzaam opgewekte energie. Die doelen heeft ProRail zich concreet gesteld op het gebied van duurzaamheid. Innovaties richten we op de 4 strategische doelen (veilig, betrouwbaar, punctueel en duurzaam). Denk aan de analyse van de STS-aanpak en het re-design van de bijsturing. Ook willen we onze innovatiekracht meten en vervolgens verbeteren om zo toe te werken naar een meer innovatief ProRail.

[Links naar STS-passages en innovatie]

Resultaatgericht en kostenbewust

ProRail wil toe naar een succesvol en klantgericht bedrijf waar topprestaties worden geleverd. Als we helder hebben wat de resultaten en kostendoelstellingen zijn, gaan we werken aan een verbeterde sturing via KPI's, managementcontracten en selectie van projecten en activiteiten. Om de resultaten algemeen bekend te maken, introduceren we bijvoorbeeld een prestatiedashboard. Ook gaan we kijken of we de organisatie kunnen optimaliseren en welke operationele verbeteringen en besparingen worden uitgevoerd of noodzakelijk zijn. Alles met het doel ervoor te zorgen dat ProRail de prestaties levert aan haar klanten binnen de daarvoor beschikbare middelen.

Adequate scenario's voor de toekomst

Wat is de mobiliteitsbehoefte in 2030? Reizen mensen juist meer of minder? En wat is het aandeel van het spoor daarin? Genoeg vragen om over na te denken. Daarom verkennen we samen met onze relevante stakeholders de toekomst. We ontwikkelen verschillende scenario's als input voor de strategie voor 2016-2020. En stellen tegelijkertijd een toekomstvisie voor het spoor op voor de periode 2020-2040. Zo leveren we een zichtbare bijdrage aan de kennis en kunde van en over de hele spoorsector.

Maatschappelijk verantwoord ondernemen

Maatschappelijk verantwoord ondernemen is geïntegreerd in onze bedrijfsdoelstellingen. We vervullen een maatschappelijke rol en stellen de belangen van onze klanten en andere stakeholders voorop. De focus ligt daarbij op de onderwerpen waarbij ProRail in maatschappelijk opzicht het verschil maakt.

Uiteenlopende belangen

Als spoorbeheerder kijken we goed naar de wensen en de perceptie van onze stakeholders. Dan blijkt dat die wensen tegenstrijdig kunnen zijn, of lijken. In onze afweging gaan we vaak verder dan alleen voldoen aan de individuele belangen van partijen en aan wet- en regelgeving. Het gaat ons om de

meerwaarde voor de hele samenleving. Hier ligt voor ons de uitdaging om innovatief en duurzaam te zijn. Dit is de kern van ons maatschappelijk verantwoord ondernemen.

Goed voor het milieu

We willen het spoor zo duurzaam mogelijk beheren, waarbij we verder gaan dan alleen voldoen aan wet- en regelgeving. Ook de omgeving van het spoor willen we duurzaam beheren.

Omgeving

Voor onze omgeving willen we een goede buurman zijn. We realiseren ons dat onze activiteiten als hinderlijk kunnen worden ervaren. We houden ons aan de wet en aan de regels over geluid en trillingen. Waar dat nuttig is, gaan we verder dan de regels voorschrijven. We kijken ook naar ons gedrag. Transparantie en integriteit staan voorop.

Medewerkers

Voor onze medewerkers willen we een aantrekkelijke werkgever zijn. Medewerkers zijn onze belangrijkste factor. We gaan voor een evenwichtige organisatie. We willen ons menselijk kapitaal ontwikkelen en onze mensen nog klantgerichter en innovatiever maken. In het leiderschap van onze managers staan deze uitgangspunten centraal.

Communicatie

Onze organisatiestructuur is gericht op het contact met onze stakeholders. Zo hebben we via accountteams contact met goederen- en personenvervoerders. Het contact met overheden voor de bouwprojecten verloopt via de afdeling Relatiebeheer. Deze afdeling vervult een centrale functie en heeft medewerkers in alle regio's. Zo laten we het contact met lokale publieke partners efficiënt plaatsvinden.

<Invoegen overzicht van hoofddoelstellingen, categorieën, doelen en KPI's>

(Dit overzicht legt een link tussen de strategie en de uitwerking in hoofdstukken in het directieverslag)

[CG]

Corporate Governance

ProRail kan alleen optimaal functioneren als alle medewerkers effectief met elkaar samenwerken en als ieders rol voldoende duidelijk is. Dit vereist vastlegging van wetgeving en afspraken, in transparante en heldere procedures.

[CGa]

Structuur van de onderneming

ProRail B.V. is een niet-beursgenoteerde vennootschap volgens het verzwakte structuurregime. De Nederlandse Staat is via Railinfratrust B.V. de enige aandeelhouder van ProRail B.V.

Het organogram van ProRail

<link naar organogram>

Aandeelhouder

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

De directie

De directie van ProRail bestaat uit 3 statutaire bestuursleden die samen met 2 niet-statutaire directieleden leiding geven aan de 5 bedrijfseenheden van ProRail:

	Functie	Verantwoordelijk voor
Mevrouw M.W. Gout-van Sinderen	Statutair bestuurder / President-Directeur	Strategie, communicatie, human resources, juridische zaken, innovatie en strategische en bestuurlijke relaties
De heer H.P.M.G. Steeghs	Statutair bestuurder / Directeur Financiën	Financiën, planning & control en facilitaire zaken
De heer P.M.E. Dirix	Statutair bestuurder / Directeur Operatie	Beschikbaar, betrouwbaar en veilig spoor
De heer P.E.M. Buck	Directeur Projecten	Aanleg en verbetering spoorinfra en stations
De heer P. Kraaijeveld	Directeur Vervoer en Dienstregeling	Goede klantrelatie met vervoerders en een eerlijke verdeling van de spoorcapaciteit

De directie stelt de visie, missie, strategie en doelstellingen vast en is verantwoordelijk voor de realisatie ervan. De bedrijfseenheden zijn verantwoordelijk voor het uitvoeren van de strategie.

De raad van commissarissen

De raad van commissarissen houdt toezicht op het beleid en op de algemene gang van zaken van ProRail, en bespreekt en toetst onder andere:

- Het realiseren van de doelstellingen.
- De strategie, risico's, opzet en werking van de interne risicobeheersing- en controlesystemen.
- Het financiële verslaggevingsproces.
- Het naleven van de wet- en regelgeving.

De directie levert de raad van commissarissen tijdig de informatie die nodig is om als toezichthoudend orgaan van de onderneming te kunnen functioneren. De directie rapporteert over diverse ontwikkelingen aan de raad.

De raad van commissarissen geeft ook advies aan de directie. Deze structuur is een 'two-tier corporate-bestuur', waarbij de raad onafhankelijk is van de directie. De leden zijn onafhankelijk van elkaar, van de directie en van welk deelbelang dan ook. Bij het vervullen van hun taak richten de commissarissen zich op het belang van de vennootschap en de daaraan verbonden onderneming. De raad heeft zijn functioneren vastgelegd in het Reglement Raad van Commissarissen.

Benoeming, deskundigheid en samenstelling van de raad van commissarissen

De algemene vergadering van aandeelhouders benoemt de leden van de raad van commissarissen. Potentiële nieuwe leden worden voorgedragen door de raad van commissarissen, na overleg met de centrale ondernemingsraad.

De raad bestaat uit minimaal 3 natuurlijke personen. De algemene vergadering van aandeelhouders heeft het aantal leden van de raad vastgesteld op 5. In de statuten van ProRail staat dat een commissaris maximaal voor 3 termijnen van 4 jaar kan worden benoemd. Een commissaris kan dus maximaal 12 jaar lid zijn van de raad.

De raad heeft een profielschets opgesteld waarbij rekening is gehouden met de aard en de activiteiten van ProRail, de gewenste deskundigheid en achtergrond van de leden van de raad. De raad van commissarissen evalueert de profielschets regelmatig om daaruit conclusies te trekken voor de eigen samenstelling, omvang en werkwijze.

Commissies van de raad van commissarissen

De raad van commissarissen heeft een selectie- en benoemingscommissie, een remuneratiecommissie en een auditcommissie ingesteld. Lees meer over [de reglementen](#) <link> van deze commissies of bekijk een [beschrijving van de commissarissen](#) <link>.

Selectie- en benoemingscommissie

De selectie- en benoemingscommissie bestaat uit 3 leden. Wanneer commissarissen en leden van de directie geselecteerd en benoemd moeten worden, bereidt deze commissie de besluitvorming voor. Ook houdt zij toezicht op het beleid van het bestuur over de selectiecriteria en benoemingsprocedures voor het hoger management.

Remuneratiecommissie

De remuneratiecommissie bestaat uit 3 leden. Deze commissie stelt het beloningsadvies op voor de 5 directieleden en legt dit advies ter goedkeuring voor aan de raad. Op advies van de remuneratiecommissie – en in overeenstemming met de Corporate Governance Code – stelt de raad het remuneratierapport vast voor de directie van ProRail.

Auditcommissie

De auditcommissie bestaat uit 3 leden. De auditcommissie ziet toe op de kwaliteit van de financiële informatievoorziening. Deze commissie richt zich ook op de transparantie en betrouwbaarheid van toekomstgerichte en niet-financiële informatie. Deze informatie is van groot belang voor de besturing van ProRail en voor onze aandeelhouder, subsidieverlener en stakeholders.

[CGc]

Corporate Governance Code

De Nederlandse Corporate Governance Code bevat principes die zijn uitgewerkt in concrete *best practice*-bepalingen. In dit jaarverslag staat hoe we de principes en de *best practice*-bepalingen van de Code in 2012 hebben toegepast. Waar we een bepaling niet hebben toegepast, motiveren we dat.

Best practice-bepalingen

De *best practice*-bepalingen van de Corporate Governance Code regelen de verhoudingen tussen het bestuur, de commissarissen en de aandeelhouders. De principes kunnen worden opgevat als breed gedragen, algemene opvattingen over *good corporate governance*.

De Code staat niet op zichzelf

De Code is geschreven voor beursvennootschappen met een statutaire zetel in Nederland. Ook kan deze Code een positieve bijdrage leveren aan de kwaliteit van staatsdeelnemingen. Daarom handelt ook ProRail op basis van deze Code.

Verankering van de Code

De Nederlandse Corporate Governance Code is bij ProRail verankerd in de statuten, het Reglement Raad van Commissarissen, de reglementen van de commissies van de raad van commissarissen, in een Gedragscode en in de Regeling vermoede misstanden.

Afwijkingen van de Code

De Code is op enkele onderdelen niet van toepassing:

- ProRail opereert als een maatschappelijke onderneming waarvan alle aandelen in handen zijn van de Staat. Hierdoor passen we een aantal principes en bepalingen die horen bij beursgenoteerde vennootschappen (zoals certificering van aandelen) of institutionele beleggers (zoals uitoefening stemrecht) niet toe.
> heeft betrekking op II.1.9 t/m II.1.11, II.2.4 t/m II.2.7, II.2.13c, II.2.13d (i t/m iv), III.2.2e, III.6.4, III.7.1, III.7.2, IV.1.1 t/m IV.1.3, IV.1.7, IV.2.1 t/m IV.2.8, IV.3.1 t/m IV.3.4, IV.3.6, IV.3.11 t/m IV.3.13, IV.4.1 t/m IV.4.3
- Het principe en de bepalingen van een 'one-tier bestuursstructuur' zijn niet van toepassing.
> heeft betrekking op III.8.1 t/m III.8.4
- De bepaling dat de auditcommissie zich richt op het toezicht op het beleid van de vennootschap over tax-planning, is niet van toepassing. Dit komt

door de aard van de activiteiten van ProRail.

> heeft betrekking op III.5.4e

- De hoogte van de ontslagvergoeding voor een bestuurder van maximaal eenmaal het jaarsalaris is niet contractueel vastgelegd.
- Het terugvorderen van de variabele bezoldiging die is toegekend op basis van onjuiste (financiële) gegevens ('*claw-back* procedure') is niet opgenomen in de arbeidscontracten. Het arbeidsrecht geeft namelijk voldoende aanknopingspunten om een eventuele terugvordering te doen.
> heeft betrekking op II.2.11
- De belangrijkste elementen van de arbeidscontracten van de bestuurders worden in het jaarverslag vermeld en dit verslag wordt via internet gepubliceerd.
> heeft betrekking op II.2.14

Risicomanagement

Door onze bijzondere positie en onze vele stakeholders hebben we te maken met veel verschillende risico's. Bijvoorbeeld het risico op een veiligheidsincident, of het risico op een financieringstekort. De directie bepaalt elk jaar welke risico's zich kunnen voordoen bij ProRail, en bekijkt vervolgens hoe we daarop het beste kunnen anticiperen.

Het systeem van risicomanagement

Ons systeem om risico's te managen is gebaseerd op het COSO-ERM-model. Met interne risicomanagementtrainingen zorgen we dat er voldoende kennis in huis is. Ook voor veiligheid, milieu en projecten hebben we een systeem voor risicomanagement ingericht. Deze maken integraal onderdeel uit van het risicomanagementsysteem van ProRail.

>> [Meer lezen \[link\]](#)

Strategische risico's

Jaarlijks voert ProRail risicoanalyses uit. De centrale vraag die daarbij gesteld wordt is: welke gebeurtenissen kunnen in het komende jaar het behalen van onze doelstellingen frustreren. Hoe groot achten we de kans dat deze risico's optreden en welke gevolgen brengt dit voor ProRail met zich mee. Daarmee stellen we vast wat onze toprisico's zijn. Die toprisico's delen we onder in strategische, operationele, rapportage- en compliance-risico's. De directie volgt deze risico's actief en stelt vast hoe ze beter te beheersen. Strategische risico's die zijn vastgesteld zijn onder meer het risico op aantasting van de concurrentiepositie van vervoer over het spoor en het risico op een vertrouwenscrisis met onze stakeholders.

>> [Meer lezen \[link\]](#)

Operationele risico's

Onder operationele risico's vallen alle risico's die te maken hebben met onze processen, mensen en systemen. Bijvoorbeeld risico's op het gebied van veiligheid of verstoringen. Operationele risico's die zijn vastgesteld zijn o.a. het risico op (grote) verstoringen, risico's verbonden aan grote projecten en het risico op veiligheidsincidenten. >> [Meer lezen \[link\]](#)

Rapportagerisico's

Tijdig en juist rapporteren, informatie verstrekken en financiële gegevens presenteren. De informatie die wij naar buiten brengen, moet betrouwbaar en van goede kwaliteit zijn. Het risico dat dit misgaat, noemen we een rapportagerisico.

>> [Meer lezen \[link\]](#)

Compliance-risico's

Compliance-risico's hebben te maken met de integriteit van de organisatie. Wij verstaan hieronder het risico op het overtreden van wet- en regelgeving, maar ook het schenden van interne regelgeving valt hieronder. Compliance risico's kunnen leiden tot reputatieschade, juridische schade, sancties en financiële schade. ProRail hecht veel waarde aan integriteit en een goede reputatie.

>> *Meer lezen [link]*

Het systeem van risicomanagement

Ons systeem om risico's te managen is gebaseerd op het COSO-ERM-model. Met interne risicomanagementtrainingen zorgen we ervoor dat er voldoende kennis in huis is. Ook het risicomanagement voor veiligheid, milieu en van projecten maakt geheel onderdeel uit van ons risicomanagementsysteem.

Verantwoordelijkheid

De directie van ProRail is verantwoordelijk voor het integraal risicomanagement. Om de grootste risico's goed te beheersen, heeft zij in 2009 het *risk committee* ingesteld. Het committee bestaat uit de directie, de manager Corporate Finance & Control en de manager Corporate Audit. Het committee komt op kwartaalbasis bijeen en bewaakt de kwaliteit van de beheersing van de top risico's. Wanneer nodig wordt bijgestuurd.

Three lines of defence

Om de risico's te beheersen, hanteren we het *three lines of defence*-principe:

- *Eerste lijn*: het lijnmanagement. De manager van een bedrijfs onderdeel is verantwoordelijk voor het opsporen, evalueren en managen van alle risico's binnen de bedrijfsprocessen.
- *Tweede lijn*: de afdeling Risicomanagement en Compliance, onder verantwoordelijkheid van de directeur Financiën. De tweede lijn is verantwoordelijk voor het formuleren van beleid, het bewaken van het risicomanagementproces, het ondersteunen van de bedrijfseenheden en het rapporteren aan diverse stakeholders.
- *Derde lijn*: de afdeling Corporate Audit. Deze toetst jaarlijks de opzet, het bestaan en de werking van het risicomanagement binnen ProRail.

De risico's voor milieu en veiligheid nemen een belangrijke aparte plaats in. Een expertteam formuleert het beleid en volgt de milieu- en veiligheidsincidenten samen met de lijnmedewerkers. Dit team rapporteert rechtstreeks aan de directie, maar ook via de kwartaalrapportages risicomanagement aan het risk committee.

Dit om de samenhang en coördinatie tussen de verschillende risico's te borgen.

Risk appetite

Activiteiten die ProRail onderneemt voor het neerzetten van afgesproken prestaties brengen risico's met zich mee. Deze risico's worden gemeten, waarna bepaald wordt welke respons noodzakelijk/wenselijk wordt geacht. De respons weerspiegelt de 'risk appetite' van ProRail. Kleine risico's met een lage frequentie van optreden kunnen worden geaccepteerd, grote risico's onafhankelijk van de frequentie van optreden in de regel meestal niet. Voor deze laatste categorie worden aanvullende maatregelen geformuleerd, zodanig dat het risico naar een aanvaardbaar niveau wordt teruggebracht. Welke risico's wel en welke niet acceptabel zijn wordt door de directie bepaald.

Procesbewaking

ProRail bewaakt het proces van risicomanagement door:

- Jaarlijks aandacht te geven aan het risicobewustzijn van de medewerkers en het management.
- Jaarlijkse risico en control (self)assessments uit te voeren.
- De manier vast te leggen waarop we risico's managen.
- Beheersmaatregelen te controleren en vast te leggen.
- Toe te zien op het beheersen van de geregistreerde risico's.
- Rapportages over de beheersing van risico's op te stellen.

Risicomatrix

Om de risico's te meten, en om te bepalen welke prioriteit ze krijgen, werken we met een risicomatrix. Deze matrix bestaat uit de assen 'kans op het risico' en 'gevolgen van het risico'. De vlakken van de matrix zijn rood, geel of groen van kleur. Afhankelijk van de score op bovengenoemde assen en de risk-appetite van het risk-committee wordt een risico als rood, geel of groen beschouwd. De kleur van het risico bepaalt de behandeling ervan en geeft richting aan eventueel aanvullende acties om het risico te verkleinen. De kleurverdeling is de visuele weergave van de risk appetite en wordt driejaarlijks door het risk-committee vastgesteld.

Managementverklaring

Aan het eind van elke jaarlijkse risicomanagementcyclus leggen de managers en directeuren van de verschillende eenheden de mate van beheersing vast in een Managementverklaring Risicomanagement (MVRM).

Dan stellen we ook vast of, en in hoeverre, minder controleerbare zaken zoals de bedrijfscultuur bijdragen aan het behalen van de doelstellingen. De afdeling Corporate Audit voert jaarlijks controlewerkzaamheden uit voor het risicomanagementsysteem. De directie bespreekt periodiek de opzet en werking van het risicomanagementsysteem en de toprisico's met de raad van commissarissen.

Bevindingen 2012

Het risicomanagementsysteem zoals dat heeft gefunctioneerd in 2012 is als voldoende beoordeeld door Corporate Audit. Naar aanleiding van deze beoordeling is een aantal verbeteringen ingezet. Deze verbeteringen zijn onderdeel van de door de directie geformuleerde visie op risicomanagement die in de eerste helft van 2012 is vastgesteld. Dit betreft de reikwijdte van het systeem, het vergroten van de betrokkenheid van lijnmanagers bij risicomanagement en de aanschaf en de implementatie van een GRC-applicatie (governance, risk & compliance) ter ondersteuning van het risicomanagementproces.

Strategische risico's

Jaarlijks voert ProRail risicoanalyses uit. Daaruit leiden we af wat onze top risico's zijn. Die top risico's delen we onder in strategische, operationele, rapportage- en compliance risico's. De directie volgt deze risico's actief en stelt vast hoe ze beter te beheersen. Voor 2012 zijn 3 strategische risico's vastgesteld.

Strategisch risico 1: Een ernstige vertrouwenscrisis met een belangrijke stakeholder, met grote gevolgen voor het voortbestaan van ProRail in samenhang met reputatierisico

ProRail ontleent zijn bestaansrecht aan het vertrouwen van haar stakeholders: vervoerders, reizigers, de overheid, leveranciers, medewerkers enzovoort. Hun vertrouwen wordt geschonden als we afspraken niet nakomen, of als we er niet goed over communiceren. De risico's en beheersingsmaatregelen zijn per stakeholdercategorie gespecificeerd en belegd in de organisatie. We volgen deze proactief.

Strategisch risico 2: Aantasting van onze concurrentiepositie ten opzichte van andere vormen van vervoer door gebrek aan innovatie

Technologie speelt een belangrijke rol in mobiliteit. Dit geldt zowel voor vervoer over de weg als voor vervoer over het spoor. Het gaat hierbij over veiligheid, reistijd en duurzaamheid. De afgeleverde kwaliteit en de prijs van ons product bepalen de concurrentiepositie van vervoer over het spoor ten opzichte van andere vormen van vervoer. Door innovatie streven we naar een voortdurende verbetering van onze kwaliteit tegen een aantrekkelijke prijs.

Strategisch risico 3: Gebrek aan financieringsmogelijkheden

ProRail is voor de financiering van haar activiteiten grotendeels afhankelijk van de overheid. Als die moet bezuinigen, dan hebben ook wij waarschijnlijk minder te besteden en moeten we onze ambities naar beneden bijstellen. Om dit te voorkomen letten we meer dan ooit op de kosten bij het uitvoeren van onze taken. Langetermijnprognoses worden opgesteld in de jaarlijkse beheerplannen die we afstemmen met het ministerie van Infrastructuur en Milieu.

Operationele risico's

Onder operationele risico's vallen alle risico's die te maken hebben met onze processen, mensen en systemen. Bijvoorbeeld risico's op het gebied van veiligheid of verstoringen. Voor 2012 hebben we 5 operationele risico's vastgesteld.

Operatoneel risico 1: Een ernstig veiligheidsincident met inbegrip van security risico's

Onder een *ernstig* veiligheidsincident verstaan we een incident met één of meer dodelijke slachtoffers tot gevolg. Zo'n incident kan ontstaan door fouten van medewerkers, van vervoerders, van aannemers of door het falen van systemen. ProRail volgt dit risico actief en heeft een prominente plek voor veiligheid binnen de bedrijfsvoering. Ook wordt intensief samengewerkt met andere partijen zoals vervoerders en de Inspectie Leefomgeving en Transport.

