

# ProRail B.V. Jaarverslag 2017

Verbindt.  
Verbetert.  
Verduurzaamt.



**ProRail**



# Inhoud

## Kerncijfers 5

## Het jaar 2017 7

## Profiel 11

- Organisatie en activiteiten 12
- Onze waardeketen 14
- Internationaal vergelijken 15
- Maatschappelijk verantwoord ondernemen 16

## Spoorvervoer 19

- Punctueel spoor 20
- Betrouwbaar spoor 25
- Capaciteit 33
- Innovaties en vernieuwingen 35
- Stations- en spoorvernieuwing 39
- Veiligheid 42

## Omgeving 53

- Duurzaam spoor 54
- In contact met het publiek 56
- Geluid en trillingen 57

## Medewerkers 61

## Financiën 71

- Financiële prestaties 72
- Effectieve bestedingen 73

## Bericht van de RvC 75

- Terugblik en bijeenkomsten RvC 75
- Bijeenkomsten commissies 77

## Corporate governance 78

## Risicomanagement 87

## **Stakeholders 95**

- Onze stakeholders 96
- Betrokkenheid van onze stakeholders 98
- In contact met onze stakeholders 101
- Stakeholderdialogen 101
- Materialiteitsanalyse 102

## **Maatschappelijk verslagleggingsbeleid 106**

## **GRI-verslaglegging 108**

- Assurance-rapport van de onafhankelijke accountant 127

## **Jaarrekening 2017 131**

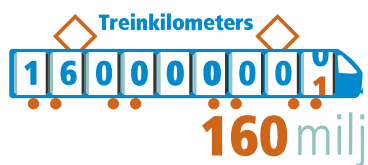
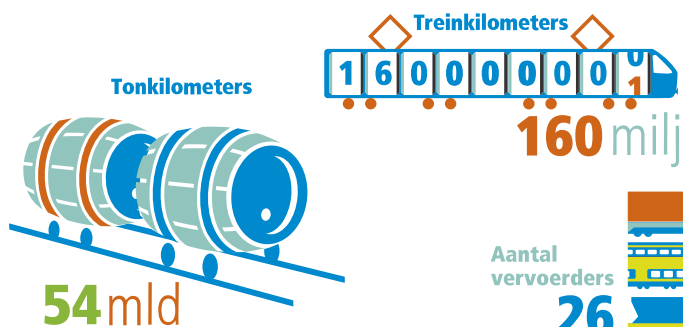
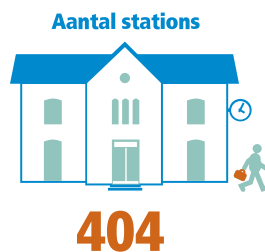
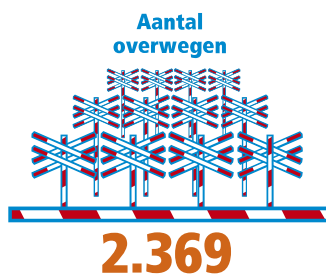
- Balans per 31 december 2017 132
- Winst- en verliesrekening over 2017 133
- Kasstroomoverzicht 2017 134
- Toelichting op de balans, de winst- en verliesrekening en het kasstroomoverzicht 135
- Overige gegevens 164
- Controleverklaring van de onafhankelijke accountant 165

## **Meerjarenoverzicht 172**

## **Begrippenlijst 174**

# Kerncijfers

## Kwantiteiten



## Medewerkers

Aantal  
eigen medewerkers



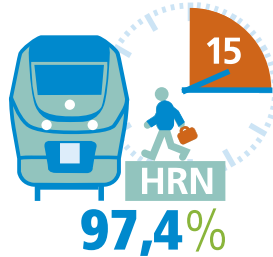
**4.399**

## Prestatie-indicatoren

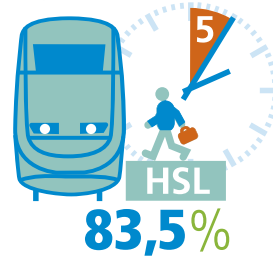
Reizigerspunctualiteit  
hoofdrailnet



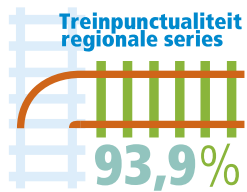
Reizigerspunctualiteit  
hoofdrailnet



Reizigerspunctualiteit  
hogesnelheidslijn



Treinpunctualiteit  
reizigersverkeer



Treinpunctualiteit  
regionale series

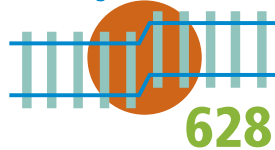


Treinpunctualiteit  
goederenverkeer

Geleverde treinpaden



Klanthinder als gevolg  
van storingen infra



## Financieel

Bedrijfsopbrengsten

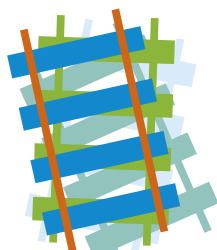


1.286 mln

Balans totaal



18.710 mln



Materiële  
vaste activa

18.099 mln

Investeringen

929 mln



# Het jaar 2017

ProRail heeft in 2017 goed werk geleverd. Over vrijwel de hele linie waren de operationele prestaties beter dan het jaar ervoor. Tegelijk is flink geïnvesteerd in vernieuwing van spoor en stations.