Operationeel risico 2: Bij verstoringen niet tijdige, niet volledige of onjuiste reisinformatie verstrekken

Als er een grote verstoring is, waarbij bijvoorbeeld treinen uitvallen, wordt de behoefte aan informatie groter. Tegelijkertijd wordt in een dergelijke situatie het tijdig, juist en volledig verstrekken van actuele informatie erg complex. In de loop van 2012 is de verantwoordelijkheid voor reisinformatie overgedragen aan de NS. Hiermee is dit top risico komen te vervallen. De beheerste levering van broninformatie wordt nog steeds als gewoon operationeel risico onderkend en door de verantwoordelijke afdeling bewaakt.

Operationeel risico 3: Een langdurige ongeplande verstoring op het hoofdspoorwegennet

We sturen actief aan op het aanpakken van oorzaken, zodat de kans op een ongeplande verstoring kleiner wordt. Daarnaast hebben we een plan van aanpak opgesteld om de nadelige gevolgen van een ongeplande verstoring voor de reiziger zo klein mogelijk te maken.

Operationeel risico 4: Het niet kunnen leveren van onze kernprestaties door een gebrek aan gekwalificeerd personeel in de spoorsector

Om het spoor aan te leggen, te beheren en te onderhouden zijn we afhankelijk van gespecialiseerd personeel. Zonder dat personeel kan er een gebrekkige dienstverlening of een verhoging van de kosten ontstaan. Op dit moment kunnen wij en onze leveranciers de vacatures nog goed vullen. Maar we voorzien dat er in de toekomst krapte op de arbeidsmarkt ontstaat. Daarom denken we nu al na over een manier waarop we dit risico in de toekomst kunnen beheersen, bijvoorbeeld met goed werkgeverschap, met ontwikkeling van talenten en samenwerking met aannemers en andere leveranciers.

Operationeel risico 5: Het risico op het niet realiseren van de doelstellingen van programma's en projecten.

ProRail is als opdrachtgever betrokken bij een aantal zeer grote bouwprojecten. Daarnaast verrichten we werkzaamheden om de bestaande infrastructuur te verbeteren en het onderhoud ervan te borgen. Deze werkzaamheden vinden nagenoeg altijd plaats 'terwijl de winkel open is'. Dit betekent dat de geplande werkzaamheden strikt volgens plan moeten worden uitgevoerd. Het niet volgens plan uitvoeren van onze projecten heeft al snel grote financiële en operationele consequenties.

Rapportagerisico's

Tijdig en juist rapporteren, informatie verstrekken en financiële gegevens presenteren. De informatie die wij naar buiten brengen, moet betrouwbaar en van goede kwaliteit zijn. Het risico dat dit misgaat, noemen we een rapportagerisico.

Rapportagerisico 1: Onbetrouwbare Informatie aan stakeholders

Het gaat hier om het risico op onvolledige, onjuiste of ontijdige verstrekking van financiële en niet-financiële informatie in kwartaalrapportages en jaarverslagen. Dit risico ontstaat wanneer medewerkers of systemen falen. Of wanneer processen de kwaliteit van de informatie onvoldoende waarborgen.

Om de betrouwbaarheid van de informatievoorziening te beheersen, toetsen we de systemen en medewerkers die bij de informatievoorziening zijn betrokken. Onze accountant controleert jaarlijks de jaarrekening en verricht enkele specifieke controlewerkzaamheden van de niet-financiële informatievoorziening. Hierbij gaat het om de controleerbare en betrouwbare totstandkoming van enkele geselecteerde kernprestatie-indicatoren.

Een systeem van risicomanagement kan nooit absolute zekerheid geven. Onvoorziene gebeurtenissen, bewuste of onbewuste menselijke fouten of vergissingen kunnen aanzienlijke gevolgen hebben. Maar deze beperking is noodzakelijkerwijs verbonden aan alle risicobeheersing- en controlesystemen. Hiermee rekening houdend, kunnen we met een redelijke zekerheid verklaren dat de financiële rapportages geen materiële onjuistheden bevatten en dat de controlemaatregelen goed hebben gewerkt.

Compliancerisico's

Compliancerisico 1: Het risico op een overtreding van de wet- en regelgeving waaronder het risico op integriteitsschendingen

ProRail opereert in een sterk gereguleerde omgeving. Naast de reguliere wet- en regelgeving waaraan alle organisaties zich dienen te houden heeft ProRail te maken met specifieke regelgeving die voortkomt uit haar maatschappelijke functie en de wijze waarop de markt waarin zij opereert is georganiseerd. Daaronder vallen onder andere veiligheidsvoorschriften, milieuwet- en regelgeving en wetgeving op het gebied van mededinging. ProRail staat op al deze gebieden onder extern toezicht. Echter, het streven is om door goed risicomanagement (intern) op dit gebied de risico's op het schenden van wet- en regelgeving te minimaliseren. Het risico op het schenden van interne gedragsregels wordt gemanaged door middel van een gedragscode waarin interne gedragsnormen zijn vastgelegd. Vermoedens van misstanden of ongewenst gedrag moeten worden gemeld aan een aantal

vertrouwenspersonen, hetzij door de medewerker zelf hetzij via de manager van een betrokken manager die een dergelijke schending vaststelt.

Ons profiel

ProRail werkt dagelijks aan het verbeteren van het spoor in Nederland. Wij zetten ons in voor een veiliger, betrouwbaarder, punctueler en duurzamer spoornetwerk. Dat doen we met aandacht voor de invloed op mens, milieu en samenleving.

Onze missie

In het voorjaar van 2012 bepaalde ProRail een nieuwe strategie, samengevat in 4 doelstellingen: een veiliger, betrouwbaarder, punctueler en duurzamer spoor. Onze nieuwe missie geeft uitdrukking aan deze strategie, en aan de betekenis ervan voor onze klanten. Zo wordt in een paar zinnen duidelijk waar ProRail voor staat:

ProRail verbindt mensen, steden en bedrijven door een fijnmazig, intensief gebruikt spoornetwerk. ProRail zorgt voor een veilig, betrouwbaar, punctueel en duurzaam spoornetwerk en comfortabele stations, in samenspel met vervoerders en partners. Onze vakmensen werken efficiënt en kostenbewust aan een spoornet gericht op aangenaam reizen en onbelemmerd goederenvervoer.

ProRail. Zeker op het spoor

We hebben sinds december 2011 met onze interne en externe stakeholders gepraat over de aanpassing van onze missie en strategie. In de nieuwe missie is de input vanuit alle invalshoeken meegenomen.

Activiteiten

ProRail is verantwoordelijk voor het beheer en de aanleg van spoorwegen en andere spoorgerelateerde infrastructuur in Nederland. We verdelen de ruimte op het spoor, regelen alle treinverkeer en informeren vervoerders daarover, bouwen en beheren stations, leggen nieuw spoor aan en onderhouden bestaande spoorinfrastructuur.

Beheerconcessie

ProRail heeft een beheerconcessie voor 10 jaar: van 2005 tot 2015. In deze periode zijn wij verantwoordelijk voor:

- De beschikbaarheid en betrouwbaarheid van de hoofdspoorweginfrastructuur.
- De kwaliteit van de capaciteitsverdeling.
- Bijsturing van het treinverkeer.
- Het schoon, toegankelijk en sociaal veilig houden van de transfervoorzieningen.

Beheerplan

Elk jaar stellen we een beheerplan op met onze concrete doelstellingen voor dat jaar. We meten onze prestaties aan de hand van een aantal afgesproken kernprestatie-indicatoren en rapporteren elk kwartaal aan het ministerie van Infrastructuur en Milieu.

Werkgebied

Ons werkgebied is het spoor in Nederland en de aansluitingen op spoor in het buitenland. We werken vanuit 4 regio's: Randstad Noord, Randstad Zuid, Noord Oost en Zuid. Ons hoofdkantoor staat in Utrecht. Daarnaast zijn er 4 regiokantoren: Amsterdam, Rotterdam, Zwolle en Eindhoven. Verspreid over het land hebben we 13 verkeersleidingsposten.

Operationele structuur

ProRail heeft 2 kerntaken: de 24/7-standaardoperatie op het spoor en maatwerkprojecten. In onze organisatie zijn deze taken ondergebracht bij verschillende bedrijfseenheden.

24/7-standaardoperatie

Onze 24/7-standaardoperatie staat voor het 24 uur per dag, 7 dagen per week beschikbaar houden van het spoor. Deze standaardoperatie hebben we verdeeld over 2 bedrijfseenheden: Operatie en Vervoer & Dienstregeling.

Binnen de bedrijfseenheid Operatie zorgen de onderdelen Verkeersleiding, Assetmanagement en ICT-Services voor de optimale inzet van de beschikbare middelen. De uitvoering van het onderhoud wordt uitbesteed aan aannemers. De bedrijfseenheid Vervoer & Dienstregeling is verantwoordelijk voor de optimale benutting van het spoor en is het aanspreekpunt voor de vervoerders.

Maatwerkprojecten

De bedrijfseenheid Projecten zorgt voor het maatwerk dat nodig is om onze dienstverlening – in de breedste zin van het woord – te verbeteren. Het maatwerk vindt plaats aan het spoor en aan stations. Binnen de bedrijfseenheid Projecten zorgt de afdeling Aanbestedingszaken, Kostenmanagement en Inkoop (AKI) voor de aanbestedingen van de opdrachten aan voornamelijk bouwondernemingen en ingenieurs.

Juridische structuur

De juridische structuur van ProRail is een niet-beursgenoteerde vennootschap (officiële naam: ProRail B.V.). De Nederlandse Staat is, via Railinfratrust B.V., de 100% aandeelhouder. Het aandeelhouderschap is ondergebracht bij het ministerie van Infrastructuur en Milieu. ProRail heeft een 50% belang in zowel Keyrail als Relined.

Onze stakeholders

Veel partijen hebben een belang in het spoor of zijn erbij betrokken. We voelen een belangrijke verantwoordelijkheid naar deze stakeholders en we willen ieder op de juiste manier benaderen. Een goede relatie staat voor ons voorop.

Overzicht van onze stakeholders

Voor een goede relatie met al onze stakeholders is het allereerst belangrijk om te weten wie die stakeholders precies zijn. We hebben daarom bij het opstellen van onze bedrijfsstrategie onze stakeholders in kaart gebracht voor de periode 2009-2015. Daarnaast zijn er verschillende partijen met wie wij samenwerken in kleine niet-kernactiviteiten.

Onze belangrijkste stakeholders

- Onze directe klanten, de spoorvervoerders.
- De klanten van onze klanten, reizigers en verladers.
- Onze burens, omwonenden en passanten en hulpdiensten.
- De samenleving.
- Onze concessieverlener en aandeelhouder, het ministerie van Infrastructuur en Milieu.
- Onze opdrachtgevers, het ministerie van Infrastructuur en Milieu, lokale, regionale, provinciale en landelijke overheden en de Tweede Kamer.
- Onze leveranciers en zakenpartners.
- Onze medewerkers.
- Onze ondernemingsraad en de vakbonden.
- De media.

Onze directe klanten

Personen- en goederenvervoerders zijn de directe klanten van het spoor. Bij onze dienstverlening stellen wij de belangen van de reizigers en verladers, onze indirecte klanten, centraal. Daarnaast bekijken we samen met gemeenten en provincies hoe we het best aan hun vraag naar treinvervoer en stationsvoorzieningen kunnen voldoen.

Concessieteams

Een hoge punctualiteit en lage treinuitval, dat is iets waar we dagelijks aan werken. In sommige gevallen is daarbij extra aandacht nodig. Daarom heeft ProRail concessieteams in het leven geroepen. Dit zijn teams waarin ProRail en de vervoerders gericht samenwerken om de prestaties van een treindienst op het gewenste niveau te krijgen voor de reizigers.

De concessieteams bestaan uit operationeel managers van de vervoerders, en vertegenwoordigers van ProRail assetmanagement, verkeersleiding en accountmanagement. De teams formuleren een doel op het gebied van punctualiteit en treinuitval. Er worden gezamenlijk analyses gemaakt om de

oorzaken van dispunctualiteit en uitval vast te stellen, zodat een gericht verbeterplan gemaakt kan worden. Regelmatig wordt de hulp van externe bureaus ingeroepen om de teams en hun analyses te beoordelen.

Voorbeelden van door concessieteam behaalde resultaten in 2012:

- De punctualiteit van de treindienst van de Thalys is met 20% verhoogd (concessieteam HSL, met HSA).
- De treindienst Arnhem-Winterswijk kreeg een belangrijke kwaliteitsimpuls (concessieteam Oost, met Syntus).

Momenteel werkt ProRail met 6 concessieteam: Noordelijke lijnen (Arriva), Oost (Syntus), Zuid Nederland (Veolia), Merwedelingelijn (Arriva) Valleilijn (Connexxion) en HSL (HSA). Vanaf 2013 wordt hieraan een 7e concessieteam toegevoegd, in verband met een nieuwe concessie voor Arriva.

Samenwerking NS

De Nederlandse Spoorwegen zijn een zeer grote klant en tevens belangrijke samenwerkingspartner van ProRail om iedere dag een topprestatie voor de reizigers te leveren. Als houder van de vervoerconcessie voor het Hoofdrailnet (HRN) verzorgt de NS voor ruim 1,1 miljoen reizigers in Nederland dagelijks de treinreis via 5.200 ritten over een druk bereden spoor. Regelmatig komen beide directies bijeen en dagelijks vindt er intensieve samenwerking plaats op de werkvloer om deze prestatie mogelijk te maken: in het hart van de operatie en in de voorbereidingen naar de operatie toe.

ProRail en NS hebben het afgelopen jaar onderzoek gedaan om de samenwerking verder te verbeteren. De focus van de te realiseren verbeteringen ligt op de volgende gebieden: 1) samenwerking, 2) veiligheid, 3) dienstregeling en capaciteitsallocatie, 4) be- en bijsturing, 5) infrastructuurontwikkeling en 6) stations. Tevens is de noodzaak onderkend om te komen tot onderlinge afstemming van visie en strategie én het inrichten van mechanismen tussen NS en ProRail om eventuele impasses te doorbreken. Hier zal in 2013 invulling aan worden gegeven. Ook zijn NS en ProRail in het afgelopen jaar betrokken geweest bij de voorbereidingen ten behoeve van de Lange Termijn Spoor Agenda.

Leveranciers

Onze leveranciers bestaan uit onder meer sporaannemers, ingenieursbureaus, werkplekbeveiligingsbedrijven, kabelaanneemers en boorbedrijven. Met onze leveranciers hebben we verschillende samenwerkingsvormen. We maken duidelijke prestatieafspraken, bijvoorbeeld over onderhoud en veiligheid. In de bouw kiezen we steeds meer voor samenwerking. We sluiten allianties om kosten te besparen en risico's te delen. Dit bespaart belastinggeld. Op andere gebieden kiezen we voor stimulering, bijvoorbeeld voor een lager CO₂-verbruik. Leveranciers worden

bij het inschrijven op bouwprojecten uitgedaagd om duurzame producten te leveren. Ook vragen we leveranciers met ons mee te denken over innovaties.

Samenwerking Rijkswaterstaat

Als opdrachtgever werkt ProRail actief samen met andere grote publieke opdrachtgevers. Met Rijkswaterstaat (RWS) hebben we in 2011 de krachten gebundeld. We hebben een strategische alliantie met RWS gesloten. In deze alliantie hebben RWS en ProRail vastgelegd op welke vlakken zij de samenwerking willen verbeteren. Eén daarvan is de 'samenwerking in projecten'. Daar waar weg en spoor elkaar raken werken RWS en ProRail intensief samen. Niet alleen vanuit efficiency-oogpunt, maar ook vanuit de doelstelling om zo min mogelijk hinder voor de reiziger te veroorzaken. Een concreet resultaat in dit kader is het zogenoemde 'Infraclaim boek'. Dit is een jaarplanning van grote werkzaamheden en heeft als doel te voorkomen dat er tegelijkertijd aan nabijgelegen infrastructuur wordt gewerkt. En ervoor te zorgen dat reizigers en automobilisten een reismogelijkheid per spoor of weg houden wanneer er in een bepaald gebied aan de infrastructuur wordt gewerkt. Rijkswaterstaat en ProRail hebben in de zomer van 2012 een eerste rapportage aan de minister van Infrastructuur en Milieu aangeboden met de resultaten van de samenwerking. Daarbij is door beide organisaties de ambitie uitgesproken om de samenwerking het komende jaar verder te intensiveren.

Contact met onze stakeholders

In de afgelopen jaren is het contact met onze stakeholders intensiever en zakelijker geworden. De frequentie van het contact is afhankelijk van de aard van de dialoog.

<i>Stakeholder</i>	<i>Dialogo (link naar teksten – nog updaten)</i>
Vervoerders	Verdeling capaciteit, accountmanagement, tevredenheidsonderzoek.
Reizigers	Tevredenheidsonderzoek.
Omwonenden	Omgevingscommunicatie, vragen en klachten.
De samenleving	Omgevingscommunicatie, campagnes en voorlichting, tevredenheidsonderzoek.
Concessieverlener, subsidieverschaffer, aandeelhouder	Beheerplannen, kwartaalrapportages. Gesprekken.
Opdrachtgevers	Regiodirecties, Relatiedagen, relatietevredenheid.
Leveranciers	Gunning, Conferenties, Allianties.
Medewerkers	Tevredenheidsonderzoek.
Ondernemingsraad en vakbonden	Overleg.

Tevredenheid van onze stakeholders

We vinden de tevredenheid van onze stakeholders essentieel. Daarom hebben we ook in 2012 een klanttevredenheidsonderzoek gedaan en onderzoek gedaan naar onze reputatie onder onze stakeholders.

Tevredenheid van onze klanten

ProRail vindt het belangrijk de mening van klanten over haar prestaties te onderzoeken. Ten opzicht van voorgaande jaren is de opzet van het klanttevredenheidsonderzoek gewijzigd en verder gedifferentieerd.

In 2012 zijn we begonnen met dit nieuwe onderzoek, waarbij vooraf specifieke afspraken worden gemaakt over de samenwerking met de vervoerders en de prestaties van ProRail en houden we rekening met wet- en regelgeving en financiële kaders. Periodiek worden deze met de vervoerders geëvalueerd.

We hebben gesprekken gevoerd met NS, regionale vervoerders en goederenvervoerders. Van NS Reizigers hebben we een 7,0 gekregen, van de regionale reizigersvervoerders een 7,2 en een 6,3 van de goederenvervoerders.

Reputatie onder algemeen publiek

De gemiddelde reputatiescore (Reptrak) over 2012 komt uit op 48,5 en scoort daarmee onder de norm van 52. De scores zijn per maand, vergeleken over perioden maart tot december 2011 en 2012.

<Invoegen grafiek reputatie algemeen publiek per maand>

De invloed van de seizoenen (najaar, winter), impactvolle operationele gebeurtenissen (treinbotsing bij Singelgracht Amsterdam, verstoringen Schipholtunnel) en politieke dossiers (directiebeloningen, ordening spoorsector) is duidelijk zichtbaar in de meting en drukt de score. Na de zomer van 2012 is er op alle 'reputatieaanjagers' een verbetering zichtbaar, met name voor de waardering op leiderschap, professionaliteit en werkomgeving.

Structureel reputatieherstel en verdere stijging van de reputatiescore, vraagt primair om verbetering van onze operationele prestaties en het creëren van realistische verwachtingen en meer positieve ervaringen bij reizigers en stakeholders. ProRail pakt dit samen met NS en de sector op in het project Reputatiemanagement Spoorsector. Dit project is onderdeel van het masterplan NS-ProRail.

Reputatiescore omwonenden

Omwonenden evalueren ProRail in 2012 – net als in de voorgaande meting van 2010 – lager dan de organisaties uit de benchmark. Daarentegen is er een

redelijke bereidheid om ProRail te steunen als autoriteit in mobiliteitsvraagstukken, en een redelijk vertrouwen dat ProRail goed handelt in geval van een probleem of crisis. Ten opzichte van 2010 is de steun voor ProRail toegenomen, vooral voor ProRail als autoriteit.

Onze reputatie onder omwonenden kan worden versterkt door extra aandacht te besteden aan het verbeteren van de percepties ten aanzien van ProRails leiderschap, en onze communicatie en de organisatie van het bedrijf.

Reputatiescore arbeidsmarkt

Op de arbeidsmarkt scoort ProRail lager dan de organisaties uit de benchmark. Ten opzichte van de meting van 2010 is de score min of meer gelijk gebleven.

Wij kunnen onze reputatie op de arbeidsmarkt versterken door de maatschappelijke bijdrage te laten zien die werken bij ProRail oplevert. Daarnaast is het belangrijk om ProRail in beeld te brengen als resultaatgerichte en professionele organisatie, die een positieve invloed heeft op de samenleving.

[link naar tevredenheid medewerkers]

Reputatiescore overheden en concessieverleners

Ten opzichte van de meting van 2010 is onze reputatie onder deze groep ook licht afgenomen. De hoogste scores worden behaald bij de stellingen 'Belooft medewerkers goed' (70,5) en 'Competente mensen met kennis van zaken' (68,6).

Om onze reputatie te verbeteren, moeten we investeren in het beeld dat men heeft van ProRails professionaliteit. Het is met name van belang om te laten zien dat we een efficiënte, betrouwbare en bovenal professionele organisatie zijn. Daarnaast vinden stakeholders het belangrijk dat ProRail meer oplossingsgericht met hen meedenkt.

Reputatiescore bouwsector

De bouwsector beoordeelt de reputatie van ProRail lager dan de reputaties van de organisaties uit de benchmark. Ten opzichte van 2010 is de score licht gedaald. De sector waardeert het hoog dat ProRail prestigieuze projecten realiseert. Men wil graag meedenken met ProRail bij vraagstukken op het gebied van mobiliteit en bereikbaarheid. ProRail wordt aangeraden als partij om mee samen te werken.

Voor verbetering van de reputatie moet ProRail investeren in het leveren van producten met goede prijs-kwaliteitverhouding, en in het beeld van ProRail als goed georganiseerd bedrijf.

Medewerkerspanel

ProRail maakt gebruik van de ervaringen van onze eigen medewerkers op het gebied van wachten, reisinformatie, verstoringen, verbouwingen, veiligheid, reinheid, defecten en alle andere aspecten die samen de beleving van reizigers bepalen. Om de ogen en oren van onze eigen mensen optimaal te benutten is ProRail in juni 2011 gestart met een Medewerkerspanel, waaraan iedere medewerker kan deelnemen.

Leden van het panel maken melding van zaken die tijdens de reis opvallen, zowel in positieve als in negatieve zin. Concrete verbeterpunten worden waar mogelijk direct opgepakt onder het motto 'melden, beoordelen en direct actie'. De meldingen worden tevens gebruikt om de dienstverlening van ProRail structureel te verbeteren.

Het Medewerkerspanel helpt ons bij onze focus op de reiziger. Daarnaast hoopt ProRail met de input van het panel knelpunten in het functioneren van de organisatie sneller te signaleren en op te lossen. Inmiddels telt het medewerkerspanel meer dan 300 leden, die samen al ruim 800 meldingen hebben ingediend. Het panel was in eerste instantie een proef van een halfjaar en heeft inmiddels een permanente plek in de organisatie gekregen.

De keten waarin we opereren

ProRail zorgt voor een beschikbaar en betrouwbaar spoor. Dat doen we samen met onze partners in de keten, van aannemers tot vervoerders, van opdrachtgevers tot medewerkers.

Keten van het spoor

Om reizigers en verladers een zorgeloze reis te garanderen, werken we nauw samen met al onze partners in de keten. Met hulp van aannemers, ingenieursbureaus en andere leveranciers zorgen we dat het spoor wordt aangelegd en goed wordt onderhouden.

De vervoerders verwachten van ons een beschikbaar en betrouwbaar spoor. ProRail verdeelt de beschikbare capaciteit op het spoor tussen reizigersvervoerders, goederenvervoerders en andere gebruikers van het spoor, zoals aannemers. In de dagelijkse operatie begeleiden we het treinverkeer.

ProRail wordt gefinancierd met subsidies en bijdragen van het Rijk en andere overheden. Daarnaast betalen de vervoerders een vergoeding voor het gebruik van het spoor.

Maatschappelijke ketens

[schematisch overzicht van de keten van ProRail]

Impact op mens, milieu en samenleving

De activiteiten van ProRail en haar ketenpartners kunnen grote impact hebben op mens, milieu en samenleving. Het spoor maakt Nederland bereikbaar en draagt bij aan de economische ontwikkeling, maar in ons drukbevolkte land heeft het ook impact op het leven van mensen die langs het spoor wonen en werken en die gebruikmaken van spoorwegovergangen.

Omgeving

Bouwwerkzaamheden aan het spoor en spoorvervoer kunnen hinderlijk zijn voor de omgeving. Ze kunnen bijvoorbeeld geluidsoverlast en trillingen veroorzaken.

Hoe meer treinen er rijden, hoe groter de impact op de omgeving. We vinden veiligheid, leefbaarheid en duurzaamheid heel belangrijk. Bij veiligheid denken we niet alleen aan veilig reizen, maar ook aan veilig leven en werken.

Milieu

Voor het aanleggen van het spoor maken we gebruik van materialen die lange tijd meegaan. Een spoor bestaat voornamelijk uit beton (dwarsliggers), staal (spoorstaven) en steenslag (ballast). De productie van deze materialen kost veel energie en de gebruikte hoeveelheden in het spoor zijn groot.

Onze activiteiten kosten energie en zijn belastend voor het milieu. We kijken daarom kritisch naar onze impact op het klimaat en nemen maatregelen om de uitstoot van CO₂ te verminderen en efficiënter om te gaan met energie.

Samenleving

ProRail heeft ruim 4.100 mensen in dienst (in fte) en biedt werk aan vele anderen in de spoorketen, doordat we bouw- en onderhoudswerkzaamheden uitbesteden.

Focus en afweging

Zowel in onze strategie als in onze bedrijfsvoering focussen we op mogelijkheden om in maatschappelijk opzicht het verschil te maken. Dat doen we samen met onze ketenpartners. Daar hebben we bijvoorbeeld specifiek inkoopbeleid op ingericht.

Omdat onze activiteiten in de spoorketen een grote impact kunnen hebben, maken we continu een afweging tussen sociale aspecten, milieuaspecten en (bedrijfs)economische aspecten. We doen dit zo transparant mogelijk.

Verwachtingen van de samenleving

Maatschappelijke kwesties als de toenemende vraag naar mobiliteit hebben een grote invloed op onze bedrijfsvoering, en op de verwachtingen van belanghebbenden. Wij sluiten daar met ons beleid op aan.

Kwaliteit van dienstverlening

Reizigers beschouwen een trein die op tijd rijdt als een vanzelfsprekendheid. Dit betekent dat wij treinsporen op het juiste moment moeten leveren en dat de treinen op tijd moeten rijden. Voor verstoringen is begrip, maar ze moeten snel verholpen worden. Daarom besteden wij veel aandacht aan het terugbrengen van het aantal verstoringen, met name die met een grote impact op de reiziger. Zo wordt bij winterweer een aangepaste dienstregeling ingezet, en werken sneeuwpluogen aan een snel herstel van vastgelopen wissels.

We werken samen met de overheid om stations uit te breiden en extra voorzieningen aan te leggen op stations. We maken stations comfortabeler en leveren een bijdrage aan de verstrekking van actuele spoorinformatie aan reizigers bij werkzaamheden aan het spoor. Dat doen we bijvoorbeeld door locaties van werkzaamheden te publiceren in de krant.

Kwaliteit van bouwen

Bouwen in bewoonde gebieden kan impact hebben op de omwonenden. Mensen willen weten wat er gaat gebeuren, verbeteringen zien in hun leefomgeving en geen overlast van de bouw ervaren.

In 2012 hebben we circa 1.500 bouwprojecten onder handen gehad. Dat waren vaak maatwerkprojecten in stedelijke gebieden, afgestemd op de wensen en omstandigheden van de omgeving. De omwonenden betrekken we in de bouwprojecten met bijvoorbeeld informatieavonden, nieuwsbrieven en de keus van materialen van geluidsschermen.

Mobiliteit

ProRail is een bedrijf met een maatschappelijke taak. We verbinden mensen, steden en bedrijven met elkaar, op een duurzame manier. De spoorsector heeft de ambitie om, na de fiets, de meest duurzame vervoersmodaliteit te blijven. Die ambitie houden we, ook nu een belangrijke 'concurrent' in opkomst is: de elektrische auto.

Het spoor speelt een grote rol in de mobiliteit van Nederland. Gebruikers verwachten dat de trein een goed alternatief is voor bijvoorbeeld de auto en de vrachtauto. Om Nederland in beweging te kunnen houden, is capaciteit op het spoor cruciaal. Deze moet toenemen om aan de vraag te kunnen blijven voldoen. Meer hierover in meer spoor.

Veiligheid

Bij mobiliteit hoort veiligheid. Onze belanghebbenden verwachten veilig spoor – voor treinreizigers, maar ook voor omwonenden en voor spoorwerkers. Veiligheid heeft voor ons de hoogste prioriteit. Lees meer over veiligheid in veilig reizen, leven en werken.

Innovatie

We zoeken voortdurend naar innovatieve oplossingen om onze strategische doelstellingen te bereiken. Dit doen we door vakmanschap te verbinden, over onze bedrijfseenheden en organisatiegrenzen heen. Meer hierover bij innovatie.

Financiën

De economische crisis van de afgelopen jaren heeft een grote impact gehad op onze maatschappij en de overheidsfinanciën. De overheid zal in de komende jaren miljarden moeten bezuinigen. Dat heeft ook consequenties voor ProRail als subsidieontvanger. Efficiency en lagere kosten vinden we erg belangrijk, maar ook dat onze middelen doelmatig worden besteed. Meer hierover in effectieve bestedingen.

Efficiënt en effectief inzetten van middelen geldt voor ook voor de bouw aan het spoor. Dit vraagt om professioneel opdrachtgeverschap aan onze leveranciers.

Milieu

De vervoer- en de bouwsector hebben invloed op het milieu en op de maatschappij. Daarbij gaat het om bijvoorbeeld geluid, verontreinigingen en gevaarlijke stoffen. Voldoen aan wet en regelgeving is hierbij ons vertrekpunt. Daarnaast verminderen we ons energieverbruik en onze CO₂-uitstoot en helpen we vervoerders en leveranciers om hun uitstoot te verminderen. Groen spoor gaat over ons CO₂-beleid en over de andere voor ons relevante gebieden van milieu, zoals ons energieverbruik, beheer van natuur en landschap.

Evaluatie

Wij streven naar tevreden klanten en stakeholders. Dat moet het eindresultaat zijn van onze activiteiten. We meten de tevredenheid van vervoerders, reizigers, leveranciers, overheden, omwonenden, algemeen publiek en medewerkers.

Strategie

Veiligheid, punctualiteit, betrouwbaarheid en duurzaamheid spelen een cruciale rol in onze bedrijfsvoering en strategie. Geen van deze onderwerpen staat op zichzelf. Het gaat om het geheel, de combinatie van doelstellingen.

Medewerkers

Voor onze medewerkers ontwikkelen we mogelijkheden om de balans in het leven en plezier in het werk te houden. Zo bieden we bijvoorbeeld gezondheid- en employabilityprojecten aan. We willen een betrokken werkgever zijn en werken aan een doelgerichte organisatie, waarbij we kijken we naar de opbouw en de efficiency van onze organisatie.

Maatschappelijk verantwoord ondernemen

Maatschappelijk verantwoord ondernemen ligt aan de basis van onze strategie en dagelijkse bedrijfsvoering. We focussen op de elementen waar wij in maatschappelijk opzicht het verschil kunnen maken.

Sturing en beheersing

Maatschappelijk verantwoord ondernemen is geïntegreerd in onze bedrijfsdoelstellingen en daarmee verankerd in ons managementsysteem. Zie ook strategie en risicomanagement.

Belangrijke onderdelen van ons maatschappelijk verantwoord ondernemingsbeleid zijn veiligheid en milieu. Hiervoor hebben we aparte managementsystemen ontwikkeld. Deze worden door onze Corporate Audit-afdeling jaarlijks gecontroleerd, conform de subsidievoorwaarden van het ministerie van Infrastructuur en Milieu.

Duurzaamheid in de strategie

In 2012 hebben we een duurzamer spoor benoemd als een strategische doelstelling. Ons duurzaamheidsbeleid hebben we opgedeeld in 3 gebieden: duurzaam reizen, duurzaam leven en duurzaam werken.

Duurzaam reizen

ProRail wil ervoor zorgen dat de spoorinfrastructuur optimaal bijdraagt aan de duurzaamheid van de trein als vervoersmodaliteit. De nadruk ligt hierbij op het verkleinen van de CO₂-voetafdruk van de spoorsector.

Duurzaam leven

We streven naar betere inpassing van het spoor in de omgeving, en naar minder nadelige effecten op mensen, flora en fauna in de directe omgeving van het spoor. Het gaat daarbij onder meer om geluid en trillingen, biodiversiteit en afval- en grondstoffen.

Duurzaam werken

ProRail wil een bedrijf zijn waar medewerkers zich verantwoordelijk voelen voor een duurzaam spoor. We zijn transparant en zorgen dat duurzaamheid is ingebed in ons gedrag en onze processen. Ook gaan we de dialoog over duurzaamheid aan met onze stakeholders en omgeving.

Organisatie Duurzaamheid

Duurzaamheid is één van onze strategische doelen en daarmee een uitgangspunt in ons beleid en in ons dagelijks werk. De aansturing van het duurzaamheidsbeleid vindt plaats vanuit de lijnorganisatie, ondersteund door een centrale staf. Deze aansturing is vastgelegd in het milieumanagementsysteem. Om het energiemangement verder te verbeteren hebben we een energiemanager aangesteld in 2012.

Close The Gap

ProRail werkt samen met Close The Gap. Deze internationale organisatie helpt mensen in ontwikkelingslanden aan goede, gebruikte computers. Close The Gap distribueert de computers aan projecten die werken aan het sterker en zelfstandiger maken van individuele personen en gemeenschappen. Daarbij levert Close The Gap ook sociaal-educatieve programma's die zijn gericht op verbetering van onderwijs, zorg en andere projecten. De organisatie werkt met verschillende Europese schenkers. In 2012 heeft ProRail 1.500 afgeschreven systemen geschonken aan Close The Gap.

Internationale benchmark

Onze prestaties kunnen we het beste vergelijken met andere infrabeheerders. Op grond van de verplichtingen uit de Beheerconcessie wordt periodiek een benchmark uitgevoerd. In 2011 is deze internationale benchmark voor het laatst uitgevoerd, over de periode 2006-2009.

In deze benchmark vergelijkt ProRail haar prestaties met de beste en meest vergelijkbare infrabeheerders in Europa: Zweden, België, Denemarken, het Verenigd Koninkrijk, Zwitserland en Duitsland. Het beeld is dat de prestaties van ProRail over het algemeen bovengemiddeld zijn, met een stijgende trend.

Een selectie uit de bevindingen:

- ProRail levert tegen gemiddelde kosten bovengemiddelde punctualiteit en benutting. Ook verwerkt ProRail op het Nederlandse spoor veel treinen met een hoge punctualiteit, afgezet tegen vergelijkbare Europese organisaties.
- De kosten per treinkilometer blijven in Nederland ondanks inflatie gelijk. In andere landen zijn deze gestegen.
- De drukst bereden spoorlijn scoort gemiddeld op het gebied van kosten, gebruik en storingen. Op regionale spoorlijnen hoort ProRail bij de duurdere beheerders, maar deze worden ook meer dan gemiddeld gebruikt.
- Het Nederlandse spoorwegnetwerk is complex in termen van wisseldichtheid, mate van elektrificatie en hoeveelheid dubbel- (of meer) spoor. De lengte van het netwerk is sinds 2001 met 3% gegroeid, het aantal wissels is met 12% gedaald.
- Het aantal botsingen en ontsporingen op het spoor is de laatste jaren flink afgenomen.
- Er gebeuren in Nederland relatief weinig ernstige ongelukken met baanwerkers.

Maatschappelijk verslaggevingsbeleid

Reikwijdte

De MVO-verslaglegging strekt zich uit van ProRail tot de keten waarbinnen ProRail actief is. Afhankelijk van de mate van invloed doen wij verslag over het gevoerde beleid en de behaalde prestaties. Alleen de prestatie-indicatoren van ProRail zelf worden verantwoord. Prestaties van deelnemingen laten we buiten beschouwing.

Keuze van onderwerpen

In dit jaarverslag doen we geen verslag van al onze activiteiten die maatschappelijke verantwoordelijkheid raken. Dat is een bewuste keuze. We beperken ons tot onderwerpen die een grote relevantie en een grote impact hebben voor onze stakeholders. Het resultaat geeft een goed beeld van onze strategie en van de activiteiten die we in 2012 hebben verricht. Alle thema's die maatschappelijk van belang zijn komen aan bod. De uiteindelijke keuze van onderwerpen hebben de directies van de verschillende bedrijf- en stafeenheden van ProRail gemaakt. Hierover hebben we geen contact gehad met onze stakeholders.

Keuze prestatie-indicatoren

We maken onze prestaties in dit jaarverslag inzichtelijk en meetbaar met prestatie-indicatoren. Dat zijn in de eerste plaats de kernprestatie-indicatoren (KPI's) die we hebben afgesproken met het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Daarnaast meten we prestaties die we met andere stakeholders hebben afgesproken. Ook die zijn zichtbaar in dit jaarverslag. Alle indicatoren samen spelen een belangrijke rol bij het management en de sturing van de organisatie. En ze geven een goed beeld van onze maatschappelijke doelen en prestaties.

Definitie van prestaties

Bij het definiëren van de indicatoren heeft ProRail zich gebaseerd op afspraken die we hebben gemaakt met het ministerie van Infrastructuur en Milieu en de andere stakeholders, en daarnaast op relevante internationale standaarden. Het uitgangspunt is telkens dat de indicator op een betrouwbare wijze moet kunnen worden bepaald. Wanneer dat niet mogelijk is, geven we een schatting. Als dat zo is, melden we dat.

Consistentie

We streven ernaar om dit jaarverslag consistent te laten zijn met voorgaande jaarverslagen. Daar wijken we alleen van af als nieuwe inzichten daarom vragen. Als dat het geval is, melden we dat.

Volgens de GRI-standaarden

Het Global Reporting Initiative is een internationale netwerkorganisatie die standaarden heeft opgesteld voor verslaglegging over duurzaamheid en MVO. Ook dit jaarverslag is volgens de GRI standaarden (3.0) opgesteld. Er is in dit

jaarverslag een tabel opgenomen met de standaarden voorzien van een toelichting en een verwijzing naar de relevante onderwerpen in het jaarverslag.

Toepassingsniveau

We hebben het jaarverslag voorgelegd aan het GRI ter beoordeling van het toepassingsniveau. Dit is vastgesteld op niveau B. In onze groei naar verslaggeving over maatschappelijk verantwoord ondernemen willen we onze maatschappelijke verslaggeving na volgend jaar laten verifiëren door een accountant en werken we toe naar het hoogste verslaggevingsniveau. In 2012 hebben we de kwaliteit van de informatievoorziening omtrent enkele KPI's laten onderzoeken door onze accountant.

[RvC]

Bericht van de raad van commissarissen

2012 was voor ProRail een jaar met twee kanten. Uitgesproken teleurstellend was het treinongeval in Amsterdam, op 21 april 2012. Heel positief was de opening van de Hanzelijn in december 2012.

Bij het treinongeval op de Amsterdamse Singelgracht vielen veel gewonden en was er een dodelijk slachtoffer te betreuren. Voor de raad een bevestiging dat de in 2012 ingezette keuze van de directie om spoorveiligheid tot prioriteit nummer één te maken, de juiste is. Die keuze is aangegeven in de strategie van ProRail 'In samenspel naar een vernieuwd Nederlands spoor'. De raad van commissarissen en de directie van ProRail vinden het belangrijk dat deze strategie in 2013 en daarna leidt tot concrete activiteiten en verbeterde prestaties. De uitdaging daarbij is het bereiken van deze verbeterde prestaties, terwijl de financiële middelen die de Rijksoverheid beschikbaar stelt voor aanleg en onderhoud van spoor en stations afnemen.

Dankwoord

De raad van commissarissen dankt de directie en de medewerkers van ProRail voor hun inzet in 2012. Wij zijn ervan overtuigd dat de inspanningen, samen met die van onze partners, bijdragen aan een veiliger, betrouwbaarder, punctueler en duurzamer spoor.

Over de raad van commissarissen

De raad van commissarissen houdt toezicht op het beleid van de directie en de algemene gang van zaken bij ProRail. De raad staat de directie met advies terzijde. De raad heeft drie commissies die de besluitvorming voorbereiden.

>> *Meer lezen [RvC.1]*

De raad als werkgever

De directie van ProRail bestaat uit de drie leden van het statutaire bestuur en de twee niet-statutaire leden. De raad van commissarissen vervult binnen ProRail de rol van werkgever van de directie: ze draagt te benoemen leden van het statutair bestuur voor aan de aandeelhouder, benoemt de overige leden van de directie, beoordeelt hun prestaties en besluit over hun beloning.

>> *Meer lezen [RvC.2]*

[RvC.1]

Over de raad van commissarissen

De raad van commissarissen van ProRail houdt toezicht op het beleid van de directie en de algemene gang van zaken bij ProRail. De raad staat de directie met advies terzijde. De raad heeft drie commissies die de besluitvorming voorbereiden.

Samenstelling

De raad van commissarissen bestaat uit vijf leden. Dat is zo vastgesteld door de algemene vergadering van aandeelhouders.

Samenstelling raad van commissarissen in 2012

Naam	Functie	Geboorte-jaar	Datum eerste benoeming	Meest recente herbenoeming	Benoemd tot uiterlijk AVA volgend op	Herbenoembaar
De heer M.A.M. Boersma	President-commissaris	1947	03.09.09	n.v.t.	03.09.13	Ja
De heer W.E. Kooijman	Vice-voorzitter	1950	21.02.07	03.09.09	03.09.13	Ja
Mevrouw C.J.G. Zuiderwijk-Jacobs	Lid	1962	01.07.01	21.03.12	01.01.14	Nee
Mevrouw J.G.H. Helthuis	Lid	1962	13.04.11	n.v.t.	13.04.15	Ja
De heer P.T.H. Timmermans	Lid	1961	13.04.11	n.v.t.	13.04.15	Ja

De algemene vergadering van aandeelhouders van ProRail benoemt de leden van de raad van commissarissen, op voordracht van de raad. De termijn is vier jaar. Een commissaris kan volgens de statuten maximaal twee keer worden herbenoemd. Alle commissarissen hebben de Nederlandse nationaliteit.

(Her)benoemingen in 2012

In 2012 zijn geen nieuwe commissarissen benoemd. Wel was er een herbenoeming. De aandeelhouder herbenoemde mevrouw Zuiderwijk-Jacobs tot de jaarvergadering van 2014. Zij is daarna niet meer herbenoembaar.

Profielschets commissaris

In 2010 stelde de raad van commissarissen de profielschets van de raad opnieuw vast. De kern van die schets is dat elke commissaris het beleid van ProRail op hoofdlijnen moet kunnen beoordelen. Voor de vervulling van zijn specifieke taak moet de commissaris bovendien beschikken over

deskundigheid, bijvoorbeeld in veiligheid en milieu, klanten, infrastructuur, financiën, overheid, technologie en ICT. Om hun kennis in de spoorsector te vergroten, krijgen nieuwe commissarissen een uitgebreide introductie.

In 2012 is vanwege de mogelijke herbenoeming van een commissaris de profielschets opnieuw bekeken op actualiteit. Dit heeft niet geleid tot wijzigingen. De raad vindt dat de huidige samenstelling van de raad aansluit bij de profielschets. Er wordt gestreefd naar een gemengde samenstelling wat betreft geslacht en leeftijd. De profielschets staat op ProRail.nl.

Het werk van de raad

De raad houdt toezicht op het beleid van de directie van ProRail en op de algemene gang van zaken bij ProRail. De raad staat de directie met advies terzijde. De raad is ook verantwoordelijk voor de beoordeling van de leden van de directie. De raad handelt op basis van de bevoegdheden uit de statuten. De statuten staan op ProRail.nl.

Toezichtskader

Het toezichtkader dat de raad gebruikt, bestaat onder meer uit de strategie 'In samenspel naar een vernieuwd Nederlands spoor' en het jaarlijkse beheerplan. Dit plan heeft de beheerconcessie die ProRail van de overheid heeft ontvangen als basis. Verder zijn de jaarbegroting en managementcontracten van de leden van de directie onderdelen van het toezichtkader van de raad.

Voorgenomen besluiten toetsen

De raad moet zijn rol als toezichthouder goed kunnen vervullen. Daarom legt de directie een aantal voorgenomen besluiten vooraf ter goedkeuring voor aan de raad. In de statuten staat welke besluiten dat zijn. De raad toetst de voorgenomen besluiten en de betekenis van in- en externe ontwikkelingen voor ProRail onder meer op:

- De bijdrage aan de realisatie van de strategische doelstellingen.
- De financiële betekenis.
- De beheersing van eventuele risico's.
- De passendheid bij de maatschappelijke positie en rol van ProRail.
- De betekenis voor de beheersbaarheid van de organisatie, bijvoorbeeld de prioriteitstelling en de belastbaarheid.
- De eventuele gevolgen voor de reputatie van ProRail.