De reiziger merkt met de toegenomen punctualiteit en diverse innovaties dat de kwaliteit naar een hoger niveau gaat. En er rijden aanzienlijk méér treinen. Tussen Amsterdam en Eindhoven rijden voortaan zes intercity's per uur. Met daarnaast ook het reguliere goederenvervoer. Dat was een leerproces voor de verkeersleiding en een forse uitdaging voor de bestaande infrastructuur, maar de nieuwe aanpak betekent voor de reiziger een veel aantrekkelijker reiservaring. Er liggen ook plannen op tafel om over een aantal jaren de treinfrequentie tussen Schiphol en Arnhem en Nijmegen en tussen Breda en Eindhoven sterk op te voeren. Een heel goed vooruitzicht.

Opnieuw werkten we aan vernieuwing van stations en spoor. Voorbeelden zijn nieuwe hogesnelheidswissels en de nieuwe spoorbruggen in Utrecht over het Amsterdam Rijnkanaal en in Zuidhorn over het Van Starckenborghkanaal, aanpassingen om stations toegankelijk te maken voor reizigers met een functiebeperking, uitbreiding van stallingsplaatsen voor fietsen op stations, vernieuwing van de rails op de Moerdijkbrug.

Dit is allemaal goed nieuws voor de reiziger. Want die vindt, net als ik, dat de beste trein een rijdende trein is. De waardering van de reizigers blijkt bijvoorbeeld uit onze reputatie die in 2017 wederom een stijgende lijn liet zien. Ook op Europees niveau wordt ProRail meer en meer gezien. Vorig jaar is een vergelijking uitgevoerd met een aantal Europese landen over de prestatieontwikkeling in de periode 2011-2015. Daaruit bleek dat ProRail bij de beste hoort, zo niet de beste van Europa is. Ik zeg het nog maar een keer: de medewerkers van ProRail hebben goed werk geleverd.

Duurzaamheid is integraal onderdeel van onze bedrijfsprocessen geworden. Het spoor is een van de meest duurzame vormen van vervoer, maar klimaatverandering en andere ontwikkelingen onderstrepen onze verantwoordelijkheid om voortgang te blijven maken en daarmee onze bijdrage aan het Klimaatakkoord van Parijs te leveren. We hebben dan ook doelstellingen geformuleerd voor duurzaam reizen (energie en grondstoffen), duurzaam leven (effecten op de omgeving) en duurzaam werken (al ons werk en transparante rapportage daarover). In 2017 hebben we ons energieverbruik verlaagd en bijgedragen aan de energietransitie met o.a. zonne-energie, LED-verlichting en groen gas. Onze CO<sub>2</sub>-uitstoot is verlaagd door meer hergebruik van materiaal en door de inkoop van duurzame materialen. Daarnaast werkten we aan vermindering van geluidshinder en versterking van natuurwaarden.

Zijn we tevreden? Ja en nee. Er is altijd ruimte voor verbetering. Er zijn diverse vraagstukken die om actie vragen. Sommige op de iets langere termijn, andere liefst vandaag nog. Daarin maken we bewuste keuzes in nauw overleg met onze stakeholders, waaronder het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

Een voorbeeld van een probleem dat ik het liefst vandaag zou oplossen, is die van de niet-beveiligde overwegen (NABO's), ook wel onbewaakte overwegen genoemd. Deze zijn gevaarlijk en niet meer van deze tijd. Wij zetten ons in om uiterlijk in 2028 alle openbare en openbaar toegankelijke NABO's op het reizigersnet te hebben opgeheven of (innovatief) beveiligd. Wij zijn er ook voorstander van om waar mogelijk beveiligde overgangen te vervangen door een brug of tunnel. Treinen rijden vaker en harder en worden stiller, overwegen belemmeren eenlotte doorstroming en brengen ook gevaren met zich mee, zoals recente ongevallen op

spoorwegovergangen laten zien. Daarnaast leidt de toenemende drukte op het spoor onvermijdelijk tot vaker gesloten slagbomen. Dat wil niemand.

Een volgend thema is het spoorgoederenvervoer in Nederland. In plaats van lang vooraf capaciteit reserveren hebben we een flexibelere methode nodig om de capaciteit te verdelen. We doen veel om het spoorvervoer te stimuleren, onder meer door het rijden met langere goederentreinen mogelijk te maken en te investeren in de bereikbaarheid van de Maasvlakte. Ook werken we aan het voor goederenvervoerders zo eenvoudig en aantrekkelijk mogelijk maken om hun lading via het spoor naar het Europese achterland te brengen.

Investeren en innoveren zijn essentieel om de kwaliteit te bieden waar wij vandaag en morgen voor staan. In 2017 is behoorlijk geïnvesteerd in de toekomstbestendigheid van het spoor. Daarnaast zouden wij extra investeringen in de toekomst in een hogere bovenleidingspanning (3KV) van harte toejuichen, waardoor treinen sneller kunnen rijden. Dat geldt ook voor het nieuwe beveiligingssysteem ERTMS. Maar er gebeurt zoveel meer. We geven in dit jaarverslag een serie voorbeelden waaruit blijkt dat we, samen met kennispartners en instituten, op vele fronten innoveren om de punctualiteit, veiligheid en het comfort op stations en van de treinreis verder te verbeteren.