Informatievoorziening

De raad ontvangt elk kwartaal een rapportage. Die bevat informatie over de voortgang van doelstellingen binnen ProRail. Deze informatie is geordend op algemeen beeld, veiligheid, milieu, punctualiteit, treinpaden en uitval, productie, betrouwbaarheid, klanttevredenheid, imago, bezettingsontwikkeling, medewerkers en project- en exploitatieontwikkeling. In de rapportage staat ook een dashboard met de ontwikkeling van diverse prestatie-indicatoren.

Verder ontvangt de raad elk kwartaal de rapportage voor het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Ook ontvangt de raad een overzicht van de ontwikkelingen van projecten met een verwacht hoog risico, en een overzicht dat laat zien hoe het staat met de actiepunten die komen uit de jaarrekeningcontrole van vorig jaar.

Over de informatie

De raad krijgt zijn informatie van de directie, de accountant en de berichtgeving in de pers. Daarnaast zijn contacten tussen de raad en de ondernemingsraad een informatiebron. De raad ziet erop toe dat de ontvangen informatie aspecten laat zien die relevant zijn voor klanten, financiën en organisatie, bijvoorbeeld over veiligheid, stations en spooronderhoud. De raad toetst het werk van de directie op goede in- en externe samenwerking, communicatie, resultaatgericht werken, gerichtheid op het spoor en een hoog urgentiebesef.

Activiteiten in 2012

In 2012 kwam de raad bijeen in zes reguliere vergaderingen. Daarnaast waren er besprekingen in de verschillende commissies (zie het onderdeel Commissies van de raad)([link](#)). Verder waren er de volgende bijeenkomsten:

- Tijdens een studiereis naar Zwitserland bekeken raad en bestuur van ProRail hoe de Zwitserse spoorwegbeheerder SBB omgaat met zaken als ERTMS (Europese standaard voor treinbeïnvloeding en spoorwegseinen), winterweer en reputatiemanagement.
- Een vertegenwoordiging van de raad was aanwezig bij een bespreking tussen het bestuur en de ondernemingsraad. Deze bespreking ging over de algemene gang van zaken.
- Een vertegenwoordiging van de raad gaf de ondernemingsraad toelichting op de (wijzigingen in) de beloning van het bestuur.
- Tijdens een werkbezoek aan de Amsterdamse Zuidas kreeg de raad informatie over de betekenis van het nieuwe Zuidasdok voor het spoor.

Besluiten in 2012

De raad van commissarissen stelde in 2012 vast:

- Het verslag van de raad van commissarissen over 2011.
- Het voorstel aan de aandeelhouder voor het beloningsbeleid voor het statutair bestuur van ProRail.
- Het beloningsbeleid voor de overige leden van de directie.
- Het voorstel aan de aandeelhouder voor aanpassing van de vergoedingssystematiek van de raad van commissarissen.
- Het voorstel aan de aandeelhouder voor herbenoeming van mevrouw Zuiderwijk-Jacobs.
- De betrokkenheid van de raad bij investeringen.
- De beoordelingscyclus van de directie door de raad van commissarissen.

In 2012 gaf de raad zijn goedkeuring aan of instemming met de overdracht van relsinformatie van ProRail naar NS, de jaarrekening 2011 en de uitgangspunten van de ICT-strategie van ProRail. Goedgekeurd werden verder investeringen in:

- De aanleg van een GSM-R-systeem.
- De uitbreiding van de Maasvlakte West.
- De Tram Vlaanderen-Maastricht.
- De vervanging van de treinbeveiligingen 't Gooi en Weert en omstreken.
- Het project OV-SAAL cluster A 2016.
- Het doorstroomstation Utrecht.
- Het eindstation Erasmuslijn in Den Haag.
- De spoorzone Ede.
- De Merwedelingelijn.
- Het stationsgebied in Tilburg.

De raad besprak in 2012 onder meer:

- De resultaten van de zelfevaluatie van de raad over 2011.
- De kwartaalrapportages over het vierde kwartaal van 2011 en de eerste drie kwartalen van 2012.
- De aanbevelingen van de Tijdelijke commissie onderhoud en innovatie spoor (Commissie Kuiken).
- Het accountantsverslag 2011.
- De management letter 2012 en het overzicht van de opvolging van de bevindingen van de managementletter 2011.
- Het jaarverslag 2011.
- De winterweerontwikkelingen.
- De voortgang van het Programma 2012-2015 'In samenspel naar een vernieuwd Nederlands spoor'.
- De lange termijnspooragenda van het ministerie van Infrastructuur en Milieu.
- Het ongeval Singelgracht in Amsterdam.
- De ontwikkeling van de reputatie van ProRail.
- De samenwerking met externe partijen.
- De opzet en werking van het risicomanagementsysteem: dat gebeurde op basis van de bespreking van een visie op riskmanagement en een notitie over riskmanagement.
- De betekenis van de verkiezingsuitslagen en het regeerakkoord voor ProRail.
- Een nieuw te realiseren verkeersleidingpost in Utrecht.
- De wijziging in de beheerconcessie tot 2015 en het raamwerk financiële reeks voor het beheerplan 2013.
- De stand van zaken van het Programma Hoogfrequent Spoor.
- De voorbereiding op de (her)benoeming van drie directieleden.
- De reorganisatie van financiële functies binnen ProRail.
- De organisatie van innovatie bij ProRail.

De raad nam alle besluiten tijdens de reguliere vergaderingen, behalve één besluit dat niet kon wachten tot de volgende vergadering. Dit besluit werd buiten de vergadering genomen, volgens de procedure uit de statuten.

Commissies van de raad

De raad van commissarissen heeft drie commissies ingesteld die de besluitvorming van de raad voorbereiden:

- De auditcommissie.
- De selectie- en benoemingscommissie.
- De remuneratiecommissie.

De commissies hebben elk een eigen reglement. Daarin staan hun taken en bevoegdheden. De commissies hebben geen besluitvormende bevoegdheden, behalve de auditcommissie. Die is bevoegd tot goedkeuring van het auditjaarplan. De reglementen van de commissies staan op ProRail.nl.

Samenstelling commissies in 2012

Naam	Lidmaatschap auditcommissie	Lidmaatschap selectie- en benoemings- commissie	Lidmaatschap remuneratie- commissie
De heer M.A.M. Boersma	Tot 1 mei 2012	Ja (voorzitter)	Ja
Mevrouw J.G.H. Helthuis	Ja	Nee	Nee
De heer W.E. Kooijman	Nee	Ja	Ja
De heer P.T.H. Timmermans	Ja (voorzitter)	Nee	Nee
Mevrouw C.J.G. Zuiderwijk- Jacobs	Vanaf 1 mei 2012	Ja	Ja (voorzitter)

Auditcommissie

De auditcommissie bespreekt de financiële positie, het risicomanagement, de informatievoorziening en de ICT. De commissie keurt daarnaast het auditjaarplan goed. Bij vergaderingen zijn ook aanwezig: het directielid met de portefeuille financiën, de manager Corporate Finance en Control, de manager Corporate Audit (vanaf augustus 2012) en de secretaris van de raad van commissarissen/directie. De accountant was aanwezig bij de bespreking van de jaarrekening, het accountantsverslag en de managementletter.

Om haar taken te kunnen vervullen, ontvangt en bespreekt de auditcommissie periodiek:

- Het conceptjaarverslag.
- De conceptjaarrekening.
- Het accountantsrapport.
- De managementletter van de accountant.
- De kwartaalrapportage.
- Het voortgangsoverzicht van de actiepunten uit de managementletter.
- De kwartaalrapportage corporate audit.
- De rapportage monitoring auditbevindingen.
- Het auditplan voor het komende jaar.
- Het overzicht van de beheersing van toprisico's binnen ProRail.
- De rapportage over risicovolle projecten.
- Het overzicht van juridische zaken.
- Het verslag van de bijeenkomsten van het risk committee.

Auditcommissie in 2012

In 2012 kwam de auditcommissie vijf keer bijeen. Tijdens de vergaderingen kwamen, naast de hiervoor aangegeven periodieke rapportages, aan de orde:

- De visie op risk management.
- De ontwikkeling van de relatie tussen ProRail en Keyrail.
- De reorganisatie van de financiële functies van ProRail.
- De financiële projectbeheersing van de afdeling Projecten.
- Het raamwerk financiële reeks voor het beheerplan ProRail 2013.

Selectie- en benoemingscommissie

Deze commissie doet de voorbereiding van de selectie, benoeming en opvolging van commissarissen en directieleden. Daarvoor maakt de commissie onder meer een voorstel voor de te hanteren profielschets van de raad en directie. Ook stelt de commissie een rooster van aftreden van commissarissen op en doet zij voorstellen voor (her)benoeming van commissarissen en directieleden.

Selectie- en benoemingscommissie in 2012

In 2012 kwam de selectie- en benoemingscommissie twee keer bijeen. De commissie deed de voorbereiding van het voorstel aan de aandeelhouder voor herbenoeming van mevrouw Zuiderwijk-Jacobs als commissaris. Omdat mevrouw Zuiderwijk-Jacobs deel uitmaakt van de selectie- en benoemingscommissie, gebeurde de beraadslaging hierover buiten aanwezigheid van mevrouw Zuiderwijk-Jacobs.

Ook bereidde de commissie de besluitvorming voor over de herbenoeming van drie directieleden. Tot slot bereidde de commissie ook de bespreking voor van het eigen functioneren over 2012.

Remuneratiecommissie

De remuneratiecommissie doet voorstellen aan de raad over het bezoldigingsbeleid van directieleden. Ook maakt de commissie voorstellen voor (wijzigingen van) de individuele bezoldiging van directieleden. Verder

voert deze commissie de voortgangs- en beoordelingsgesprekken met directieleden. De remuneratiecommissie stelt een remuneratierapport op over zijn werkzaamheden. Dit verslag is opgenomen onder de kopjes 'remuneratiecommissie in 2012', 'de raad als werkgever', 'samenstelling bestuur', 'bestuur', 'termijn', 'bezoldiging bestuur', 'vervoer', 'beoordelingscyclus bestuur', 'functiezwarte', 'beoordeling in 2012 over 2011' en 'beoordeling in 2013 over 2012'.

Remuneratiecommissie In 2012

In 2012 kwam de remuneratiecommissie zeven keer bijeen. Besproken werd het bezoldigingsbeleid voor de statutaire en niet-statutaire directie en de vergoeding aan de raad. Ook besproken werden de gevolgen van het gewijzigde beloningsbeleid voor de beloning van de directieleden.

Begin 2012 besprak de remuneratiecommissie met de individuele directieleden hun functioneren in 2011. In de loop van 2012 werd ook de voortgang van de functioneringsdoelstellingen voor 2012 met hen besproken.

Bespreking elgen functioneren raad van commissarissen

De raad van commissarissen evalueerde in maart 2013 zijn eigen functioneren in 2012. Dit gebeurde samen met een externe deskundige. Deze deskundige voerde ter voorbereiding onder meer gesprekken met de directieleden, enkele medewerkers, de accountant en een vertegenwoordiging van de aandeelhouder. Naar aanleiding van de bespreking heeft de raad van commissarissen een aantal onderwerpen geformuleerd waaraan de raad in 2013 extra aandacht zal besteden.

De aandeelhouder

De aandelen van ProRail zijn in handen van de Nederlandse Staat, via de aparte rechtspersoon Railinfratrust BV. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu vertegenwoordigt de Staat. Als aandeelhouder is het ministerie onder meer bevoegd om:

- De leden van de raad van commissarissen te benoemen.
- De leden van het statutair bestuur te benoemen en te ontslaan.
- Een accountant opdracht te geven om de jaarrekening te controleren.
- De jaarrekening vast te stellen.
- Het bezoldigingsbeleid van het statutair bestuur vast te stellen.

Een andere taak van de algemene vergadering is het goedkeuren van voorgenomen besluiten van de directie. Welke dat zijn, staat in de statuten.

Het gaat onder meer om besluiten over:

- Wijzigingen in de strategie van de onderneming.
- Het aangaan van een ingrijpende, duurzame samenwerking met een andere rechtspersoon.

Als de minister volgens andere wet- en regelgeving al een goedkeurings- of instemmingspositie heeft over deze besluiten, dan is goedkeuring van de algemene vergadering niet nodig. De bevoegdheden van de aandeelhouder staan in de statuten, te vinden op Prorail.nl.

De aandeelhouder in 2012

De jaarlijkse vergadering van aandeelhouders vond 21 maart 2012 plaats. Daarbij nam de aandeelhouder kennis van het jaarverslag 2011 en stelde de jaarrekening 2011 vast. De accountant was bij deze bespreking aanwezig voor een toelichting op de bevindingen van de accountant naar aanleiding van de jaarrekening. Al eerder had de raad kennisgenomen van de bevindingen van de accountant over de jaarrekening.

Tijdens de vergadering besprak de aandeelhouder de winstbestemming over 2011. Omdat de winst € 0 was, vond geen besluitvorming plaats over de winstbestemming. Verder verleende de aandeelhouder kwijting aan commissarissen en leden van het bestuur over 2011. Daarnaast gaf de aandeelhouder goedkeuring aan de overdracht van de verantwoordelijkheid voor reisinformatie van ProRail naar NS. De aandeelhouder besloot mevrouw Zuiderwijk-Jacobs te herbenoemen als commissaris.

In 2012 besloot de aandeelhouder tot aanpassing van het bezoldigingsbeleid van het statutair bestuur van ProRail (zie het onderdeel Bezoldiging directie[link]). Dit na overleg met de raad van commissarissen. De aandeelhouder besloot ook – op initiatief van de raad – de vergoedingssystematiek van de raad aan te passen (zie onderdeel Bezoldiging raad van commissarissen[link]). In september 2012 sprak een vertegenwoordiging van de raad van commissarissen met de aandeelhouder over de algemene gang van zaken.

Bezoldiging raad van commissarissen

Tot 1 juli 2012 ontvingen commissarissen een vaste jaarlijkse vergoeding. Daarnaast kregen commissieleden een vergoeding per bijgewoonde vergadering. Vanaf 1 juli 2012 geldt een nieuwe systematiek: de vergoeding is een vast bedrag.

Vergoedingssystematiek raad van commissarissen (vergoeding in € per jaar, brutobedragen prijspeil 1 januari 2012)

Tot 1 juli 2012		
	Vaste vergoeding	Presentiegeld per bijgewoonde commissievergadering
President-Commissaris	30.636	2.083
Lid	19.480	2.083
Vanaf 1 juli 2012		

	Vaste vergoeding	Indien actief in een commissie (bedrag per commissie, waarbij selectie- en benoemingscommissie en de remuneratiecommissie als één commissie worden beschouwd)
President-Commissaris	30.560	7.500
Lid	19.432	7.500

De indexatie van de vergoedingen van de raad volgt de indexatie uit de CAO ProRail.

Een overzicht van de bezoldiging van de Raad van Commissarissen in 2012 is opgenomen in de jaarrekening.

Nevenfuncties leden raad van commissarissen

Naam	(Neven)functie
De heer M.A.M. Boersma	<p><i>Functie:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Onafhankelijk adviseur</i> <p><i>Nevenfuncties:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Voorzitter Raad van Commissarissen Telegraaf Media Groep. - Lid Raad van Commissarissen PostNL. - Voorzitter Raad van Toezicht VieCuri Medisch Centrum voor Noord-Limburg. - Non-executive Director Neste Oil Corporation, Finland. - Chairman Prometheus Energy Group, Redmond, Washington, USA. - Senior Adviser First State Investments, UK.
Mevrouw J.G.H. Helthuis	<p><i>Functie:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Directievoorzitter Monuta (uitvaartverzorging, tot 1 april 2012). - Adviseur Monuta (mei-juni 2012). <p><i>Nevenfunctie:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - geen
De heer W.E. Kooijman	<p><i>Functie:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Executive Vice President HR & Industrial Relations KLM. <p><i>Nevenfuncties:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Voorzitter Nederlandse Vereniging Personeelsmanagement & Organisatieontwikkeling (NVP).

	– Voorzitter van de European Works Council Air France-KLM (KLM).
De heer P.T.H. Timmermans	<i>Functie:</i> – CEO AWT-Group (vrachtvervoer per spoor in centraal Europa). <i>Nevenfunctie:</i> – geen
Mevrouw C.J.G. Zuiderwijk-Jacobs	<i>Functie:</i> – Voorzitter Transitie Raad van Bestuur Kamers van Koophandel en Syntens (vanaf november 2012). <i>Nevenfuncties:</i> – Commissaris Indaver (afvalbeheer). – bestuurslid PBLQ (advisering, onderzoek en opleiding voor de publieke sector).

Een actueel overzicht van de (neven)functies van de commissarissen staat op ProRail.nl.

Overig

ProRail heeft geen leningen verstrekt aan leden van de raad van commissarissen of directie. Het beleid is om dat ook niet te doen.

[RvC.2]

De raad als werkgever

De raad van commissarissen vervult binnen ProRail de rol van werkgever: ze draagt te benoemen leden van het statutair bestuur voor aan de aandeelhouder, benoemt de overige leden van de directie, beoordeelt hun prestaties en besluit over de beloning van de leden van de directie.

Samenstelling statutair bestuur ProRail

	Geboorte- jaar	Functie	Portefeuille	Datum In dienst	Datum eerste benoeming als bestuurder	Benoemd tot
Mevrouw M.W. Gout-van Sinderen	1954	president-directeur	Strategie, communicatie, human resources, Juridische zaken, innovatie en strategische en bestuurlijke relaties	11.04.11	11.04.11	11.04.15
De heer P.M.E. Dirix	1969	directeur Operatie	Beschikbaar, betrouwbaar en veilig spoor	01.01.11	01.01.11	01.01.15
De heer H.P.M.G. Steeghs	1957	directeur Financiën	Financiën, planning & control en facilitaire zaken	06.09.09	06.09.09	06.09.13

Statutair bestuur

De leden van het statutair bestuur worden benoemd door de algemene vergadering van aandeelhouders. Dit gebeurt op basis van een bindende voordracht van de raad van commissarissen (ten minste twee personen). De algemene vergadering bepaalt ook het aantal leden van het statutair bestuur, het bezoldigingsbeleid en ze wijst de voorzitter van het statutair bestuur aan.

Termijn

De leden van de directie worden benoemd voor een termijn van maximaal vier jaar. Dit volgens de statuten en de Nederlandse Corporate Governance Code. Na afloop van de eerste termijn kan herbenoeming volgen, weer voor maximaal vier jaar.

Bezoldiging statutair bestuur

In 2012 besloot de algemene vergadering het bezoldigingsbeleid voor het statutair bestuur per 1 januari 2012 aan te passen. De voorgenomen wijzigingen werden eerst besproken met de raad van commissarissen. De kern van het nieuwe beleid is:

- ProRail valt in de categorie Publiek van het Staatsdeelnemingenbeleid. In deze categorie mag de maximale beloning van leden van het statutair bestuur niet meer bedragen dan 130% van de brutobeloning van een minister (zijnde € 187.340, prijspeil 1 januari 2010). Hiermee wordt aangesloten bij de Wet normering bezoldiging topfunctionarissen publieke en semipublieke sector.
- De beloning van leden van het statutair bestuur bestaat per 1 januari 2013 uitsluitend uit een vaste component. De variabele component (tot 31 december 2010 maximaal 16% van het vaste salaris) is in twee stappen ingebouwd in het vaste salaris, met een conversiefactor van 0,5. Op 1 januari 2011 is 10% van de variabele beloning ingebouwd als 5% vaste component. Op 1 januari 2013 is de resterende 6% variabele beloning ingebouwd als 3% vaste inkomen. Per 1 januari 2013 is dus 8% (dat wil zeggen 50% van het variabele inkomen van 16%) als vast salaris ingebouwd. De bezoldiging van mevrouw Gout-van Sinderen, president-directeur, kent overigens geen variabele component. Dat is al zo vanaf haar indiensttreding.
- De raad van commissarissen bepaalt jaarlijks de beloningsontwikkeling en de verdere arbeidsvoorwaarden van de individuele leden van het statutair bestuur. Dat gebeurt op voorstel van de remuneratiecommissie. De beloningsontwikkeling moet passen binnen het bezoldigingsbeleid.
- De vergoeding bij vertrek van een lid van het statutair bestuur is maximaal een bruto jaarsalaris.

Bezoldiging statutair bestuur in 2012 en 2011

Een overzicht van de bezoldiging van het statutair bestuur in 2012 en 2011 is opgenomen in de jaarrekening.

Vervoer

De raad van commissarissen stelt aan de leden van de directie een leaseauto en een ov-jaarkaart ter beschikking.

Beoordelingscyclus directie

Na overleg met de directie stelt de raad van commissarissen jaarlijks een aantal doelstellingen vast:

- Collectieve doelstellingen, die gelden voor de directie als geheel.
- Individuele doelstellingen, die gelden per bestuur en bedrijfseenheid.
- Persoonlijke ontwikkeldoelen van de directie.

De doelstellingen worden vastgelegd in managementcontracten. De leden van de directie zijn verantwoordelijk voor de uitwerking van de doelstellingen in de managementcontracten van het management aan wie zij leidinggeven. Tweemaal per jaar bespreekt de raad de prestaties en de voortgang. In een

individueel gesprek na ongeveer een halfjaar, en in een collectief en individueel gesprek na afloop van dat jaar.

Functiezwaarte

De functiezwaarte van de directiefuncties zijn gewogen op basis van de Hay-systematiek. De directiefuncties kennen schalen, met een minimum en een maximum.

Beoordeling in 2012 over 2011

De raad van commissarissen besloot in 2012 over het jaar 2011 géén variabele beloning toe te kennen aan de leden van de directie met een variabele beloningscomponent. Hoewel de raad van commissarissen vindt dat de prestaties over 2011 een variabele beloning toestond, vond de raad het niet passend om die toe te kennen. Dit vanwege de winterproblemen in februari 2012 en een ICT-storing.

Beoordeling in 2013 over 2012

Begin 2013 besprak de raad van commissarissen het functioneren van de individuele leden van de directie en de directie als geheel. De definitieve afronding van de beoordeling over 2012 en de besluitvorming over toekenning van een eventuele variabele beloning over 2012 vindt in het eerste kwartaal van 2013 plaats. De variabele beloning is in 2012 voor het laatst van toepassing en bedraagt maximaal 6% van het vaste salaris.

Nevenfuncties leden statutair bestuur

Naam	Nevenfunctie
Mevrouw M.W. Gout-van Sinderen	<ul style="list-style-type: none"> – Lid Raad van Commissarissen Ymere. – Lid Raad van Toezicht Haagse Hogeschool. – Lid Raad van Advies ROC Midden Nederland. – Voorzitter bestuur Intercoach (onderdeel ministerie BZK; verzorgt coaching van leidinggevenden en adviseurs bij overheid).
De heer P.M.E. Dirix	– Lid Ledenraad Rabobank Alblasserwaard Noord en Oost.
De heer H.P.M.G. Steeghs	– Lid Raad van Commissarissen Rabobank Amersfoort e.o.

Functies die volgen uit de functie bij ProRail zijn niet opgenomen. Een actueel overzicht staat op ProRail.nl.

Relatie statutaire bestuur en niet-statutaire leden directie

De raad van commissarissen houdt toezicht en adviseert de directie van

ProRail. De directie draagt zorg voor de dagelijkse aansturing van ProRail. Alle directieleden zijn aanwezig bij de vergaderingen van de raad van commissarissen. De directie van ProRail bestaat uit de drie leden van het statutaire bestuur (zie onderdeel Samenstelling statutaire bestuur ProRail(link)) en de volgende twee niet-statutaire directieleden:

	Geboorte-jaar	Functie	Portefeuille	Jaar van Indiensttreding	Datum eerste benoeming als lid directie	Benoemd tot
De heer P.E.M. Buck	1952	Directeur Projecten	Aanleg en verbetering van spoorinfra en stations	1997	01.04.09	01.04.13
De heer P. Kraaijeveld	1968	Directeur Vervoer en dienstregeling	Goede klantrelatie met vervoerders en een eerlijke verdeling van de spoorcapaciteit	2005	01.04.09	01.04.13

De raad benoemt deze twee niet-statutaire leden van de directie voor een termijn van maximaal 4 jaar. Daarna is herbenoeming mogelijk. De beoordelingsgesprekken met deze directieleden worden gevoerd door de raad, die ook hun bezoldiging vaststelt. Het bezoldigingsbeleid van het statutair bestuur vormt hiervoor de basis.

De raad van commissarissen benoemde in 2013 de heer Kraaijeveld en de heer Buck voor een nieuwe periode van vier jaar als lid van de directie van ProRail.

Alle directieleden hebben de Nederlandse nationaliteit.

Raad en belangenverstrengeling

De raad van commissarissen hecht aan een goede taakinvulling als commissaris. Daarbij moet zelfs de schijn van belangenverstrengeling worden vermeden. De raad vindt dat raad en bestuur in 2012 onafhankelijk hebben kunnen functioneren. Er zijn geen onderwerpen besproken waarbij sprake was van mogelijk tegenstrijdige belangen.

Nevenfuncties van commissarissen moeten tijdig aan de president-commissaris worden gemeld. Dat staat in het Reglement Raad van Commissarissen. Als de president-commissaris vindt dat er sprake is – of kan zijn – van (een schijn van) belangenverstrengeling, dan heeft de commissaris schriftelijke toestemming nodig van de president-commissaris voor die nevenfunctie.

Stelt de president-commissaris (de schijn van) belangenverstrengeling vast, dan wordt de nevenfunctie niet uitgeoefend. Gaat het om een nevenfunctie van de president-commissaris, wordt zijn rol overgenomen door de vicevoorzitter.

Jaarrekening 2012

ProRail

Inhoud

Jaarrekening 2012

Balans per 31 december 2012

Winst- en verliesrekening 2012

Kasstroomoverzicht

Toelichting op balans en winst- en verliesrekening

Niet in de balans opgenomen regelingen

Overige gegevens

Resultaatbestemming

Controleverklaring

Balans per 31 december 2012

Bedragen in miljoenen euro's (vóór verwerking van het resultaat)

Activa		31 december 2012	31 december 2011
Vaste activa			
Materiële vaste activa	1	19.820	19.305
Financiële vaste activa	2	1	392
		19.821	19.697
Vlottende activa			
Vorderingen	3	171	132
Liquide middelen	4	590	585
		761	717
Totaal Activa		20.582	20.414
Passiva			
Eigen vermogen	5	5.704	5.702
Vorzieningen	6	208	213
Langlopende schulden	7	314	345
Kortlopende schulden	8	243	178
Overlopende passiva	9	14.115	13.976
Totaal Passiva		20.582	20.414

Winst- en verliesrekening 2012

Bedragen in miljoenen euro's

		2012	2011
Bijdragen	10		
Exploitatiebijdragen Rijksoverheid		816	838
Amortisatie Investeringsbijdragen		416	415
Gebruiksvergoeding		251	239
		1.483	1.492
Diverse bedrijfsopbrengsten	11		
Geactiveerde productie eigen bedrijf		115	126
Overige bedrijfsopbrengsten		55	64
		170	190
Bedrijfsopbrengsten		1.653	1.682
Exploitatiekosten	12		
Kosten van uitbesteed werk		-655	-651
Lonen en salarissen		-236	-228
Sociale lasten		-37	-32
Afschrijvingskosten		-626	-594
Overige waardeveranderingen vaste activa		-154	-166
Overige bedrijfskosten		-127	-174
		-1.835	-1.845
Vrijval herwaarderingsreserve	13	211	208
		-1.624	-1.639
Financiële baten en lasten	14	-11	-19
Bedrijfskosten		-1.635	-1.658
Resultaat uit gewone bedrijfsuitoefening voor mutatie egaliseringsreserve en belastingen	15	18	24
Mutatie egaliseringsrekening	16	-18	-24
Resultaat uit gewone bedrijfsuitoefening voor belastingen		0	0
Belastingen		0	0
Resultaat na belastingen		0	0

Kasstroomoverzicht 2012

Bedragen in miljoenen euro's

	2012	2011
Resultaat uit bedrijfsuitoefening	0	0
Aanpassingen voor:		
Mutaties egalisatierekening	18	24
Exploitatiedeel herwaardering	0	-2
Afschrijvingskosten vaste activa	626	594
Niet-actieveerbare investeringen/liquidatieresultaten	99	87
Vrijval herwaarderingsreserve	-211	-206
Amortisatie investeringsbijdragen	-416	-415
Desinvesteringen	55	79
Mutaties voorzeleningen	-7	29
Dotatie egalisatierekening	0	54
	164	244
Mutaties werkkapitaal		
Vorderingen	-39	210
Kortlopende schulden	85	68
Overlopende passiva (kortlopend)	37	-150
	64	128
Kasstroom uit operationele activiteiten	228	372
Investeringen materiële vaste activa:		
In opdracht van Rijksoverheid	-996	-1.076
In opdracht van Derden	-232	-246
Kasstroom uit investeringsactiviteiten	-1.228	-1.322
Investeringsbijdragen van Rijksoverheid	852	891
Investeringsbijdragen van Derden	187	239
Dividenduitkering	0	-92
Storting agio op aandelenemissie	0	155
Aflossing leningen (geen herfinanciering)	-31	-149
Onttrekkingen overlopende passiva	-3	-14
Kasstroom uit financieringsactiviteiten	1.005	1.030
Totale kasstroom	5	80
Liquide middelen einde boekjaar	590	585
Liquide middelen begin boekjaar	585	505
Mutatie liquide middelen	5	80

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

Algemeen

ProRail is een publieke dienstverlener in spoor mobiliteit die 24/7 zorgt voor een beschikbaar, betrouwbaar en veilig spoor voor klanten. Hiermee wil ProRail een belangrijke bijdrage leveren aan het non-stop in beweging en bereikbaar houden van Nederland.

Structuur van de onderneming

De juridische structuur van ProRail B.V. is een niet-beursgenoteerde vennootschap. Het bestuur van de vennootschap wordt gevormd door drie statutair directeuren. De raad van commissarissen houdt toezicht. We vermijden transacties met tegenstrijdige belangen van bestuurders of commissarissen. In 2012 waren er geen tegenstrijdige belangen.

Aandeelhouder

De Nederlandse Staat is, via Railinfratrust B.V., de enige aandeelhouder van ProRail B.V. Het aandeelhouderschap is ondergebracht bij het ministerie van Infrastructuur en Milieu. De statuten zijn van toepassing op de relatie met de algemene vergadering van aandeelhouders.

Railinfratrust B.V. te Utrecht consolideert de financiële gegevens van ProRail B.V. in haar geconsolideerde jaarrekening.

Grondslagen voor het opstellen van de jaarrekening

De jaarrekening is opgesteld in overeenstemming met de wettelijke bepalingen van Titel 9 Boek 2 BW en de uitwerkingen van de Richtlijnen voor de Jaarverslaggeving, uitgegeven door de Raad voor de Jaarverslaggeving. De hierna uiteengezette grondslagen voor de financiële verslaggeving zijn consistent toegepast voor de gepresenteerde perioden in deze jaarrekening. Als bedragen in de jaarrekening staan vermeld in miljoenen euro's (EUR), tenzij anders vermeld.

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 Milieu. Voor het inzicht wordt daarom afgeweken van de standaard indeling en model. De opstelling van de verloopstaat materiële vaste activa wijkt 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 en artikel 363 lid 4 Titel 9 BW 2. Hiermee is de onderverdeling van de verloopstaat materiële vaste activa uitgebreid. Daarnaast sluit de indeling beter aan bij de gehanteerde benamingen in de communicatie tussen ProRail en de Rijksoverheid.

Schattingen en onzekerheden

Bij het opstellen van de jaarrekening vormt de leiding van ProRail zich diverse oordelen en schattingen die invloed zijn op de toepassing van grondslagen en de gerapporteerde waarde van de balans en winst-en-verliesrekening. De schattingen en hiermee verbonden veronderstellingen zijn gebaseerd op ervaringen uit het verleden en verschillende andere factoren die gegeven de omstandigheden als redelijk worden beschouwd. De uitkomsten hiervan vormen de basis voor het oordeel over de boekwaarde van de balans die niet op eenvoudige wijze uit andere bronnen blijkt. De daadwerkelijke uitkomsten kunnen afwijken van deze schattingen. Schattingwijzigingen worden verwerkt in de periode waarin de schatting wordt herzien, indien de herziening alleen voor die periode gevolgen heeft, of in de periode van de herziening en toekomstige perioden, indien de herziening gevolgen heeft voor zowel de huidige als toekomstige perioden. De schattingen hebben met name betrekking op:

- levensduren van materiële vaste activa,
- bijzondere waardeverminderingen van vaste activa
- omvang van voorzieningen.

Ondanks de beste inschattingen van levensduren kan er sprake kan zijn van versnelde afschrijvingen, buiten afschrijving geraakt activa en boekverlozen doordat desinvesteringbeslissingen vaak tot stand komen door overwegingen die verder gaan dan de economische levensduur van een individueel actief.

Bijzondere transacties

In het jaar 2012 hebben een drietal transacties plaatsgevonden die hieronder extra belicht worden ten behoeve van balans en kasstroomoverzicht.

Maasvlakte II

Het Havenbedrijf Rotterdam heeft 12 km nieuw spoor aangelegd om de Euromax Terminal te verbinden met de havenspoorlijn. Deze verbinding is nodig omdat de oude verbinding opgebroken moest worden voor de nieuwe Yangtzehaven en Prinses Arianehaven. De 12 kilometer spoor zijn aangelegd door en voor rekening en risico van het Havenbedrijf Rotterdam. Op 28 oktober 2012 is de nieuwe spoorlijn in dienst genomen en is deze formeel door het Havenbedrijf Rotterdam aan ProRail overgedragen. Omdat de spoorlijn door en voor rekening en risico van het Havenbedrijf Rotterdam gebouwd is er afgesproken dat het Havenbedrijf Rotterdam de spoorlijn voor een bedrag van EUR 0,1 miljoen overdraagt aan ProRail omdat deze conform de spoorwetwet de hoofdspoorweg infrastructuur beheert. Per 28 oktober 2012 heeft ProRail de Maasvlakte II in lijn met de bouwkosten van het Havenbedrijf Rotterdam voor een bedrag van EUR 35 miljoen opgenomen in de balans onder materiële vaste activa (zie 1 Materiële vaste activa) en de investeringsbijdrage.

Overdracht Reisinformatie

Per 1 november 2012 heeft ProRail het onderdeel Reisinformatie (personeel en activa) overgedragen aan de Nederlandse Spoorwegen. Hiermee is een inkomende kasstroom van circa EUR 5 miljoen gemoeid. Het beheer van reisinformatiesystemen en de reisinformatiesystemen zelf blijven onderdeel van processen binnen ProRail. Aanleiding voor de overdracht is de toezegging van de Minister van Infrastructuur en Milieu aan de Tweede Kamer in 2011 om de Informatievoorziening aan reizigers op het spoor in één hand te brengen. Met de overdracht is EUR 42 miljoen aan materiële vaste activa (systeem Inlopius) overgedragen. Daarnaast zijn ook de bij Reisinformatie verbonden opbrengstcontracten, personeel, huisvesting en beheer overgedragen.

Opheffing FENS

ProRail beheerde de toevertrouwde geldmiddelen overeenkomstig de Raamovereenkomst met de NS Groep N.V. (FENS). Op 20 december 2000 hebben NS Groep N.V. en de juridische voorganger van ProRail (Railinfrabeheer B.V.) een raamovereenkomst gesloten. NS heeft een eenmalige financiële bijdrage ad EUR 1.338 miljoen aan Railinfrabeheer B.V. overgemaakt. ProRail heeft deze bijdrage gebruikt voor de beheerste toegang van de stations, de ontwikkeling van de OV-chipcard, de verbetering van de kwaliteit van de railinfrastructuur en de informatievoorziening op de stations.

Het FENS programma is in 2012 administratief beëindigd. De niet bestede middelen (zie toelichting Financiële vaste activa), in totaal EUR 296 miljoen, zijn voor een bedrag van EUR 273 miljoen overgedragen aan NS. De aan ProRail ter beschikking gestelde middelen ad. EUR 23 miljoen zijn als onderdeel van het lopende FENS programma gebonden aan de financiering van specifieke projecten. Deze middelen zijn opgenomen onder de Overlopende passiva (kortlopend) als geïdentificeerde projecten. De overdracht van EUR 273 miljoen aan NS is niet zichtbaar in het kasstroomoverzicht, aangezien deze FENS gelden niet onder het liquide middelen begrip in de jaarrekening zijn opgenomen.

Stelselwijzigingen

In 2012 zijn geen stelselwijzigingen doorgevoerd.

Wet Openbaarmaking uit Publieke middelen gefinancierde Topinkomens

Betoningen in het kader van de WOPT zijn, indien van toepassing, opgenomen in de toelichting.

Grondslagen voor de waardering van activa en passiva en voor de resultaatbepaling

Activa

Materiële vaste activa

Waardering

Materiële vaste activa worden gewaardeerd tegen actuele waarde, ingevuld door de vervangingswaarde onder aftrek van de over deze waarde op lineaire basis berekende afschrijvingen en bijzondere waardeverminderingen. Terreinen in de categorie Dragen, geleiden en doorsnijden en activa in de categorie Werken in constructie worden gewaardeerd tegen de aanschafwaarde onder aftrek van bijzondere waardeverminderingen.

De aanschafwaarde bestaat uit: 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. Indien de kosten van groot onderhoud aan materiële vaste activa niet voldoen aan activeringscriteria, worden deze direct ten laste gebracht van de winst- en verliesrekening.

De vervangingswaarde van de materiële vaste activa wordt bepaald door de aanschafwaarde jaarlijks te indexeren op basis van CBS-gegevens. Indien is besloten de activa te verkopen, te slopen of over te dragen, is de actuele waarde gelijk aan de verwachte (directe) opbrengstwaarde.

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

Afschrijvingen

De afschrijvingen worden lineair berekend en zijn gebaseerd op de verwachte gebruiksduur per onderscheidend component, rekening houdend met een eventuele restwaarde. Indien de verwachting omtrent de afschrijvingsmethode, gebruiksduur en/of restwaarde in de loop van de tijd wijzigt, worden deze als een schattingswijziging verantwoord.

De afschrijvingen op basis van vervangingswaarde worden ten laste van de winst- en verliesrekening gebracht als afschrijvingskosten. De ontvangen investeringsvergoeding van de Rijksoverheid is gebaseerd op de aanschafwaarde en wordt als jaaramortisatie verwerkt in de winst- en verliesrekening naar voortgang van de afschrijving van de activa waarop de vergoeding betrekking heeft. Het verschil tussen de afschrijvingen op basis van vervangingswaarde en de afschrijvingen op basis van de historische uitgaatsprijs wordt onttrokken aan de herwaarderingsreserve ten gunste van de winst- en verliesrekening.

De afschrijvingstermijnen in jaren zijn als volgt:

	Ondergrens	Bovengrens
Dragen, geleiden en doorsnijden	30	100
Energie	40	80
Transfer	5	100
Beheersing en communicatie	4	30
Beveiligen	20	50

Op Terreinen wordt niet afgeschreven

Bijzondere waardevermindering

Jaarlijks wordt onderzocht of er sprake is van een bijzondere waardevermindering van de 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 voor zover de gevormde herwaarderingsreserve voor dit actief niet toereikend is. 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.

Indien een bijzondere waardevermindering heeft plaatsgevonden, wordt jaarlijks nagegaan of er aanwijzingen bestaan of deze waardevermindering ten aanzien van de 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. Indien de verhoging de aanschafwaarde te boven gaat, zal dit deel ten gunste van een herwaarderingsreserve worden gebracht.

Financiële vaste activa

Deelnemingen

Deelnemingen worden tegen de zichtbaar eigen vermogen methode gewaardeerd. Overeenkomstig deze methode, worden de deelnemingen in de balans opgenomen tegen het aandeel van ProRail in het zichtbare eigen vermogen rekening houdend met haar aandeel in de resultaten van de deelnemingen van het moment van verwerving, bepaald volgens de grondslagen zoals vermeld in de jaarrekening van de deelneming. In de winst- en verliesrekening wordt het aandeel in het resultaat van de deelnemingen opgenomen. Indien en voor zover de vennootschap niet zonder beperking uitkering van de positieve resultaten kan bewerkstelligen, worden de resultaten in een wettelijke reserve opgenomen.

Overige financiële activa

Bij de eerste verwerking van financiële activa worden deze opgenomen tegen reële waarde vermeerderd met de direct daaraan toe te rekenen transactiekosten. Dit is niet van toepassing op de financiële activa welke in de winst- en verliesrekening tegen reële waarde met waardeveranderingen zijn verwerkt. Alle aan- en verkopen volgens standaard marktconventies van financiële activa worden opgenomen per de transactiedatum, dat wil zeggen de datum waarop ProRail de bindende overeenkomst aangaat.

De vorderingen worden opgenomen tegen geamortiseerde kostprijs (nominale waarde onder aftrek van een waarde correctie voor mogelijke oninbaarheid).

Passiva

Classificatie eigen vermogen en vreemd vermogen

Een financieel instrument wordt in de jaarrekening als vreemd vermogen of als eigen vermogen geclassificeerd overeenkomstig de juridische realiteit van de contractuele overeenkomst waaruit het financieel instrument voortvloeit. Om die reden is de egaliseringsreserve als vreemd vermogen aangemerkt.

Voorzieningen

Voorzieningen worden opgenomen voor in rechte afdwingbare of feitelijke verplichtingen van een onzekere omvang of met een onzeker tijdstip als gevolg van gebeurtenissen in het verleden. De omvang van de voorziening wordt bepaald door de beste schatting per balansdatum van de bedragen die noodzakelijk zijn om de desbetreffende verplichtingen en verliezen af te wikkelen. De voorziening omgevingswerken en de voorziening jubileumuitkering worden opgenomen tegen contante waarde, de overige voorzieningen worden opgenomen tegen nominale waarde. De voorziening omgevingswerken heeft betrekking op de te verwachten verplichtingen voor onderhoud en vernieuwing van door derden betaalde werken.

Langlopende schulden

Bij de eerste opname van financiële verplichtingen worden deze opgenomen tegen reële waarde verminderd met (in geval van een financiële verplichting die niet tegen reële waarde, met verwerking van waardeveranderingen in de winst-en-verliesrekening, is opgenomen) de direct daaraan toe te rekenen transactiekosten. De verplichtingen worden na de eerste waardering gewaardeerd tegen de geamortiseerde kostprijs volgens de effectieve-rentemethode. Resultaten worden in de winst-en-verliesrekening opgenomen zodra de verplichtingen niet langer op de balans worden opgenomen, alsmede via het amortisatieproces.

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 overlopend 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 bedragen die noodzakelijk zijn om de desbetreffende verplichtingen per balansdatum af te wikkelen. De voorziening wordt gewaardeerd tegen de contante waarde als het effect van de lijkswaarde van goud materiaal is (waarbij de disconteringsvoet vóór belastingen de actuele marktkrente weergeeft).

Investeringsbijdrage

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

Egaliseringsreserve

De egaliseringsreserve is het saldo van de historische resultaten uit gewone bedrijfsuitoefening en door de Rijksoverheid ingehouden tekentellingen bij het verlenen van de subsidiebeschikkingen. Dit saldo wordt verantwoord als overlopend passief omdat de Rijksoverheid deze beschouwt als direct opvraagbare c.q. verschuldigde subsidiebedragen.

Resultaatbepaling

Opbrengsten

Algemeen

Onder de bedrijfsopbrengsten (netto-omzet) wordt verstaan de subsidies uit hoofde van bestedingen, amortisatie van Investeringsbijdragen en opbrengsten uit levering van diensten.

Bijdragen

Onder Bijdragen Rijksoverheid worden de van de Rijksoverheid verkregen middelen voor capaciteitsmanagement, verkeersleiding, onderhoud en kapitaalasten van het landelijke railnet verantwoord. De exploitatiesubsidie wordt opgenomen op het moment dat aan alle voorwaarden is voldaan. Dit houdt in dat exploitatiesubsidie ten gunste de winst en verliesrekening komt in het jaar waarin de eerste samenhangende bestedingen worden verwerkt.

De van de Rijksoverheid ontvangen vergoedingen voor aanleg van vaste activa en vervanging van de bovenbouw worden op de Bijdragen in mindering gebracht en gepresenteerd als Investeringsbijdragen in de Overlopende passiva. Naar rato van afschrijving op de activa, wordt de post Investeringsbijdragen geamortiseerd. De amortisatie wordt gepresenteerd als Amortisatie Investeringsbijdragen in de winst- en verliesrekening.

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

Diverse bedrijfsopbrengsten

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

Onder Overige bedrijfsopbrengsten zijn met name opbrengsten van de voor derden uitgevoerde werkzaamheden opgenomen.

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 overigens wordt voldaan aan de voorwaarden voor het opnemen van voorzieningen.