In 2017 zijn wij gestart met de ontwikkeling van onze nieuwe strategie 'ProRail Verbindt. Verbetert. Verduurzaamt.' gericht op ambities, keuzes en investeringen voor de periode 2018-2023. Onze aanpak sluit naadloos aan bij de taken die vanuit de Spoorwegwet, de Lange Termijn Spoor Agenda, Beheerconcessie 2015-2025 en het Toekomstbeeld OV aan ons zijn meegegeven. Aan ambitie bepaald geen gebrek, al kan dat niet altijd gezegd worden over de benodigde financiële ruimte. Dat kan betekenen dat bepaalde speerpunten niet of te laat de aandacht krijgen die ze nodig hebben. Het staat voor ons in elk geval als een paal boven water dat er voor de langere termijn nieuwe soorten verbindingen noodzakelijk zijn om de bereikbaarheid voor reizigers en goederenvervoerders goed op peil te houden; spoor is de meest duurzame vervoersmodaliteit en dat is voor Nederland van cruciaal belang.

In het regeerakkoord is vastgelegd dat ProRail verandert in een publiekrechtelijke ZBO met eigen rechtspersoonlijkheid. Met het ministerie is afgesproken dat deze transitie met de grootst mogelijke zorgvuldigheid aangepakt zal worden en ProRail zal hieraan haar medewerking verlenen. De omvorming zal, ook vanwege de nodige wetswijzigingen, nog enkele jaren in beslag nemen. Laten we nooit uit het oog verliezen dat tijdens deze juridische verbouwing de treinen moeten blijven rijden: het gaat om een structuurwijziging waar vervoerders, verladers, reizigers en medewerkers van ProRail geen last van mogen hebben.

Er liggen dus ruim voldoende vraagstukken op tafel. ProRail laat zich steeds meer zien als een weerbare, open organisatie die niet wegloopt voor uitdagingen. Typerend vind ik de manier waarop ProRail, de aannemers en de collega's van NS zich geweed hebben tijdens de fikse storm op 18 januari 2018. De impact was fors, dat hebben we allemaal meegemaakt, maar ik geloof niet dat het normale treinverkeer ooit sneller hersteld was dan na deze storm. Mijn complimenten!

Wat staat er op de agenda voor 2018? We gaan er vol tegenaan om onze nieuwe missie en strategie uit te voeren. Met speciale aandacht voor de verdere verbetering van de klantgerichtheid, bijvoorbeeld door preventief onderhoud en een pilsstopmentaliteit bij het oplossen van verstoringen. Maar ook meer sporen, hogere frequenties, een betere benutting van de capaciteit en verbetering van de HSL-Zuid. Hoe mooi zou het zijn als de grote steden in de Randstad nog sneller vanuit de rest van Nederland bereikbaar zouden zijn? Hoe mooi zou het zijn als je in plaats van de auto of het vliegtuig de snelste, meest duurzame vorm van transport naar Londen, Parijs of Berlijn kunt kiezen?

Wij hebben voortdurend te maken met spanning tussen ambitie en middelen. Ik zal daar constant aandacht voor blijven vragen. Maar het is aan ons, en onze partners, om met goede voorstellen en ideeën te komen. Werken ze, dan is er over het maatschappelijk belang geen discussie meer. Dan



hebben we het niet meer over kosten maar over essentiële investeringen in de duurzame mobiliteit van Nederland. Een prachtige ambitie om de handen voor uit de mouwen te steken en samen voor te doen wat nodig is.

Namens de Raad van Bestuur van ProRail B.V.,  
Utrecht, 6 april 2018

**Pier Eringa**  
**Voorzitter Raad van Bestuur**



**OSIRIS**

L.110 B.10.5 T.2540 02318730



# Profiel

Elke dag zetten ruim 4.300 medewerkers zich in voor een veiliger, betrouwbaarder, punctueler en duurzamer spoornetwerk. We doen dat met veel aandacht voor mens, milieu en samenleving.

# Organisatie en activiteiten

ProRail, verantwoordelijk voor het spoorwagennet van Nederland, verdeelt de ruimte op het spoor, regelt het treinverkeer, bouwt en beheert stations en legt nieuwe sporen aan. We onderhouden en beheren de bestaande spoorweginfrastructuur en zijn verantwoordelijk voor de veiligheid op en rond het spoor.

Het spoor is essentieel voor het drukbevolkte Nederland en de ons omringende landen. Met relatief weinig ruimtebeslag maken wij elke dag 1,1 miljoen treinreizen mogelijk en worden jaarlijks door goederenvervoerders zo'n 54 miljard tonkilometers verreden.

ProRail is naast beheerder van het Nederlandse spoorwagennet ook netbeheerder, en in die hoedanigheid verantwoordelijk voor het transport van elektriciteit over het net.

## Missie

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

## Strategie

Om Nederland nu en in de toekomst per spoor te blijven verbinden (onze missie), staat ProRail voor een aantal grote uitdagingen. De vraag naar reizigers- en goederenvervoer per trein groeit namelijk sterk tot 2040. We zien ook dat nieuwe technologieën ProRail kansen maar ook bedreigingen bieden. Daarnaast staat Nederland voor een grote duurzaamheidsopgave die wij willen helpen in te vullen.

ProRail heeft daarom drie ambities:

1. **Verbindt:** We ontwikkelen de capaciteit voor de mobiliteit van de toekomst.
2. **Verbeterd:** We maken mobiliteit per spoor zo betrouwbaar mogelijk, nu en in de toekomst.
3. **Verduurzaamt:** We maken spoormobiliteit zo duurzaam mogelijk.

Wij willen deze ambities realiseren door onze organisatie verder te ontwikkelen binnen het financieel kader. Deze ontwikkeling is begin 2018 gestart en zal de komende jaren vorm krijgen.