Belastingen

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

Grondslagen voor het kasstroomoverzicht

Presentatie

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

Liquide middelen

Onder de liquide middelen zijn opgenomen de bedragen op bankrekeningen van ProRail die ter beschikking staan aan de bedrijfsactiviteiten van ProRail.

Interest

De interest ontvangsten en uitgaven zijn niet apart vermeld op het kasstroomoverzicht en gerubriceerd onder het resultaat uit bedrijfsuitoefening.

Investeringsbijdragen

De investeringsbijdragen bevatten de ontvangen bijdragen van overheden voor de realisatie van in gebruik genomen bouwprojecten.

Dividend

Dividenduitkeringen worden vermeld onder de kasstromen uit financieringsactiviteiten.

Financieel risicomanagement

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 heeft geen afgeleide financiële instrumenten (derivaten).

De primaire financiële instrumenten van ProRail dienen ter financiering van de operationele activiteiten van ProRail of vloeien direct uit deze activiteiten voort. Het beleid van ProRail is om niet te handelen in financiële instrumenten.

De belangrijkste risico's uit hoofde van de financiële instrumenten van ProRail zijn het rente-, het krediet- en het liquiditeitsrisico.

Het beleid van ProRail om deze risico's te beperken, luidt als volgt:

Rente risico

De langlopende vorderingen en leningen van ProRail hebben een vast rentepercentage waardoor ProRail een aanvaardbaar risico loopt dat de waarde van de vorderingen en 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.

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 haar 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.

De kortlopende vorderingen kunnen ingedeeld worden in de volgende categorieën:

- Vorderingen op de Rijksoverheid: EUR 0 miljoen
- Vorderingen op andere overheden: EUR 46 miljoen
- Vorderingen op de Belastingdienst: EUR 25 miljoen
- Vorderingen op andere partijen: EUR 98 miljoen

Reële waarde

Onder de reële waarde wordt verstaan het bedrag waarvoor een actief kan worden verhandeld of een verplichting kan worden afgewikkeld tussen ter zake goed geïnformeerde partijen, die tot een transactie bereid en onafhankelijk van elkaar zijn (in het Besluit actuele waarde 'marktwaaarde' genoemd).

De boekwaarde van de liquide middelen benadert de reële waarde vanwege de korte looptijd 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.

Per 31 december 2012 zijn er geen concrete plannen voor vervroegde aflossing op langlopende schulden.

WATCO-activa

	Dragen, geleiden en dooranlijden	Energie	Beheersen en communicatie	Beveiligen	Transfer	Werken in constructie	Totaal
Stand per 31 december 2011							
Aanschafwaarde	21.429	4.548	1.284	2.818	4.215	1.996	38.290
Cumulatieve afschrijvingen	-8.764	-2.916	-794	-1.721	-2.801	-	-16.885
Stand per 31 december 2011	12.675	1.633	480	1.097	1.414	1.996	19.385
Investeringen	-	-	-	-	-	1.228	1.228
Ingebruikname	787	129	103	93	210	1.322	0
Niet actieveerbare investeringen	-	-	-	-	-	98	-99
Desinvesteringen (incl. cum. afschr.)	42	2	3	-	8	-	-55
Jaarschrijving	357	62	79	66	62	-	-826
Herwaardering	178	4	4	2	24	-	213
Overige mutaties	8	1	36	1	2	104	-146
Totaal mutaties in 2012	559	70	-11	28	166	-297	615
Stand per 31 december 2012							
Aanschafwaarde	22.288	4.665	1.328	2.916	4.388	1.699	37.283
Cumulatieve afschrijvingen	-9.054	-2.862	-849	-1.780	-2.808	-	-17.483
Boekwaarde	13.234	1.703	479	1.125	1.580	1.699	19.800
Boekwaarde op basis van historische aanschafwaarde	10.057	1.315	433	946	1.270	1.699	15.720

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

Categorieën Materieel vaste activa:

	Dragen, geleiden en dooranlijden	Energie	Beheersen en communicatie	Beveiligen	Transfer
Terrinen	787				
Aardebss (incl. voorzieningen)	1.058				
Bovenbouw (incl. ballast)	3.841				
Bruggen	3.878				
Tunnels	2.502				
Overige (zoals: overwegen en geluidschermen)	1.090				
Bovenleiding en draagconstructies		1.081			
Onderstations/voedingsinstallaties		622			
Hard- en software van de systemen voor de aansturing van de treindienst				150	
Reizigersinformatiesystemen				82	
Telecommunicatienetwerken				228	
Overige communicatieapparatuur				19	
Beaanvak- en emplacementabeveiliging (zoals: detectiesystemen, signalen en treinbeveiligingsystemen)					1.125
Perrons inclusief overkappingen					735
Toegang tot perrons (zoals: roltrappen, liften, bruggen en tunnels)					341
Publieke aandeel in stationsgebouwen					288
Fietsenstallingen					218
Totaal	13.234	1.703	479	1.125	1.580

Investeringen en Niet actieveerbare investeringen

De investeringen in vaste activa bedroegen in 2012 EUR 1.228 miljoen en zijn 7% lager dan in 2011 (EUR 1.322 miljoen). In de presentatie is ervoor gekozen de investeringen bruto te presenteren en op een afzonderlijke regel de Niet actieveerbare investeringen te verantwoorden.

Geïncideerd door Ministerie van Infrastructuur en Milieu			
Grote stations vernieuwingsprojecten	Uitbreiding	126	10%
Randstadspoor (omgeving Utrecht)	Uitbreiding	78	6%
Deift spoorzone	Uitbreiding	69	6%
Hanzelijn	Uitbreiding	85	5%
Geoordeerde programma's *	Uitbreiding	183	13%
Overige uitbreidingsprojecten	Uitbreiding	185	15%
Bovenbouwvernieuwingsprojecten **	Vervanging	120	10%
Overige vervangingsprojecten	Vervanging	190	15%
Subtotaal ministerie		998	81%
Geïncideerd door derden			
Projecten provincies en gemeenten		201	16%
Projecten FENS		31	3%
Subtotaal derden		232	19%
Totaal investeringen		1.228	100%

* Geoordeerde programma's zijn groepen projecten die tezamen een bepaalde investering realiseren. Voor deze programma's worden geoordeerde gelden door het ministerie van Infrastructuur en Milieu beschikbaar gesteld. Voorbeelden zijn de programma's Reislijdwinst, Herstel Plan Spoor fase 2 en Stop Tonend Sein.

** Bovenbouwvernieuwingsprojecten hebben betrekking op de vervanging van ballast, dwarsliggers, spoorstaven, bevestigingsmaterialen en wissels.

Ingebruikname

De in gebruik genomen vaste activa in 2012:

Hanzelijn	610
Grote stations vernieuwingsprojecten	143
Bovenbouw vernieuwingsprojecten	86
Randstadspoorprojecten	67
Bouw diverse onderdoorgangen	58
Aanleg nieuwe hallen	61
Sporen in Arnhem	37
Maasvlakte II	35
Diverse kleinere projecten	327
	1.322

Niet activeerbare investeringen

Dit betreft in 2012:

Rijn-Gouwe lijn (niet doorgaan Light rail deel van het project)	11
Bovenbouwprojecten (niet activeerbare deel)	11
Herbouw verkeersleiding systeem	9
Zwolle Spoor (als gevolg van gewijzigde scope perontunnel)	7
Saal (uitgaven door scopewijzigingen)	5
Deift spoorzone (uitgaven kabels en leidingen darden)	5
Sloopkosten bij diverse projecten	5
Betuweroefte Nazorg (gevelsotellen)	4
Hanzelijn (diverse eenmalige uitgaven)	4
Vertramming Zwolle-Kampen (stopzaten van het project)	3
Infoplus (verplaatsingskosten klokken)	3
Utrecht CS - Amsterdam Rijnkanaal (niet meer bruikbare engineeringproducten)	3
Gekuldregister	3
Diverse kleinere projecten	26
	99

Desinvesteringen

De desinvesteringen zijn veroorzaakt door met name onderstaand projecten:

Sloop bij reguliere bovenbouwvervangingsprojecten	20
Sloop in het kader van grote functiewijzigingsprojecten (grote stations vernieuwingsprojecten, Hanzelijn, Randstadspoor en sporen in 's-Hertogenbosch)	20
Sloop in het kader van vervangingsprojecten	8
Diverse kleinere projecten	7
	55

Herwaardering

De herwaardering van de materiële vaste activa in 2012 is gebaseerd op de samengeleide indexcijfers van de CBS-maandstatistieken over de periode september 2011 tot en met augustus 2012. De gehanteerde indexcijfers laten een inflatiecorrectie zien van 0,07% tot 1,89%.

Overige mutaties

De mutatie bij de materiële vaste activa betreft de overdracht van Reizigersinformatie systemen naar de NS (EUR 42 miljoen). Onder overige mutaties bij de materiële vaste activa zijn tevens opgenomen overboekingen van categorieën activa naar aanleiding van recente inzichten in de verschillende typen objecten.

De mutatie bij de Werken in Constructie betreft herubricering in verband met het economisch eigendom van objecten (EUR 95 miljoen), overdracht van Reizigersinformatie naar NS (EUR 3 miljoen) en correctie op investeringen voorgaande jaren (EUR 6 miljoen).

Buiten afschrijving geraakte activa

De post Materiële vaste activa bevat een groot aantal objecten waarvan de afschrijvingstermijn is verstreken en daarmee buiten afschrijving geraakt. De technische staat van deze objecten laat toe dat deze objecten niet op korte termijn vervangen behoeven te worden. Het gaat hierbij met name om: stationsgebouwen, spoorbruggen, beveiliging, bovenleiding en draagconstructie, perronkappen en bovenbouw.

2. Financiële vaste activa	Deelnemingen	Overige vorderingen	Total
Stand per 31 december 2011	1	391	392
Toevoegingen	-	3	3
Onttrekkingen	-	-98	-98
Overdracht	-	-298	-298
Stand per 31 december 2012	1	0	1

Deelnemingen

Onder Deelnemingen is opgenomen het belang in ReIned B.V. en het belang in Keyrail B.V.

ReIned B.V. heeft ten doel het optimaal uitnutten van capaciteit van glasvezelnetten en kabels ten behoeve van data- en telecommunicatie. De vennootschap is statutair gevestigd te Utrecht en heeft een geplaatst aandelenkapitaal van EUR 18.000. ProRail B.V. neemt voor 50% deel in het eigen vermogen. De zichtbare eigen vermogenswaarde van ReIned B.V. per 31 december 2012 bedraagt EUR 2 miljoen (2011: EUR 1 miljoen).

Keyrail B.V. beheert en exploiteert de goederenspoorlijn tussen de Rotterdamse haven en de grens van Nederland met Duitsland (de havenspoorlijn en de Betuweroefte). De vennootschap is statutair gevestigd te Rotterdam en heeft een geplaatst aandelenkapitaal van EUR 18.000. ProRail B.V. neemt voor 60% deel in het eigen vermogen. In 2006 heeft ProRail B.V. een eerste storting in het aandelenkapitaal van Keyrail B.V. gedaan ter grootte van EUR 500.000. ProRail B.V. zal maximaal een kapitaal van EUR 13 miljoen beschikbaar stellen. De zichtbare eigen vermogenswaarde van Keyrail B.V. per 31 december 2012 bedraagt EUR 1 miljoen (2011: EUR 1 miljoen).

Overige vorderingen

Overige vorderingen betreffen de aan ProRail B.V. toevertrouwde geldmiddelen overeenkomstig de Raamovereenkomst met de NS Groep N.V. (FENS). Het FENS programma is in 2012 administratief beëindigd. De niet bestede middelen, in totaal EUR 298 miljoen, zijn voor een bedrag van EUR 273 miljoen overgedragen aan NS. De aan ProRail ter beschikking gestelde middelen ad. EUR 23 miljoen zijn als onderdeel van het lopende FENS programma gebonden aan de financiering van specifieke projecten. Deze middelen zijn opgenomen onder de Overlopende passiva (kortlopend) als geïdentificeerde projecten.

Vorderingen

	31 december 2012	31 december 2011
Vorderingen op derden	97	80
Vordering op de Rijksoverheid	0	4
Vorderingen op deelnemingen	8	6
Vorderingen omzetbelasting	25	1
Vorderingen omgevingswerken	23	16
Vorderingen uit hoofde van door derden veroorzaakte schade	10	14
Overige vorderingen	3	0
Overlopende activa	5	11
Totaal	171	132

Bij de waardering van de vorderingen is bij de vorderingen op derden en door derden veroorzaakte schade rekening gehouden met mogelijke oninbaarheid ad EUR 12 miljoen (2011: EUR 13 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.

Vordering op de Rijksoverheid

Ultimo 2012 bestonden er geen vorderingen op de Rijksoverheid.

Vorderingen op deelnemingen

	2012	2011
Voorgesloten bedragen aan Reïned	2	2
Vooruitbetaalde huur glasvezelkabelnet aan Reïned (looptijd tot en met 2019)	2	2
Gefactureerde, nog niet ontvangen bedragen van Keyrail	3	0
Nog te factureren aan Keyrail wegens geleverde diensten	1	2
Totaal	8	6

Vorderingen omzetbelasting

De vordering op de belastingdienst per ultimo 2012 bestaat uit de aangifte omzetbelasting over het vierde kwartaal 2012, groot EUR 24 miljoen, alsmede twee specifieke vorderingen omzetbelasting uit voorgaande jaren die ter goedkeuring aan de Inspecteur zijn voorgelegd. Per ultimo 2011 bestond er per saldo een verplichting inzake de omzetbelasting (zie Kortlopende schulden), het verschil valt vrijwel volledig te verdereken door een additionale verrekening van subsidiebedragen met het Ministerie van Infrastructuur en Milieu in 2011.

Vorderingen omgevingswerken

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.

	2012	2011
Stand per 1 januari	16	32
Kosten in het boekjaar	43	60
Gedeclareerde bedragen in het boekjaar	-36	-66
Stand per 31 december	23	16

Vorderingen uit hoofde van door derden veroorzaakte schade

Het saldo bestaat uit vorderingen op derden die schade hebben veroorzaakt aan eigendommen van ProRail.

Liquide middelen

	31 december 2012	31 december 2011
Totaal banktegoeden	690	585

ProRail houdt haar banktegoeden aan op een speciale rekening bij het ministerie van Financiën conform de Comptabiliteitswet. Van deze gelden ad EUR 590 miljoen is EUR 400 miljoen uitgezet als daggeldlening (2011: EUR 310 miljoen) bij de Rijksoverheid.

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

In de liquide middelen is een bedrag van EUR 2 miljoen aan afgegeven garanties voor met name huurovereenkomsten begrepen. Tevens is een bedrag ad EUR 2 miljoen aangehouden op een aparte bankrekening op grond van een afgesloten overeenkomst tot bewaargeving. Over deze beide bedragen kan ProRail niet vrij beschikken.

	Gestort Kapitaal	Wettelijke reserve deelnemingen	Agio	Herwaarderings- reserve	Overige reserves	Onverdeeld resultaat	Totaal
Stand per 31 december 2011	0,02	0,3	1.599	4.098	5	0	5.702
Mutaties 2012:							0
Resultaat deelnemingen	-	0,1	-	-	-	-	0
Resultaat lopend boekjaar	-	-	-	-	-	-	0
Herwaardering vaste activa lopend boekjaar	-	-	-	213	-	-	213
Vrijval herwaarderingsreserve MVA	-	-	-	-211	-	-	-211
Stand per 31 december 2012	0,02	0,4	1.599	4.100	5	0	6.704

Aandelenkapitaal

Het maatschappelijke aandelenkapitaal bedraagt EUR 90.000 en is verdeeld in 200 aandelen van elk EUR 450. Het geplaatste en gestorte aandelenkapitaal bestaat uit 44 aandelen (2011: 44 aandelen) en bedraagt EUR 19.800 (2011: EUR 19.800). Alle geplaatste en volgestorte aandelen zijn in handen van Raailinfrastruct B.V., statutair gevestigd te Utrecht. De aandelen van Raailinfrastruct B.V. zijn 100% in handen van het ministerie van Infrastructuur en Milieu, gevestigd te 's-Gravenhage.

Wettelijke reserve deelnemingen

De wettelijke reserve deelnemingen is gevormd voor het deel van het eigen vermogen van de deelnemingen dat niet zonder beperking kan worden uitgekeerd.

Agio

Agio is ontstaan door kapitaalsorten op de uitgifte van aandelen boven de nominale waarde.

Herwaarderingsreserve

De (wettelijke) herwaarderingsreserve bevat de ongereaaliseerde herwaardering op de materiële vaste activa. In 2012 is de herwaarderingsreserve met EUR 213 miljoen toegenomen door een stijging van de vervangingswaarde van de materiële vaste activa. Een bedrag van EUR 211 miljoen is vrijgevalen als amortisatie in de winst- en verliesrekening. ProRail verwacht geen fiscale resultaten uit hoofde van herwaardering, daarom is geen belastinglatenive gevormd.

Overige reserves

De overige reserves bevatten de vrij uitkeerbare reserves

Onverdeeld resultaat

Onder het Onverdeeld resultaat zijn de jaarlijkse exploitatieresultaten verantwoord. In 2012 is een nettoresultaat van EUR 0 miljoen (2011: EUR 0 miljoen) behaald.

	Omgevingswerken			Jubileum- uitkeringen	Diversen	Totaal
	Onderhoud	Vernieuwing				
Stand per 31 december 2011	30	146	6	31	213	
Toevoegingen	6	4	1	7	20	
Oprenting	1	2	0	0	3	
Onttrekkingen	-7	-1	-1	0	-9	
Vrijval	0	-9	0	-12	-21	
Stand per 31 december 2012	32	142	6	26	206	

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 aan de voorziening toegevoegd voor de financiering van periodiek onderhoud aan en toekomstige vernieuwing van deze objecten. Hiernaast is er sprake van oprenting tegen 1,83% (2011: 2,3%). Ten aanzien van de onttrekkingen bij onderhoud wordt verondersteld dat deze gelijk zijn aan de jaarlijkse inruitingen en oprenting over de gestorte afkoopsommen. Bij vernieuwing worden de onttrekkingen uitgevoerd op basis van feitelijk mutaties vanuit de projecten (EUR 11 miljoen). De voorziening heeft overwegend een langlopend karakter. Het kortlopende deel van de voorziening heeft betrekking op de jaarlijkse onttrekkingen aan de voorziening voor de uitvoering van de onderhoudswerkzaamheden.

Jubileumuitkeringen

Medewerkers van ProRail ontvangen een jubileumgratificatie bij een dienstverband van 12,5, 25 en 40 jaar. De vergoeding bij het 12,5 jaar dienstverband bedraagt 25% van het CAO loon. Bij een dienstverband van 25 en 40 jaar ontvangt een medewerker een gratificatie van eenmaal het bruto maandloon. De voorziening bevat de voorwaardelijk opgebouwde rechten van medewerkers per 31 december 2012.

De gehanteerde veronderstellingen zijn als volgt:

Disconteringsvoet	2,15%
Arbeidsongeschiktheidsrisico	0,13% - 1,72% (leeftijdsonafhankelijk)
Kans uitdiensttreding	1% - 6% (leeftijdsonafhankelijk)
Algemene loonrondte	2%
Individuele verhogingen	0% - 4% (leeftijdsonafhankelijk)

Diversen

De voorziening Diversen is onder meer bestemd voor de dekking van de mogelijke uitkomsten inzake lopende claims en procedures en voor de dekking van kosten van lopende reorganisaties.

Onderhandse leningen		
	31 december 2012	31 december 2011
Onderhandse leningen	314	345
Totaal	314	345

Onderhandse leningen

End 2012 heeft een reguliere aflossing van langlopende schulden bij institutionele geldverstrekkers van EUR 31 miljoen plaatsgevonden.

	Ministerie van Infrastructuur en Milieu	Ministerie van Financiën	Institutionele beleggers	Totaal
Stand per 31 december 2011	0	241	104	345
Toevoegingen	0	0	0	0
Aflossingen	0	0	-31	-31
Stand per 31 december 2012	0	241	73	314

Specifieke onderhandse leningen	< 1 jaar	1 - 5 jaar	> 5 jaar	Totaal
2% tot 4%	0	166	75	241
4% tot 8%	0	0	0	0
8% tot 8%	0	0	73	73
Totaal	0	166	148	314

De reële waarde van de langlopende schulden bedraagt EUR 393 miljoen en is bepaald met behulp van beschikbare marktformules en schattingsmethoden. De marktwaarde van de langlopende schulden is geschat aan de hand van de contante waarde van de toekomstige kasstromen tegen de geldende marktkrente. Als grondslag voor de marktkrente is hierbij gebruik gemaakt van rentevoeten op Nederlandse staatsleningen met vergelijkbare looptijd.

Kortlopende schulden		
	31 december 2012	31 december 2011
Leveranciers en handelscrediteuren	74	63
Schulden aan deelnemingen	5	10
Kortlopende schulden Rijksoverheid	149	92
Belastingen en sociale lasten	12	20
Overige kortlopende schulden	3	3
Totaal	243	178

De Kortlopende schulden hebben een looptijd korter dan 1 jaar.

Leveranciers en handelscrediteuren

Hieronder zijn opgenomen de ontvangen en nog niet betaalde facturen met name van aannemers voor lopende projecten en onderhoud aan de spoorinfrastructuur. In december 2012 zijn ten opzichte van december 2011 relatief hoge facturen ontvangen. Daarnaast zijn in december 2012 minder facturen betaald dan in december 2011. Beide effecten tezamen verklaaren de stijging van de verplichting.

Schulden aan deelnemingen

De schulden aan deelnemingen betreffen te betalen bedragen aan Keyrail B.V.

Kortlopende schulden Rijksoverheid

De kortlopende schulden Rijksoverheid hebben met name betrekking op terug te betalen beschude middelen 2011 en 2012.

Belastingen en sociale lasten

De kortlopende schulden inzake belastingen en sociale lasten bestaan uit de te betalen loonheffing over december 2012 ad EUR 12 miljoen (2011: EUR 11 miljoen). Over het vierde kwartaal van 2012 is er sprake van een vordering inzake omzetbelasting, deze is opgenomen onder Vorderingen (2011: EUR 9 miljoen verschuldigd).

De Overlopende passiva		
	31 december 2012	31 december 2011
NS Groep NV inzake raamovereenkomst (FENS)	0	391
Bijdragen inzake stationsprojecten	7	10
Investeringsbijdragen	13.771	13.293
Egalisatiereserve	7	-11
Fonds winterweer	8	8
Overlopende passiva (kortlopend)	322	265
Totaal	14.116	13.978

NS Groep N.V. Inzake raamovereenkomst (FENS)

Op 20 december 2000 hebben NS Groep N.V. en de juridische voorganger van ProRail (Railinfra-beheer B.V.) een raamovereenkomst gesloten. NS heeft een eenmalige financiële bijdrage ad EUR 1.338 miljoen aan Railinfra-beheer B.V. overgemaakt. ProRail heeft deze bijdrage gebruikt voor de beheerste toegang van de stations, de ontwikkeling van de OV-chipcard, de verbetering van de kwaliteit van de railinfrastructuur en de informatievoorziening op de stations. In 2012 is een bedrag van EUR 98 miljoen (2011: EUR 176 miljoen) gedeclareerd en een bedrag van EUR 3 miljoen (2011: EUR 7 miljoen) ontvangen aan rentebaten. Het FENS programma is in 2012 administratief beëindigd. De niet bestede middelen (zie toelichting Financiële vaste activa), in totaal EUR 298 miljoen, zijn voor een bedrag van EUR 273 miljoen overgedragen aan NS. De aan ProRail ter beschikking gestelde middelen ad. EUR 23 miljoen zijn als onderdeel van het lopende FENS programma gebonden aan de financiering van specifieke projecten. Deze middelen zijn opgenomen onder de Overlopende passiva (kortlopend) als geïmmerseerde projecten.

Bijdragen inzake stationsprojecten

Ten behoeve van de financiering van commerciële voorzieningen in grote stations vernieuwingsprojecten, de zogeheten Nieuwe Sleutel Projecten, is door NS Stations (vh: NS Poort) in totaal EUR 113 miljoen (prijspeil 1 januari 2006) toegezegd. Op de initiale overeenkomsten zijn indexeringen toegepast voor in totaal EUR 12 miljoen en zijn contractwijzigingen overeengekomen voor in totaal EUR -25 miljoen, waarmee het totaal van de overeengekomen toezeggingen EUR 100 miljoen bedraagt. Het verloop van deze bijdragen in 2012 is:

	Ontvangsten	Rente	Uitgaven	Totaal
Stand per 1 januari 2012	48	2	-40	10
Mutaties 2012	18	0	-19	-3
Stand per 31 december 2012	64	2	-59	7

Investeringsbijdragen

De investeringsbijdragen betreffen de bijdragen van de Rijksoverheid en van derden voor de financiering van investeringen in 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 materiële vaste activa.

In de investeringsbijdragen is een voorziening, groot EUR 60 miljoen (2011: EUR 49 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).

	Rijksoverheid	Derden	Totaal
Stand per 31 december 2011	11.632	1.661	13.293
Ontvangen bijdragen	852	187	1.039
Desinvesteringen	-71	-30	-101
Jaaramortisaties (vrijval)	-279	-41	-320
Amortisatie afschrijving voorgaande jaren	4	1	5
Overige mutaties	-65	-80	-145
Stand per 31 december 2012	12.073	1.698	13.771

Ontvangen bijdragen

De toevoegingen van de investeringsbijdragen betreffen de ontvangen bijdragen van de Rijksoverheid voor 2012 ad EUR 852 miljoen (2011: EUR 891 miljoen) en van derden, met name gemeenten en provincies, ad EUR 187 miljoen (2011: EUR 239 miljoen).

Het aandeel waarover niet wordt afgeschreven heeft betrekking op terreinen en bedraagt ultimo 2012 EUR 615 miljoen (2011: EUR 579 miljoen).

Desinvesteringen

De desinvesteringen hebben grotendeels betrekking op projecten binnen de categorie Werken in constructie (EUR 77 miljoen). Het restant (EUR 24 miljoen) heeft betrekking op boekwaardeverliezen.

Jaaramortisaties

De jaaramortisaties 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 betrekking op aanpassingen van investeringsbijdragen als gevolg van mutaties in de egalisatie in verband met economisch eigendom derden (EUR 81 miljoen), overdracht reisinformatie (EUR 40 miljoen), correctie ontvangen bijdragen voorgaande jaren (EUR 21 miljoen), incidentele resultaten Derden (EUR 7 miljoen) en donatie aan het AK schommelfonds (EUR -14 miljoen). Tevens is een bedrag, groot EUR 13 miljoen, onttrokken aan het AK schommelfonds uit hoofde van AK op gerealiseerde projecten, dit bedrag is toegevoegd aan de Ontvangen bijdragen Rijksoverheid.

Egalisatiereserve

De egalisatiereserve is het saldo van de historische resultaten uit gewone bedrijfsuitoefening en door de Rijksoverheid ingehouden taakstellingen bij het verlenen van de subsidiebeschikkingen. Dit saldo wordt verantwoord als overlopend passief omdat de Rijksoverheid deze beschouwt als direct opvraagbare o.q. verschuldigde subsidiebedragen. Op verzoek van het ministerie van Infrastructuur en Milieu is de uiteensplitsing van de egalisatiereserve weer ongedaan gemaakt.

	2012	2011
Stand per 31 december 2011	-11	-88
Mutatie resultaat	18	24
Dotatie	0	53
Stand per 31 december 2012	7	-11

Mutatie resultaat

De mutatie resultaat 2012 ad EUR 18 miljoen (2011: EUR 24 miljoen) betreft het verschil tussen de verleende subsidie in 2012 respectievelijk 2011 en de werkelijke kosten van de door subsidievariane opgedragen taken.

Dotatie

Bij de vaststelling van de subsidie over 2010 is door het ministerie van Infrastructuur en Milieu in 2011 een aanvulling op de egalisatiereserve, groot EUR 53 miljoen, toegekend. Daarmee valt de egalisatiereserve weer binnen de met het ministerie afgesproken bandbreedte van 5% van de gemiddelde subsidie 2006-2010.

Fonds winterweer

Ter dekking van toekomstige uitgaven bij zwaar winterweer is voor extra benodigde inzet van stations- storingsploegen in 2011 een fonds nog te besteden subsidiegelden van EUR 8 miljoen gevormd. Het fonds kent een maximale omvang van de verwachte extra kosten voor twee achtereenvolgende jaren met extreem winterweer, te weten EUR 8 miljoen. In 2012 hebben zich geen situaties voorgedaan die leiden tot een onttrekking uit het fonds.

Overlopende passiva (kortlopend)

	31 december 2012	31 december 2011
Rijksoverheid:		
Voorfinanciering van geïmplementeerde programma's (onder andere Stop Tonend Sein, wachtruimten, Beschikbaarheid in zicht)	67	100
Overloep van ontvangen exploitatiebijdragen naar volgende jaren	5	7
Derden:		
Af te dragen rente van onderhandse leningen	1	1
Vooruit ontvangen gelden van de Europese Unie	8	
Vooruit ontvangen gelden van lagere overheden en derden	15	8
FENS projecten	23	0
Diverse personeelsaanspraken (onder andere aanspraken vakantiegeld en vrijetijdsaanspraken)	26	26
Vooruit gefactureerd aan derden	12	3
Geleverde prestaties, waarvoor nog geen factuur door de aannemer o.q. leverancier is ingediend	164	138
Overige nog te betalen kosten	2	5
	322	285

	2012	2011
Exploitatiebijdragen Rijksoverheid	818	838
Amortisatie investeringsbijdragen	416	415
Gebruiksvergoeding	251	239
Totaal	1.485	1.492

Exploitatiebijdragen Rijksoverheid

Deze verantwoorde bijdragen ad EUR 818 miljoen (2011: EUR 838 miljoen) betreffen de van de Rijksoverheid verkregen middelen voor capaciteitsmanagement, verkeersleiding, onderhoud en kapitaalkosten van het landelijke railnet. De verantwoorde bijdragen bestaan uit de onderstaande componenten:

Specificatie opbouw exploitatiebijdragen	2012	2011
Initiële beschikking op (subsidie-)aanvraag	1.165	1.224
Aanvullende subsidiebeschikking	12	-23
Vaststelling subsidie	0	0
	1.177	1.201
Overige (project-)beschikkingen	62	25
Overloop vanuit beschikkingen voorgaand jaar	7	28
	69	63
	1.236	1.284
Financiering investeringswerken	-363	-344
Reservering Fonds winterweer	0	-8
Keyrail	-27	-35
Vrijval beschikte middelen	-25	-23
Overheveling projecten naar volgend jaar	-5	-8
	-420	-418
Totaal exploitatiebijdragen	816	838

Amortisatie Investeringsbijdragen

	2012	2011
Totaal	416	415

De amortisatie betreft de door de Rijksoverheid of derden betaalde vergoedingen voor investeringsprojecten. Deze vrijval vindt plaats naar rato van afschrijvingen en desinvesteringen op de door genoemde partijen gefinancierde materiële vaste activa.

Gebruiksvergoeding

	2012	2011
Opbrengsten gebruiksvergoeding	255	242
Prestateregelingen	-4	-3
Totaal	251	239

De in rekening gebrachte gebruiksvergoeding bedraagt EUR 255 miljoen (2011: EUR 242 miljoen), waarvan 239 EUR miljoen (2011: EUR 228 miljoen) voor personenvervoerders en EUR 16 miljoen (2011: EUR 14 miljoen) voor goederenvervoerders en overige vervoerders. Deze bedragen hebben betrekking op de aan spoorwegondernemingen in rekening gebrachte vergoedingen voor het gebruik van het gemengde net inclusief HSL-Zuid. De toename van EUR 13 miljoen ten opzichte van 2011 is te verklaren door enerzijds een positief volume-effect van EUR 3 miljoen en anderzijds een positief prijseffect van EUR 10 miljoen. Het volume-effect heeft betrekking op een toename van het reizigersvervoer. Daarnaast is er voor EUR 4 miljoen verrekend met de spoorwegondernemingen vanwege overeengekomen prestateregelingen met betrekking tot verstoringen van het treinverkeer.

11 Diversie bedrijfsopbrengsten

	2012	2011
Geactiveerde productie eigen bedrijf	115	128
Opbrengsten deelnemingen	11	12
Overige bedrijfsopbrengsten	44	52
Totaal	170	190

Geactiveerde productie eigen bedrijf

Geactiveerde productie eigen bedrijf is het toerekenen aan o.g. het doorbelasten van de uren van projectmedewerkers tegen een kostendekkend tarief aan investeringswerken. Hierdoor worden alle investeringsuitgaven geactiveerd, naast ontwerp- en bouwkosten ook de kosten van het eigen projectmanagement. Algemene overheadkosten worden niet geactiveerd. Het niveau van de geactiveerde productie in 2012 is lager dan vorig jaar, dit wordt voornamelijk veroorzaakt doordat enkele grote projecten (waaronder Hanzelijn) in de afrondende fase zijn beland. In deze fase worden minder activeerbare uren besteed dan in de eerdere projectfasen.

Opbrengsten deelnemingen

De post Opbrengsten deelnemingen bestaat uit doorbelastingen aan Keyrail B.V. uit hoofde van door ProRail verrichte diensten, zoals detachering van treindienstleiders.

Overige bedrijfsopbrengsten

	2012	2011
Periodieke ontvangsten van lagere overheden voor onderhoud en stroom	7	7
Levering van reisinformatie aan vervoerders (voornamelijk NS-Reizigers)	11	12
Geactiveerde productie omgevingswerken	5	7
Grondtransacties	2	1
Informatievoorziening verkeersleiding	3	3
Diversen	18	22
	44	52

Kosten van uitbesteed werk

	2012	2011
Grootschalig onderhoud	-145	-141
Kleinschalig onderhoud	-269	-278
Onderhoud transfer	-66	-65
Beheer (incl. kosten calamiteitenorganisatie)	-169	-143
Planstudies/innovaties/verkenningen	-16	-23
Totaal	-655	-651

De totale kosten van uitbesteed werk in 2012 zijn licht gestegen ten opzichte van 2011.

De kosten voor grootschalig onderhoud zijn met 3% toegenomen, voornamelijk veroorzaakt door een structurele verhoging van activiteiten op het gebied van het slijpen van het spoor. Daarnaast zijn de prijsstijgingen op het meetcontract en ad hoc projecten van invloed.

De kosten van kleinschalig onderhoud zijn met 4% gedaakt, voornamelijk als gevolg van de overgang naar Prestatie Gericht Onderhoud (PGO) contracten. ProRail realiseert hiermee een betere kosten/prestatieverhouding. Daarnaast zijn in 2011 extra projecten uitgevoerd om ProRail structureel beter voor te bereiden op zwaar winterweer.

De kosten voor onderhoud transfer zijn vrijwel gelijk gebleven.

De kosten van beheer bevatten voornamelijk kosten van beheer van IT systemen, kosten van energieverbruik van de spoorinfra en benodigde inzet bij calamiteiten. De kosten zijn met 11% toegenomen in vergelijking met 2011, voornamelijk als gevolg van het in gebruik nemen van nieuwe IT systemen (eind 2011), kosten voor de bedrijfsbrandweer en extra inzet van materieel ten gevolge van winterweer.

De kosten voor planstudies, innovaties en verkenningen zijn gedaakt ten opzichte van 2011 als gevolg van een lager activiteitsniveau.

Lonen en salarissen

	2012	2011
Totaal	-236	-228

De lonen en salarissen zijn met EUR 6 miljoen (3,6%) toegenomen ten opzichte van 2011, hiervan is ruim 1% toe te rekenen aan de verhoging van de CAO lonen, 1,5% aan periodieke verhogingen en 1% aan overige oorzaken, zoals de stijging van de personeelsbezetting. De gemiddelde personeelsbezetting (exclusief inhuur) in 2012 was 4.121 fte's (2011: 4.115 fte's). Een nadere toelichting wordt gegeven bij de Verdeling van fte's naar kernactiviteiten. Alle medewerkers zijn in dienst van ProRail B.V.

Verdeling van fte's naar kernactiviteiten (gemiddeld aantal fte's)	2012	2011
Directie	22	21
Vervoer en Dienstrekking	184	173
Operatie	2.549	2.618
Projecten	1.031	1.015
Staven	335	280
Totaal	4.121	4.118

Het aantal fte's is per saldo licht gestegen. Als gevolg van het omzetten van inhuurcontracten naar vaste (of tijdelijke) dienstverbandcontracten (zie onder Overige bedrijfskosten) is de gemiddelde bezetting toegenomen en de externe inhuur afgenomen. Daaropgevolgt staat een afname met 240 fte door de overdracht van Reisinformatie aan NS-reizigers per 1 november 2012. De toename van het aantal fte's bij de Staven wordt verklaard door het afkijken onderbrengen van Innovatie en Ontwikkeling, het programma Lean en Programma 2012 – 2015.

Sociale lasten

	2012	2011
Totaal	-37	-32

De stijging van de sociale lasten met EUR 5 miljoen ten opzichte van 2011 is veroorzaakt door de toename van de gemiddelde personeelsbezetting, de CAO verhoging 2012 en de stijging van premies sociale verzekeringen en pensioenen. Het werkgeversaandeel van de pensioenpremies bedraagt in 2012 EUR 5,8 miljoen (2011: EUR 4,8 miljoen).

Bezoldiging commissarissen

In 2012 heeft er een indexering plaatsgevonden van 1,25%. De bezoldiging van de RvC over 2012 is als volgt:

(in euro's)		Vaste jaarlijkse vergoeding	Vergoeding Audit Commissie	Vergoeding remuneratie en/of selectie-/benoemingscommissie	Overige vergoedingen	Totaal 2012	Totaal 2011 (aangepast voor overige vergoedingen)
	M/V						
M.A.M. Boersma (president-commissaris)	M	30.917	4.166	10.046	1.213	46.342	54.673
C.J.G. Zulderwijk-Jacobs	V	19.659	7.963	10.046	1.213	38.881	25.925
W.E. Kooijman	M	19.659	-	10.046	1.213	30.918	33.130
J.G.H. Heithuis *	V	19.659	10.046	-	1.213	30.918	21.759
P.T.H. Timmemans *	M	19.659	10.046	-	1.213	30.918	21.759
E.H. Broekhuizen **	M	-	-	-	-	-	17.683
W. den Dulk **	M	-	-	-	-	-	17.583

* aangevraagd per 13 april 2011

** afgetreden per 13 april 2011

Bezoldiging statutaire bestuurders

Bij de bezoldiging van de directie in 2012, heeft er een indexering plaatsgevonden van 1,25% van het vaste inkomen. Deze indexering is gekoppeld aan de CAO-verhoging van maart 2012. De bezoldiging voor de bestuurders is als volgt:

Bezoldiging statutaire bestuurders (in euro's)		periodiek betaalde beloningen				beloningen betaalbaar op termijn **	totaal 2012
		bruto-loon	werkgeversdeel soc. premies	onkosten-vergoeding *	bijtelling auto v/d zaak		
mw. M.W. Gout-van Sinderen ¹⁾		188.000	8.302	7.548	0	5.715	209.565
	2011:	135.776	5.031	3.774	0	3.615	148.196
H.P.M.G. Steeghs		199.987	8.302	4.992	15.371	6.106	234.758
	2011:	197.702	6.946	2.496	15.371	5.287	227.812
P.M.E. Dirix		185.764	8.302	4.992	16.948	4.988	200.994
	2011:	185.988	6.946	2.496	16.948	4.102	198.476
B.J. Klerk ²⁾		158.744	5.774	-	13.036	6.613	184.067
	2011:	167.160	4.431	-	13.036	6.625	210.252
mw. C.J.G. Zulderwijk-Jacobs ³⁾		-	-	-	-	-	0
	2011:	60.646	1.615	-	-	663	63.123

* verstrekking vanaf 1-7-2011

** wg-deel van pensioenpremie

¹⁾ mevrouw Gout-van Sinderen is benoemd tot president-directeur per 11 april 2011²⁾ de heer Klerk is afgetreden als president-directeur per 1 februari 2011 en na herstel van zijn ziekte per 1 oktober 2012 werkzaam als adviseur³⁾ mevrouw Zulderwijk-Jacobs is tijdelijk benoemd geweest als president-directeur in 2011

(Uit hooft van artikel 32 lid van de 'Wet op de loonbelasting 1964' (crisisheffing) is in het boekjaar een bedrag van EUR 79.088 ten laste van het resultaat gebracht in verband met bezoldiging van o.a. de bovenvermelde statutaire bestuurders.)

Overige arbeidsvoorwaarden

Vervoersfaciliteiten

ProRail opereert binnen het domein van het Openbaar Vervoer. Om in de mobiliteitsbehoefte van haar 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 sinds 1 januari 2006 een collectieve toegezegde-bijdrageregeling. Hiermee wordt bedoeld een regeling 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 recht op een pensioen gebaseerd op een middelloonregeling met een pensioenleeftijd van 65 jaar, medewerkers geboren voor 1950 hebben recht op een gemiddelde eindloonregeling met een pensioenleeftijd van 61 of 62 jaar. De werkgever is niet aansprakelijk voor het aanvullen van premie- of dekkingstekorten bij het pensioenfonds.

Afschrijvingskosten

	2012	2011
Materiële vaste activa, gefinancierd met langlopende leningen	-112	-109
Materiële vaste activa, gefinancierd door de Rijksoverheid en derden	-320	-306
Totaal op basis van historische uitgaafprijs	-432	-415
Herwaardering van materiële vaste activa	-194	-179
Totaal op basis van vervangingswaarde	-626	-594

De stijging van de afschrijvingskosten materiële vaste activa ad EUR 32 miljoen wordt veroorzaakt door een aantal factoren. Als gevolg van de ingebruikname van projecten in 2012 zijn de afschrijvingskosten geslegen met EUR 21 miljoen. Ook veroorzaken de ingebruikname van projecten in 2011 extra afschrijvingskosten in 2012 ter grootte van EUR 16 miljoen. Als gevolg van prijsindexering (opwaardering naar huidige vervangingswaarde) zijn de afschrijvingskosten met EUR 22 miljoen toegenomen. Hiertegenover staan lagere afschrijvingskosten als gevolg van buiten afschrijving gezakte activa (activa waarvan de economische levensduur is verstreken, die nog wel in dienst zijn) en door sloop van activa EUR 29 miljoen. De resterende toename heeft onder meer te maken met overboekingen van categorieën activa (EUR 2 miljoen).

Overige waardeveranderingen vaste activa

	2012	2011
Vaste activa, gefinancierd met langlopende leningen	-38	-30
Vaste activa, gefinancierd door de Rijksoverheid	-101	-109
Totaal op basis van historische uitgaafprijs	-137	-139
Herwaardering van vaste activa	-17	-27
Totaal op basis van vervangingswaarde	-154	-166

Onder de Overige waardeveranderingen vaste activa zijn begrepen boekwaarderesultaten bij desinvesteringen en de niet actieveerbare investeringen/sloopresultaten. Deze posten worden toegeëcht bij het verkoopoverzicht materiële vaste activa.

Overige bedrijfslasten

	2012	2011
Huisvesting- en kantoor/werkplekkosten	-57	-59
Overige personeelskosten	-32	-31
Externe dienstverlening	-58	-78
Mutualies voorzieningen	11	2
Overige lasten en balen	9	-8
Totaal	-127	-174

De daling van de kosten van externe dienstverlening ten opzichte van 2011 is het gevolg van een afname in het aantal ingehuurd medewerkers in 2012 met gemiddeld 37%. Een deel van de contracten is omgezet naar vaste (of tijdelijke) dienstverbandcontracten.

Het bedrag bij Mutualies voorzieningen betreft voornamelijk een vrijval van de voorziening die wordt aangehouden voor in opdracht van derden gefinancierde werken. De Overige lasten en balen bestaan voornamelijk uit een vrijval opgenomen claims van derden op ProRail.

In de externe dienstverlening is een bedrag ad EUR 1,6 miljoen begrepen voor accountantskosten (2011: EUR 1,0 miljoen). Hiervan is EUR 0,3 miljoen (2011: EUR 0,2 miljoen) besteed aan onderzoek van de jaarrekening en daarmee verband houdende verantwoordingen, EUR 0,6 miljoen (2011: EUR 0,8 miljoen) aan overige controle werkzaamheden (met name projectcontroles), en EUR 0,7 miljoen (2011: nihil) aan algemene adviesdiensten. Er zijn in het boekjaar geen adviesdiensten op fiscaal terrein door de accountant uitgevoerd.

Vrijvalherwaarderingsreserve

	2012	2011
Vrijval herwaarderingsreserve materiële vaste activa	211	206
Totaal	211	206

De vrijval herwaarderingsreserve materiële vaste activa betreft het verschil tussen de afschrijvingskosten en de boekwaardeverliezen op basis van vervangingswaarde en de afschrijvingen op basis van historische aanschafwaarde ad EUR 211 miljoen. Dit bedrag wordt onttrokken aan de herwaarderingsreserve.

	2012	2011
Rentelasten	-17	-27
Rentebaten	8	8
Totaal	-11	-19

De behaalde rentebaten op de FENS-gelden bedragen EUR 3 miljoen (2011: EUR 7 miljoen) zijn conform afspraak toegevoegd aan het fonds en maken derhalve geen deel uit van de gepresenteerde financiële baten.