Met meer dan 300 mensen uit de hele organisatie hebben wij gewerkt aan het verder invullen van deze ambities. We hebben op papier gezet hoe we willen dat ProRail er in 2040 uit ziet en wat we dan nu moeten doen om daar te komen. Zo maken we ProRail klaar voor de toekomst.

Deze uitwerking heeft gezorgd voor enthousiasme in de organisatie en heeft geleid tot verschillende initiatieven die we nu verder uitwerken. Onze ambities, visie voor 2040 en uitgewerkte initiatieven sluiten goed aan bij de taken en ambities die vanuit de spoorwagennetwet, de Lange Termijn Spooragenda, Beheerconcessie 2015-2025 en het OV toekomstbeeld aan ProRail zijn meegegeven. In 2018 ontwikkelen wij onze strategie verder met de Raad van Commissarissen, het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, en consulteren we onze stakeholders.

## Betrokken werkgever

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

## Mens, milieu en samenleving

ProRail werkt actief aan een goede leefomgeving in en rondom het spoor. Conform wet- en regelgeving beperken we overlast, zoals geluid en trillingen. We voeren energiezuinige technologieën in, gebruiken grondstoffen die het milieu zo min mogelijk belasten en scheiden en recyclen ons afval. Ook zetten we ons in voor natuurbehoud. Met het beheer van 3.200 hectare spoorbermen en de bouw van ecoducten en faunapassages ondersteunen wij het behoud en de ontwikkeling van biodiversiteit. Ook onderzoeken we de mogelijke gevolgen van klimaatverandering voor het spoor en hoe we daarop kunnen anticiperen.

Uiteraard hecht ProRail veel belang aan efficiency en lagere kosten, in de bedrijfsvoering én in het werk aan het spoor. In onze bedrijfsbeslissingen maken we een afweging tussen sociale, milieu- en (bedrijfs)economische elementen. We doen dit zo transparant mogelijk en betrekken onze stakeholders bij deze processen.

## Werkgebied

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

## Juridische structuur

ProRail is een besloten vennootschap: ProRail B.V. De Nederlandse Staat is via Railinfratrust B.V. 100% aandeelhouder van ProRail. Het aandeelhouderschap is ondergebracht bij het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. In 2017 heeft ProRail de aandelen van Keyrail B.V. overgenomen en Keyrail B.V. in december 2017 geliquideerd. Tevens heeft ProRail in februari 2017 haar belang in Relined B.V. verkocht.

## Juridisch speelveld

ProRail staat breed in de belangstelling van haar omgeving, reizigers, vervoerders en toezichhouders. Denk daarbij aan het toezicht van de ACM op de capaciteitsverdeling, gebruiksvergoeding en de netverklaring / toegangsovereenkomst en aan het toezicht van de Inspectie Leefomgeving en Transport op de spoorwegwet met een focus op veiligheid. Daarnaast is het onoverkomelijk dat ProRail als een van de grootste opdrachtgevers in de spoorinfrastructuur te maken krijgt met claims van aannemers, opdrachtgevers en de omgeving. Uiteraard wordt dit zoveel mogelijk voorkomen door onder andere aandacht te geven aan kwalitatieve contracten en contractmanagement gedurende de uitvoering van projecten.

## Beheerconcessie

Onze beheertaken staan in de Spoorwegwet en zijn vertaald naar de beheerconcessie. De huidige beheerconcessie loopt van 2015-2025. In deze beheerconcessie zijn de verantwoordelijkheden van ProRail vastgelegd:

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

## Beheerplan

Jaarlijks stelt ProRail in samenspraak met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een beheerplan op met doelstellingen voor het desbetreffende jaar. Input hiervoor is onder meer de jaarlijkse beleidsprioriteitenbrief waarin het ministerie de belangrijkste aandachtspunten voor het komende jaar aangeeft. Wij meten de voortgang van onze activiteiten op basis van prestatie-indicatoren en rapporteren op halfjaarbasis aan het ministerie.

## Organogram



## Onze waardeketen



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

ProRail is onderdeel van het 'spooresysteem'. ProRail zorgt samen met de spoorpartners voor de aanleg en het onderhoud van het spoor. Wij verdelen de beschikbare capaciteit tussen reizigersvervoerders, goederenvervoerders en andere gebruikers, zoals aannemers en meettreinen. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en regionale overheden verstrekken subsidies, en vervoerders betalen een vergoeding voor het gebruik van het spoor. De wensen en behoeftes van onze (in)directe klanten staan centraal in onze dienstverlening. Samen met partners, als gemeenten en provincies, zoeken we voortdurend het best mogelijke antwoord op hun vraag naar treinvervoer en stationsvoorzieningen.

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

## Internationaal vergelijken

De beheerconcessie schrijft voor dat ProRail iedere vier jaar een internationale benchmark uitvoert waarin de prestaties van ProRail worden vergeleken met een selectie van vergelijkbare inframanagers in het buitenland ('peer group'). In 2016 heeft het ministerie van IenW ProRail de opdracht gegeven om zoveel mogelijk samen met NS de internationale benchmark te gaan opzetten en uitvoeren.

In 2017 heeft ProRail de benchmark afgerond. In de benchmark vergelijkt ProRail zich met de inframanagers uit Zwitserland, België, Frankrijk, Verenigd Koninkrijk, Zweden en Denemarken. De resultaten van de benchmark zijn – nadat er een toets door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) op de juiste verwerking van de gegevens heeft plaatsgevonden – aangeboden aan en besproken met het ministerie.

De resultaten bevestigen het beeld dat bestaat over de prestaties van de eigen organisatie in de afgelopen jaren: de prestaties van 2015 laten op bijna alle onderdelen een verbetering zien ten opzichte van 2011.