Rentelasten

De rentelasten zijn in 2012 aanzienlijk lager dan in 2011. Dit is grotendeels te verklaren door aflossingen van leningen in 2011 (EUR 149 miljoen). De aandeelhouder heeft in 2011 een aglostorting gedaan, hierdoor is herfinanciering niet nodig en is de daling van de rentelasten structureel.

Rentebaten

De daling van de rentebaten is grotendeels toe te rekenen aan een lagere gemiddelde rentevergoeding op deposito's (0,75% in 2012 ten opzichte van 1,19% in 2011). De gemiddelde termijn waarop deposito's zijn uitgezet, steeg van 38 dagen in 2011 naar 88 dagen in 2012. Aan darden doorberekende rente in verband met voorfinancieringen bedroeg EUR 1 miljoen (2011: nihil).

Resultaat uit gewone bedrijfsuitoefening (voor mutatie egalisereserve en belastingen)

	2012	2011
Totaal	18	24

Het bedrijfsresultaat (vóór verwerking van de mutatie egalisereserve en belastingen) bedraagt dit jaar EUR 18 miljoen. Het resultaat betreft het verschil tussen de verleende subsidie en de werkelijke kosten waarvoor subsidie is verleend en wordt in zijn geheel ten gunste van de egalisereserve (als onderdeel van de Overlopende passiva) gebracht.

De resultaatontwikkelingen die zich in 2012 hebben voorgedaan zijn weergegeven in onderstaande tabel:

Nagekomen diverse baten	23
Hogere opbrengsten Derden	4
Lagere financiële baten en lasten	14
Extra werkzaamheden uitbesteed	-12
Lagere apparaatkosten	8
Hogere ontvangsten gebruiksvergoeding	7
Vervallen Instandhoudingsverplichtingen van omgevingswerken	8
Databelen aan voorzieningen en claims	-7
Sloopverliezen bij bovenbouwvernieuwingen	-27
Totaal	18

	2012	2011
Totaal	-18	-24

De Mutatie egalisereserve betreft de toevoeging van het resultaat uit gewone bedrijfsuitoefening aan de egalisereserve als onderdeel van de Overlopende passiva (zie hiervoor ook toelichting 9).

Belastingen

	2012	2011
Totaal	0	0

Wet Openbaarmaking uit Publieke middelen gefinancierde Topinkomens

De publicatienorm van de WOPT waarboven beloningen dienen te worden toegelicht, bedroeg voor 2012 EUR 194.000 (2011: EUR 193.000).

Opgemerkt dient te worden dat de beloning van de WOPT een ander uitgangspunt kent dan de bezoldiging van bestuurders (zie Lonen en salarissen). De WOPT gaat uit van het individuele belastbare (fiscale) loon terwijl het bij de bezoldiging (bruto-loon etc.) om de kosten voor de vennootschap gaat. Het belangrijkste verschil hierbij betreft de afdracht van het werkgeversdeel van sociale premies.

WOPT (in euro's)	belastbaar loon							totaal 2012	totaal 2011
	bruto-loon	fiscaal loon *	bonusbetalingen/ levensloopregeling	onkosten- vergoeding	bijdraging auto v/d zaak	uitkering bij beëindiging dienstverband	vergoeding voor beloning op termijn **		
mw. M.W. Gout-van Sinderen	188.000	186.531	-	7.518	0	-	8.571	202.650	144.055
H.P.M.G. Steeghs	199.987	199.990	-	4.992	15.371	-	9.156	228.508	221.673
P.M.E. Dixit	165.764	165.675	-	4.992	16.948	-	7.483	195.098	180.328
							0	0	0
directeur	187.877	187.199	-	4.992	11.412	-	8.566	212.169	197.998
directeur	174.619	178.053	-	4.992	10.332	-	7.917	199.294	182.302
							0	0	0
senior manager	139.905	140.491	8.298	-	9.192	150.000	6.219	314.198	159.037
slimedewerker	83.442	85.511	-	-	nvt	259.000	6.903	351.414	86.394
rail-technicus	14.246	14.666	32.555	-	nvt	185.000	435	212.656	70.084

* fiscaal loon = bruto-loon + w.p.-deel ZVW -/- w.n.-deel pensioenpremie -/- afdracht VWA

** totale pensioenpremie

Niet in de balans opgenomen regelingen

Concessie

De concessie is in werking getreden op 1 januari 2005 en vervalt met ingang van 1 januari 2016. In 2009 heeft het kabinet de uitkomst van de eerste evaluatie 2008 gepresenteerd in haar rapport "Spoor in beweging". Hieruit blijkt dat het in de rede ligt een beheerconcessie voor onbepaalde tijd te geven, omdat het kabinet ProRail positioneert als de uitvoeringsorganisatie met de focus op de publieke taak en de klanten, het kabinet het beheer niet opspijst en vanwege de overwegingen van levenscyclusmanagement.

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft in de Lange Termijn Spooragenda aangegeven dat de nieuwe beheerconcessie vanaf 2015 aan ProRail wordt gegund voor een periode van tenminste 10 jaar.

Investeringsverplichtingen

De aangegeven financiële verplichtingen inzake investeringen en onderhanden projecten bedroegen per 31 december 2012 circa EUR 1,3 miljard (2011: EUR 1,3 miljard). De afloop van investeringsverplichtingen en de nieuwe investeringsverplichtingen waren in 2012 van vergelijkbare omvang.

Meerjarencontracten

ProRail heeft zich contractueel vastgelegd voor de hieronder opgesomde zaken (bedragen x EUR 1 miljoen):

Te leveren diensten	Verplichting < 1 jaar	Verplichting 1-5 jaar	Verplichting > 5 jaar	Verplichting totaal
Output Proces Contracten (OPC) voor onderhoud aan de spoorinfra *	137	0	0	137
Prestatie Gericht Onderhoud contracten (PGO) voor onderhoud aan de spoorinfra	49	121	0	170
Onderhoud beveiligingssystemen	4	12	9	25
Onderhoud liften	1	2	12	15
Onderhoud roltrappen	1	2	9	12
Schoonmaak en onderhoud transierruimten (stations) **	60	240	0	300
Railinfra gegevens diensten	18	77	0	93
Maatdiensten	11	21	0	32
Huisvesting	16	38	29	83
IT beheer	38	67	0	105
Personaal- en salarisadministratie, overige HR diensten	3	8	0	11
Diverse overeenkomsten	18	8	0	27
Totaal	354	697	69	1.010

* Alle OPC contracten zullen op termijn overgaan in PGO contracten.

** Overeenkomst is voor onbepaalde tijd aangegaan.

Milieuvergunningen

Milieuwetgeving verplicht ProRail om milieuvergunningen te verkrijgen voor haar emplacementen. In deze milieuvergunningen is de toegestane milieuruimte geregeld, dat wil zeggen de hoeveelheid geluid die mag worden gemaakt en welk risico vanwege het ruiseren met gevaarlijke stoffen toelaatbaar is. De verplichtingen die hieruit voortvloeien hebben geleid tot (geluids-)bronbestrijdende maatregelen aan het rijdend materieel.

Voor de emplacementen loopt binnen ProRail het uitvoeringsprogramma geluid op emplacementen (UPGE). De uitvoering van installaties die piepend booggeluid wegnemen en de werkzaamheden in het kader van voegloos spoor zullen in 2013 plaatsvinden. Daarnaast is het op enkele emplacementen nodig om aanvullende geluidsschermen te plaatsen. Hiermee wordt in 2013 een aanvang gemaakt; eind 2015 worden de laatste geluidsschermen geplaatst. Na afronding van het programma UPGE voldoen alle emplacementen aan de geluidsnormen uit de Handreiking Industrielewaal, of aan de eisen uit de milieuvergunning indien deze hogere waarden dan de Handreiking toelaat.

Uitgangspunt bij deze aanpak is dat zogenaamde piekgeluiden niet meer volledig weggewomen hoeven te worden. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft hierover de circulaire "Beoordelingswijze piekgeluiden voor spoorwegemplacementen" d.d. 19 december 2003 verspreid. In enkele beroepsprocedures is de werkwijze uit de circulaire ter discussie komen te staan. Om deze reden werkt het ministerie van Infrastructuur en Milieu nu aan de omvorming van de circulaire in een Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB), zodat het beoordelingskader geen interpretatieruimte meer toelaat. Voor de succesvolle afsluiting van UPGE is de AMvB een voorwaarde. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft in totaal EUR 112 miljoen beschikbaar gesteld voor UPGE. Voor een aanpak om aan ongewijzigde normen te voldoen zou EUR 2 à 3 miljard noodzakelijk zijn.

Pensioenverplichtingen

ProRail is aangesloten bij de pensioenregeling voor de bedrijfstak Spoorwegen die is ondergebracht bij het Spoorwegpensioenfonds. Deze pensioenregeling geldt voor alle medewerkers in dienst van ProRail en verplicht ProRail tot het betalen van een vooraf vastgestelde jaarlijkse premie. De premie die met het Spoorwegpensioenfonds is overeengekomen, is een jaarlijks stijgend percentage van de loonsom. Het percentage is in 2012 gestegen naar 4,8% (2011: 4,3%). Het percentage zal jaarlijks toenemen tot het kostprijs dekkende niveau van 20%. De onderneming heeft na betaling van de overeengekomen premie geen verplichting tot het betalen van aanvullende bedragen in geval 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 Spoorwegpensioenfonds wordt afgedragen komt 2/3 deel voor rekening van de onderneming 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 spoorwegpensioenfonds had een dekkingsgraad van 114% per 31 december 2012 (voorlopige berekening). De wet- en regelgeving stelt eisen aan de berekening van de dekkingsgraad en het minimum niveau van de dekkingsgraad (105%). Per 31 december 2012 voldeed het spoorwegpensioenfonds aan deze minimum dekkingsgraad. Hiernaast is er wel sprake van een zogenaamd reservertekort. Het Spoorwegpensioenfonds heeft daarom een herstelplan opgesteld, dat door De Nederlandsche Bank is goedgekeurd.

Garantie Refined B.V.

ProRail heeft zich, als eigenaar van een glasvezelnetwerk, garant gesteld om de rechten en plichten van Refined B.V. over te zullen nemen, indien Refined B.V. niet langer de huurovereenkomst van glasvezelkabels met SURFnet B.V. kan nakomen. SURFnet B.V. is verantwoordelijk voor het GigaPort-project, een Nederlands initiatief gericht op de ontwikkeling van elektronische communicatie in termen van netwerkstructuur. Hierbij wordt gebruik gemaakt van "Dark Fiber" glasvezelkabels, die tot 1 januari 2021 worden gehuurd van Refined B.V.

Samenwerkingsprotocol RWS

In 2011 hebben Rijkswaterstaat en ProRail B.V. het samenwerkingsprotocol uit 2001 herzien. Hierin zijn de kaders voor nauwere strategische samenwerking uitgewerkt. Een van de aspecten hiervan is een meer geïntegreerde aanpak van aanlegprojecten waarbij zowel spoorwegen als (water)wegen zijn betrokken. Rijkswaterstaat en ProRail streven ernaar zoveel mogelijk als één professionele opdrachtgever richting de markt en de omgeving op te treden.

De kaders voor de samenwerking zijn uitgewerkt in een samenwerkingsprotocol, dat in 2011 door Rijkswaterstaat en ProRail is getekend. Het protocol geeft aan hoe partijen met elkaar omgaan op het gebied van aanleg, beheer en onderhoud (inclusief vervanging) van onderling kruisende infrastructuur (weg, spoorweg, waterweg). Per project zullen nadere concrete afspraken worden gemaakt op basis van de modelovereenkomst die onderdeel uitmaakt van het samenwerkingsprotocol.

De totale vervangingswaarde van de betreffende 89 kunstwerken is geraamd op EUR 1,4 miljard.

Claims

ProRail B.V. is van tijd tot tijd betrokken in rechtsgeschillen naar aanleiding van ingediende, doch betwiste claims. Mede gebaseerd op juridisch advies, heeft de Directie een voorziening opgenomen inzake een beperkt aantal lopende zaken en is de Directie voorts van mening dat de uitkomst van de overige lopende zaken geen invloed van materiele betekenis zal hebben op de financiële positie van ProRail B.V.

Railstock

De Supply, Logistics & Servicemanager Voestapline Railpro B.V. houdt voor eigen rekening en risico voorraad, de zogenoemde Railstock, aan van een omvang en samenstelling als door ProRail is vastgesteld. De Railstock is primair bedoeld als calamiteitsvoorraad ten behoeve van correctief onderhoud. Daarnaast worden materialen in de Railstock opgeslagen die voor ProRail van strategisch belang zijn. ProRail heeft hiervoor een contract afgesloten met Voestapline Railpro B.V. Na beëindiging van het contract heeft ProRail een afnamoverplichting van de volledige Railstock tegen de dan actuele voorraadwaarde vermeerderd met eventuele afvoerkosten. Het huidige contract heeft een looptijd tot medio 2017. De waarde van de Railstock bedraagt ultimo 2012 EUR 3 miljoen (2011: EUR 3 miljoen), waarvan EUR 0,1 miljoen incurant.

Utrecht, 14 maart 2013

Directie ProRail B.V.

Mevrouw M.W. Gout-van Sinderen, *president-directeur*

H.P.M.G. Steeghs

P.M.E. Dittx

Raad van Commissarissen ProRail B.V.

M.A.M. Boersma *president-commissaris*

W.E. Kooijman

Mevrouw C.J.G. Zuidewijk-Jacobs

Mevrouw J.G.H. Halhula

P.T.H. Timmermans

Overige gegevens

Resultaatbestemming

De resultaatverdeling vindt plaats overeenkomstig artikel 21 van de statuten van ProRail B.V. 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 haar 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 gedeeld 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 haar eigen kapitaal niet mee.

Ingevolge artikel 21.2 staat het resultaat na belastingen ter vrije beschikking van de Algemene Vergadering van Aandeelhouders. Over 2012 bedroeg het resultaat na belastingen EUR 0 miljoen (2011: EUR 0 miljoen).

Controleverklaring van de onafhankelijke accountant

Aan: de Directie en Raad van Commissarissen van ProRail B.V.

Verklaring betreffende de jaarrekening

Wij hebben de in dit verslag opgenomen jaarrekening 2012 van ProRail B.V. te Utrecht gecontroleerd. Deze jaarrekening bestaat uit de balans per 31 december 2012 en de winst-en-verliesrekening over 2012 met de toelichting, waarin zijn opgenomen een overzicht van de gehanteerde grondslagen voor financiële verslaggeving en andere toelichtingen.

Verantwoordelijkheid van de directie

De directie van de vennootschap is verantwoordelijk voor het opmaken van de jaarrekening die het vermogen en het resultaat getrouw dient weer te geven, alsmede voor het opstellen van het jaarverslag, beide in overeenstemming met Titel 9 Boek 2 van het in Nederland geldende Burgerlijk Wetboek (BW). De directie is tevens verantwoordelijk voor een zodanige interne beheersing als het noodzakelijk acht om het opmaken van de jaarrekening mogelijk te maken zonder afwijkingen van materieel belang als gevolg van fraude of fouten.

Verantwoordelijkheid van de accountant

Onze verantwoordelijkheid is het geven van een oordeel over de jaarrekening op basis van onze controle. Wij hebben onze controle verricht in overeenstemming met Nederlands recht, waaronder de Nederlandse controlestandaarden. Dit vereist dat wij voldoen aan de voor ons geldende ethische voorschriften en dat wij onze controle zodanig plannen en uitvoeren dat een redelijke mate van zekerheid wordt verkregen dat de jaarrekening geen afwijkingen van materieel belang bevat.

Een controle omvat het uitvoeren van werkzaamheden ter verkrijging van controle-informatie over de bedragen en de toelichtingen in de jaarrekening. De geselecteerde werkzaamheden zijn afhankelijk van de door de accountant toegepaste oordeelsvorming, met inbegrip van het inschatten van de risico's dat de jaarrekening een afwijking van materieel belang bevat als gevolg van fraude of fouten.

Bij het maken van deze risico-inschattingen neemt de accountant de interne beheersing in aanmerking die relevant is voor het opmaken van de jaarrekening en voor het getrouwe beeld daarvan, gericht op het opzetten van controlewerkzaamheden die passend zijn in de omstandigheden. Deze risico-inschattingen hebben echter niet tot doel een oordeel tot uitdrukking te brengen over de effectiviteit van de interne beheersing van de vennootschap. Een controle omvat tevens het evalueren van de geschiktheid van de gebruikte grondslagen voor financiële verslaggeving en van de redelijkheid van de door de directie van de vennootschap gemaakte schattingen, alsmede een evaluatie van het algehele beeld van de jaarrekening.

Wij zijn van mening dat de door ons verkregen controle-informatie voldoende en geschikt is om een onderbouwing voor ons oordeel te bieden.

Oordeel betreffende de jaarrekening

Naar ons oordeel geeft de jaarrekening een getrouw beeld van de grootte en samenstelling van het vermogen van ProRail B.V. per 31 december 2012 en van het resultaat over 2012 in overeenstemming met Titel 9 Boek 2 BW.

Verklaring betreffende overige bij of krachtens de wet gestelde eisen

Ingevolge artikel 2:393 lid 5 onder e en f BW vermelden wij dat ons geen tekortkomingen zijn gebleken naar aanleiding van het onderzoek of het jaarverslag, voor zover wij dat kunnen beoordelen, overeenkomstig Titel 9 Boek 2 BW is opgesteld, en of de in artikel 2:392 lid 1 onder b tot en met h BW vereiste gegevens zijn toegevoegd. Tevens vermelden wij dat het jaarverslag, voor zover wij dat kunnen beoordelen, verenigbaar is met de jaarrekening zoals vereist in artikel 2:391 lid 4 BW.

Utrecht, 14 maart 2013

Ernst & Young Accountants LLP
w.g. F. de Bruijn RA

Kerncijfers

(bedragen in miljoenen euro's)	2012	2011	2010	2009	2008	2007
Exploitatie						
Bedrijfsopbrengsten	1.653	1.682	1.757	1.533	1.440	1.330
Bedrijfslasten	-1.635	-1.658	-1.736	-1.516	-1.439	-1.300
Bedrijfsresultaat	18	24	21	17	1	30
Resultaat na belastingen	0	0	0	0	0	0
Vermogen						
Balanstotaal	20.582	20.414	19.573	19.031	18.101	18.193
Eigen vermogen	5.704	5.702	5.195	3.887	4.126	4.857
Langlopende schulden	314	345	494	1.814	1.855	1.971
Activa						
Materiële vaste activa	19.820	19.305	18.165	17.575	16.251	16.336
Jaarschrijvingen	626	594	581	565	540	573
Bruto-investeringen	1.228	1.322	1.289	1.077	1.023	858
Investeringsbijdragen	1.039	1.130	1.284	923	929	792

Kernprestatie indicatoren	2012	2011	2010	2009	2008	2007
Aantal botsingen (Europese Definitie)	1	4	3	1	2	2
Aantal ontsporingen (Europese Definitie)	1	3	2	4	2	3
Aantal sts (rood sein-passages)	155	154	173	210	240	nib
Punctualiteit HRN < 5 minuten	94,2%	94,7%	92,5%	92,8%	93,0%	93,0%
Geleverde treinpaden	98,1%	98,7%	97,8%	geen KPI	geen KPI	geen KPI

(in absolute aantallen)	2012	2011	2010	2009	2008	2007
Medewerkers						
Aantal medewerkers (gewogen gemiddeld)	4.326	4.306	4.161	3.679	3.220	2.903
Aantal medewerkers (einde jaar)	4.129	4.321	4.269	3.897	3.336	3.055
Aantal fte's eigen (gewogen gemiddeld)	4.121	4.115	3.954	3.489	3.049	2.747
Aantal fte's eigen (einde jaar)	3.956	4.110	4.077	3.717	3.171	2.903
Aantal fte's Inhuur (gewogen gemiddeld)	274	432	676	804	686	584
Aantal fte's inhuur (einde jaar)	236	309	624	765	717	644
(in absolute aantallen)						
Kwantiteiten						
Netlengte in exploitatie ² (in km)	3.063	3.035	3016 ¹	2.886	2.896	2.896
<i>waarvan enkelsporig</i>	951	968	959	904	915	915
<i>waarvan meersporig</i>	2.112	2.067	2.057	1.982	1.981	1.981
<i>netlengte geëlektrificeerd</i>	2.161	2.121	2.107	2.195	2.195	2.195
Totale spoorlengte ² (in km)	7.033	7.000	7002 ¹	6.823	6.830	6.830
<i>waarvan vervangen in boekjaar</i>	108	139	131	105	91	104
Wissels	7.195	7.352	7342 ¹	7.533	7.508	7.488
<i>waarvan vervangen in boekjaar</i>	153	215	122	130	138	126
Overwegen	2.731	2.759	2736 ¹	2.659	2.696	2.720
<i>waarvan beveiligd</i>	1.614	1.677	1673 ¹	2.036	2.059	2.066
Selen	11.683	11.599	11.523	11.581	11.337	10.882
Stations	404	397	391	389	387	386
Stationsoppervlakte (in duizenden m ²)	1.885	1.802	1.744	1.682	1.654	1.736
Beweegbare bruggen	56	58	60 ¹	76	76	86
Tunnels	17	15	13	13	13	12
Tonkilometers (in miljarden per jaar)	50	50	47	48	52	51
<i>waarvan personen</i>	37	37	35	36	37	36
<i>waarvan goederen</i>	13	13	12	12	15	15
Treinkilometers (in miljoenen per jaar)	150	149	146	145	145	143
<i>waarvan personen</i>	139	138	134	133	131	129
<i>waarvan goederen</i>	10	10	11	11	13	13
<i>waarvan overig (aannemers/testritten)</i>	1	1	1	1	1	1
Spoorwegondernemingen ³	28	27	25	26	25	25
<i>waarvan personen</i>	9	10	10	10	10	10
<i>waarvan goederen</i>	19	17	15	16	15	15

¹ In 2010 zijn enkele verbeteringen doorgevoerd in de onderliggende administratie van de kwantiteiten. Hiernaast zijn enkele definities aangescherpt. Dit heeft geleid tot een aanpassing van kwantiteiten in de categorieën netlengte, spoorlengte, wissels en overwegen. De aanwezige kwantiteiten zijn niet wezenlijk veranderd.

² De stijging in 2012 t.o.v. 2011 is met name het gevolg van de toevoeging van de Hanzelijn en Tweede Maasvlakte. Daarnaast zijn er ook enkele lijnen opgeheven of ingekort.

³ Vanaf 2011 worden overige gebruikers van het spoor, zoals aannemers en exploitanten van museumlijnen niet meer gerepresenteerd als klant in de kerncijfers. De vergelijkende cijfers zijn hierop aangepast.