Wanneer de prestaties van ProRail vergeleken worden met de prestaties van andere inframanagers, concludeert ProRail dat in de periode 2011–2015 goede prestaties zijn geleverd, tegen relatief lagere kosten. Op een aantal belangrijke gebieden presteert ProRail bovengemiddeld, vaak zelfs goed tot zeer goed in vergelijking met de 'peer group'. Voorbeelden hiervan zijn punctualiteit, benutting van het netwerk, aantal verstoringen en kosten per treinkilometer (op basis van gereden kilometers).

Op een aantal gebieden kan ProRail prestaties verbeteren om ook daar tot de 'top performers' van Europa te gaan behoren. Dit geldt onder meer op het gebied van uitval, treinpunctualiteit goederenvervoer, hersteltijd na verstoringen en kosten per spoorkilometer. Op deze gebieden heeft ProRail in de afgelopen jaren – vaak in nauwe afstemming met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en samenwerking met NS - al meerdere initiatieven gestart om tot verbetering van prestaties te komen.

ProRail is van mening dat de grootste potentie voor verbetering zit in die gebieden waar we nu nog niet tot de top behoren. Hier zullen investeringen (tijd, geld, middelen) de grootste impact hebben. We streven ernaar om door middel van een gerichte – en dus meer gedifferentieerde – aanpak te komen tot verbetering van de overall prestaties.

Wij blijven de komende jaren stevig inzetten op deelname aan internationale samenwerkingsverbanden en werkgroepen om kennis en ervaringen met onze buitenlandse collega's uit te wisselen. De inzichten die dit oplevert gebruiken we om onze prestaties te verbeteren.

# Maatschappelijk verantwoord ondernemen

## Ambities voor periode 2016-2030

Het klimaat verandert. We zijn ons bewust van onze maatschappelijke functie en van de verantwoordelijkheid die dat met zich meebrengt en vinden het belangrijk dat het spoor één van de meest duurzame vormen van vervoer blijft. ProRail wil dat duurzaamheid een vanzelfsprekend onderdeel is van de bedrijfsprocessen. Daar werken we intensief aan, ook met andere partijen in de sector: vervoerders, overheden, leveranciers, aannemers en ingenieursbureaus. We hebben ambitieuze doelstellingen geformuleerd binnen drie domeinen: Duurzaam reizen, Duurzaam leven en Duurzaam werken:

- Duurzaam reizen: Alles wat te maken heeft met het gebruik van energie en grondstoffen voor het spoor. Dat is bepalend voor de CO<sub>2</sub>-voetafdruk van het spoor en dus van het reizen met de trein.
- Duurzaam leven: Alles wat effect heeft op de omgeving (omwonenden, flora, fauna) en werknemers van spoorbedrijven.
- Duurzaam werken: Alles wat we doen om, samen met onze opdrachtgevers en opdrachtnemers, onze doelen te bereiken en transparant over de voortgang te rapporteren.

Voor 2017 hebben we twee prioriteiten gesteld:

1. Terugdringen van ons energieverbruik en bijdragen aan de energietransitie;
2. Verlagen van de CO<sub>2</sub>-uitstoot, onder meer door circulair materiaal gebruik.

Daarnaast hebben we verder gewerkt aan andere, voor het spoor relevante duurzaamheidsthema's als het terugdringen van geluidhinder en het versterken van natuurwaarden. Voor alle thema's liggen ambities en doelstellingen vast in het Meerjarenplan Duurzaamheid 2016–2030 (MJPD). Dit is een uitwerking van de thema's die behoren tot het in de beheerconcessie genoemde 'prestatiegebied duurzaamheid'.

## Sturing en beheersing

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



## Duurzaamheid in de strategie

In de Lange Termijn Spooragenda stelt het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat dat het spoor, in vergelijking met andere modaliteiten, zijn leidende positie als duurzaam transportmiddel moet behouden en voorop moet blijven lopen op het gebied van duurzame innovaties, die bijvoorbeeld energiebesparingen mogelijk maken. In 2017 hebben we daarom duurzaamheid expliciet in onze missie opgenomen: 'ProRail verduurzaamt'. Concreet betekent dit:

1. *Meer per trein als grootste bijdrage* - Door groei op het spoor te stimuleren, levert ProRail haar bijdrage aan de wereldwijde klimaatdoelstellingen en reduceren we de CO<sub>2</sub>-voetafdruk in Nederland.
2. *Besparen voor opwekken* - We geven zelf het goede voorbeeld door energie te besparen en zelf op te wekken met zonnestroominstallaties op onze infra en gebouwen. We willen altijd eerst energie besparen voordat we het zelf opwekken.
3. *Duurzaam materiaal, tenzij* - Wij stimuleren onze opdrachtnemers tot duurzaam werken. Dit doen we o.a. via de aanbestedingstrajecten met onze aannemers en leveranciers van materialen.
4. *Slimmer minder geluidshinder* - We pakken onze verantwoordelijkheid voor de samenleving door een goede buur te zijn voor omwonenden van het spoor. Door inpassingsmaatregelen leidt intensiever spoorgebruik niet tot meer overlast door geluid en trillingen.
5. *'Kleine moeite, groot plezier' als zichtbaar goede buur* - We blijven onze bijdrage leveren aan de natuur rond het spoor, en nemen maatregelen die vallen onder de noemer "kleine moeite/ investering, groot plezier/zichtbaarheid".

## Good Procurement Practice Certificaat

In 2017 heeft ProRail het Good Procurement Practice certificaat ontvangen. Een externe audit, door Justitia en Themis, heeft aangetoond dat de aanbestedingspraktijk van ProRail voldoet aan de Nederlandse norm NTA 8058 (Nederlands Technische Afspraak). De audit bestond uit een documentenonderzoek van verschillende procedures rond het inkoop- en aanbestedingsbeleid, een dossier onderzoek van afgeronde aanbestedingen in de afgelopen twee jaar en interviews met diverse medewerkers die een belangrijke rol hebben in het inkoopproces.

Tijdens de audit zijn ook de mate van veiligheid, duurzaamheid en social return in het aanbestedingsproces onderzocht. Voor deze onderwerpen ontving ProRail in aanvulling op het certificaat de bijzondere vermelding 'Maatschappelijk verantwoord Aanbesteden'.

ProRail is enorm blij met dit certificaat, want onze prestatie komt voor het belangrijkste deel in samenwerking met partners en leveranciers tot stand. Een professionele, strategische en proactieve benadering van de markt door de business samen met Procurement is daarin essentieel. Samen met onze partners hebben we De Marktvisie onderschreven en willen we daarin gezien worden als een betrouwbare, aanspreekbare en inspirerende opdrachtgever. Het certificaat geeft aan dat er een solide basis is gecreëerd om onze ambities te realiseren.



Botlekbrug



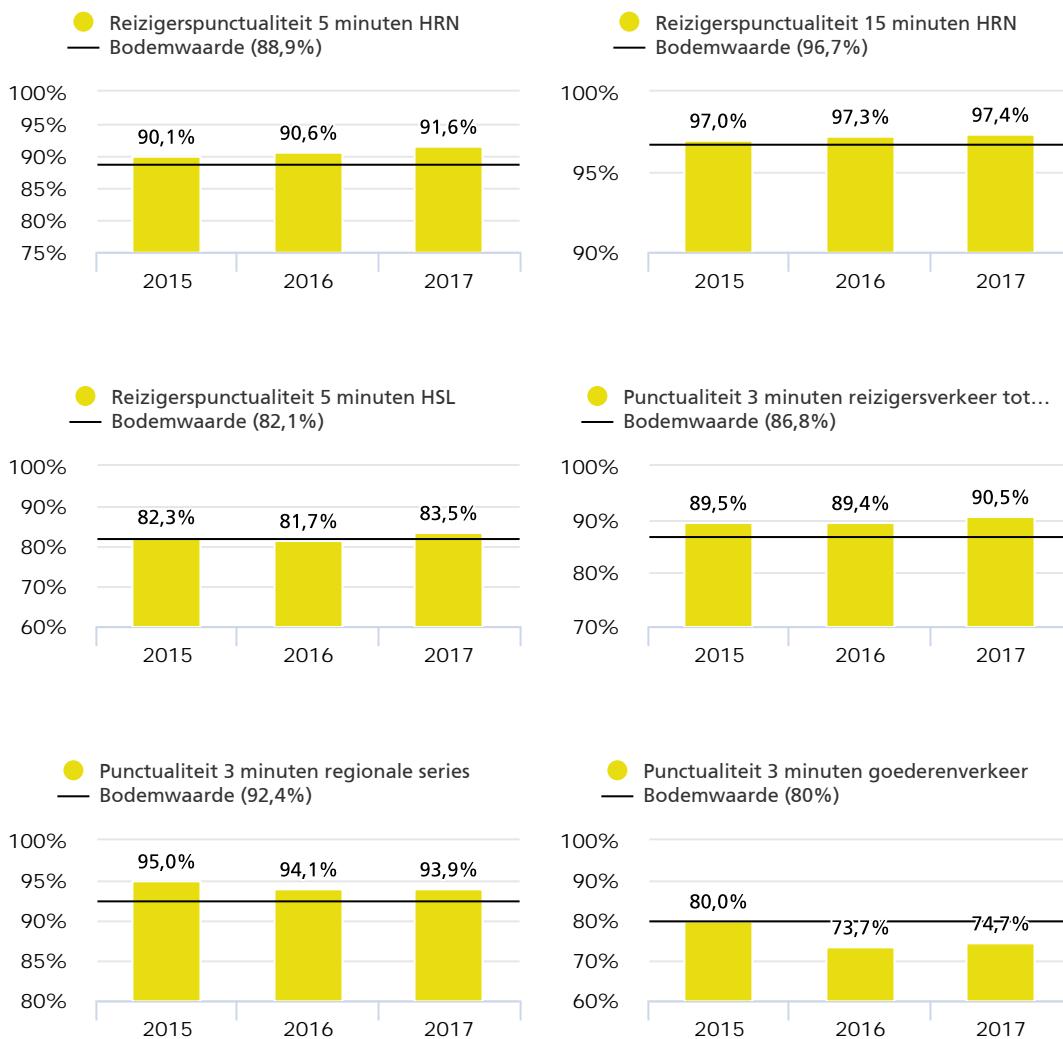
# Spoorvervoer

2017 stond voor ons in het teken van vernieuwing: we hebben een geheel vernieuwde dienstregeling ingevoerd, een proef met hoogfrequent rijden uitgevoerd, grote infrastructuurprojecten gerealiseerd, vorderingen gemaakt met prestatiegericht onderhoud en we zijn gestart met het Centraal Monitor- en Beslisorgaan (CMBO), waarin ProRail de dienstregeling van alle spoorvervoerders bijstuurt. Tijdens al die veranderingen steeg op een aantal gebieden de punctualiteit, zoals op het hoofdrailnet en de HSL. Op het hoofdrailnet was de treinpunctualiteit zelfs hoger dan ooit. Het percentage geleverde treinpaden reizigers bleef daarbij op niveau. Dat de hoge treinpunctualiteit van de regionale series licht daalde ten opzichte van vorig jaar, heeft vooral te maken met de nieuwe dienstregeling in Zuid-Limburg, die de regio echter ook veel voordelen biedt.

# Punctueel spoor

De meeste prestatiecijfers komen uit boven de met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat overeengekomen bodemwaarden. In vergelijking met 2016 is er sprake van een stijgende reizigerspunctualiteit op het hoofdrailnet (HRN) en de HSL en een stijgende treinpunctualiteit voor reizigers en goederen. Ondanks (de opstart van) een nieuwe concessie in Limburg bleef de treinpunctualiteit van de regionale series ruim boven de bodemwaarde.

## ▬ Prestatie-indicatoren punctualiteit



- Reizigerspunctualiteit wordt vanaf 2017 op een nieuwe manier berekend. Om een betere vergelijking met voorgaande jaren mogelijk te maken, zijn de hier getoonde cijfers voor 2015 en 2016 conform de huidige definitie opnieuw berekend. Deze cijfers kunnen daarom afwijken van de destijds gepubliceerde cijfers. Voor de volledigheid merken wij op dat reizigerspunctualiteit sinds 2017 onderdeel is van de werkzaamheden van de accountant, de vergelijkende cijfers zijn hierbij niet betrokken.



## Reizigerspunctualiteit hoofdrailnet (HRN) verbeterd

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

In 2017 kwam een recordaantal treinreizigers op tijd aan op hun bestemming. Zowel de bodemwaarden als streefwaarden 2017 van de prestatie-indicatoren reizigerspunctualiteit HRN 5 minuten en reizigerspunctualiteit HRN 15 minuten zijn ruimschoots gehaald. De goede scores zijn het gevolg van een robuuste nieuwe dienstregeling, intensievere samenwerking tussen ProRail en NS in verschillende lagen in de operatie, diverse verbetermaatregelen die gedurende het jaar zijn doorgevoerd, een relatief klein aantal dagen met grote verstoringen en een beperkte invloed van de seizoenen en extreem weer.

In het eerste kwartaal van 2017 lagen de prestaties onder de doelstellingen. De voornaamste oorzaken waren:

- De startfase van de nieuwe dienstregeling. Wijzigingen in de dienstregeling gaan doorgaans gepaard met een korte periode van slechtere prestaties, omdat medewerkers nog vertrouwd moeten raken met de nieuwe tijden, nummers, bijsturing en afhandelingsscenario's. De dienstregeling 2017 kende zeer veel wijzigingen ten opzichte van 2016. Daarom was de prestatiedip langer en had deze meer impact dan in andere jaren.
- De eerste maanden van het jaar kenden relatief veel grote (externe) verstoringen, zoals een stroomstoring in Amsterdam, een bommelding in Utrecht en extreem weer.
- Omvangrijke werkzaamheden aan de Willemspoortunnel in Rotterdam, die in januari landelijke impact op de treindienst hadden door een gewijzigde dienstregeling en logistieke beperkingen.
- Stapsgewijze invoering van de HSL-treindienst Den Haag - Eindhoven, waarbij tot en met maart de treindienst 'geknipt' werd in Breda. Dat had niet alleen gevolgen voor doorgaande reizigers, maar ook voor de bediening van de stations Delft Zuid en Schiedam Centrum en het traject Den Haag - Rotterdam in het algemeen.
- Omleidingen van goederentreinen van de Betuweroute naar de Brabantroute ten gevolge van werkzaamheden in Duitsland, deze zetten de prestaties in Brabant en Zuid-Holland verder onder druk.

Na invoering van de nieuwe dienstregeling zijn in februari de eerste wijzigingen daarin doorgevoerd. Denk hierbij aan kleine aanpassingen, zoals vertrektijden die een minuut vroeger of later zijn geworden, overweginstellingen die zijn aangepast of afhandelingsscenario's die zijn bijgesteld. Kort hierna zijn de prestaties structureel verbeterd. In september hebben NS en ProRail een aantal grotere verbeteringen effectief in de dienstregeling kunnen doorvoeren. Ook het vervallen van de langdurige snelheidsbeperking op de Moerdijkbrug heeft een prestatiestijging tot gevolg gehad. Alleen de maand juni doorbrak de positieve trend door de invloed van hitte en blikseminslagen op diverse dagen.

De proef met hoogfrequent rijden op de A2-corridor tijdens testwoensdagen van september tot en met december had geen noemenswaardige invloed op de jaarcijfers, maar was wel een waardevolle ervaring om ook in 2018 een betrouwbaar treinproduct neer te zetten op deze drukke corridor.

De traditionele herfstdip was in 2017 veel beperkter dan in voorgaande jaren. Het bleef lang zacht weer en het aantal meldingen van gladde sporen was in november bijna een factor 3 lager dan vorig jaar. Daar waar de herfst in een gemiddeld jaar leidt tot een daling van de prestatie-indicator reizigerspunctualiteit HRN 5 minuten met 0,6 procentpunt, was het effect in 2017 slechts 0,1 procentpunt negatief. De twee dagen met hevige sneeuwval in december hebben de jaarcijfers uiteindelijk met 0,2 procentpunt gedrukt.

Voor de prestatie-indicator reizigerspunctualiteit HRN 15 minuten is met name treinuitval een belangrijke driver. De problemen in de eerste maanden van het jaar lagen vooral op het gebied van punctualiteit, waardoor deze indicator minder sterk wordt beïnvloed. Toch vertoonde ook deze indicator na de eerste maanden van het jaar een stijgende lijn en de prestaties lagen daarna structureel hoger dan voorgaande jaren. Dat komt doordat er gedurende het jaar actief is gestuurd op het beperken van hinder door treinuitval en gemiste overstappen door knelpunten beter inzichtelijk te maken. Deze manier van werken is sinds 2017 mogelijk door de wijze van registratie, berekening en dataverzameling van alle indicatoren voor reizigerspunctualiteit.

## Reizigerspunctualiteit HSL verbeterd

De reizigerspunctualiteit op de HSL maakt deel uit van de reizigerspunctualiteit op het hoofdrailnet. Daarnaast is de reizigerspunctualiteit op de HSL een aparte prestatie-indicator. Ook op de hogesnelheidslijn is in 2017 een recordaantal reizigers op tijd op hun bestemming aangekomen. Helaas kende de HSL net als het HRN een stroeve start van het jaar. Voor de HSL was het effect van de werkzaamheden aan de Willemsspoortunnel en de 'knip in Breda' nog sterker, omdat de HSL een kleiner aantal reizigers betreft en de genoemde oorzaken precies deze groep reizigers raakten. De prestaties op de HSL lagen vanaf april hoger.

De Verbeterteams HSL van ProRail en NS hebben in 2017 hun scope uitgebreid van het reduceren van uitval naar het verbeteren van reizigerspunctualiteit. Naast verbeteringen aan infrastructuur en materieel zijn ook diverse maatregelen genomen ter verbetering van de punctualiteit, zoals de (aangescherpte) voorrangregel voor Intercity-direct bij een vertraagde Thalys uit België en de kruiers en instapbegeleiding op Rotterdam Centraal, Amsterdam Centraal en Schiphol Airport. Ook begonnen na een periode van gewenning de leercirkel voor machinisten en de vernieuwde bijsturingsoepzet hun vruchten af te werpen.

De fluctuatie in dagscores op de HSL blijft groot. Deze zijn afhankelijk van strandingen van treinen en de bijstuuracties bij externe verstoringen, zoals harde wind op de Brug Hollandsch Diep (derde Moerdijkbrug). Omdat de reizigerspunctualiteit op de HSL betrekking heeft op een relatief kleine groep reizigers waarvan vaak een groot deel wordt getroffen bij een verstoring, reageert het dagcijfer gevoelig. In de maand juni werden de HSL-cijfers gedrukt door werkzaamheden en gelijktijdige grote verstoringen door weersinvloeden op het hoofdrailnet.

Met het behalen van de bodem- en streefwaarde op de prestatie-indicator reizigerspunctualiteit HSL hebben ProRail en NS laten zien dat de inspanningen en aandacht voor de hogesnelheidslijn vruchtbaar zijn. De toekomst blijft echter gezamenlijke uitdagingen voor ProRail en NS kennen, zoals aan de materieelkant, de invloed van toegenomen drukte in Amsterdam en Eindhoven door het hoogfrequent rijden op de A2-corridor en de toegenomen drukte in de trein zelf, met name tussen Schiphol en Amsterdam.

## Treinpunctualiteit reizigersverkeer totaal

Treinpunctualiteit reizigersverkeer totaal is het percentage treinaankomsten waarbij het verschil tussen de oorspronkelijk geplande tijd en de vastgestelde realisatietijd kleiner is dan 3 minuten. Uitgevallen aankomsten en aankomsten van vervangende treinen worden niet meegerekend. Punctualiteit voor het totale reizigersverkeer wordt gemeten op representatieve stations op het Hoofdrailnet (inclusief HSL-Zuid) en op de regionale spoorinfrastructuur.

De treinpunctualiteit reizigersverkeer totaal is met 90,5% hoger dan de bodemwaarde van 86,8% en ook hoger dan vorig jaar (89,4%). Voornaamste reden van een punctualiteitsscore boven norm is het uitblijven van grote verstoringen en een goede intrinsieke punctualiteit in de dienstregeling.

## Treinpunctualiteit regionale series

Voor de regionale series meten we treinpunctualiteit, geen reizigerspunctualiteit.

Treinpunctualiteit is het percentage treinaankomsten op een representatieve selectie stations, waarbij het verschil tussen de oorspronkelijk geplande tijd en de vastgestelde realisatietijd kleiner is dan drie minuten. Uitgevallen aankomsten en aankomsten van vervangende treinen worden niet meegerekend.

De punctualiteit van de regionale series is met 93,9% hoger dan de bodemwaarde van 92,4%, maar wel iets lager dan de 94,1% van vorig jaar. De voornaamste oorzaak van die daling ligt bij de nieuwe concessie in Limburg, waar begin 2017 gewenningsproblemen optraden door nieuwe omlopen, kortere rijtijden, krappere keringen en nieuw materieel. Die veranderingen bieden de regio echter betere aansluitingen, grotere aantallen treinen en de mogelijkheid om in de toekomst verder uit te breiden. In samenwerking met de vervoerder is actie ondernomen op de belangrijkste knelpunten, waarna de prestaties verbeterden.

## Aandacht voor goederenpunctualiteit

Deze indicator toont het percentage goederentreinen waarbij de vertraging op het eindpunt van de route minus de vertraging op het startpunt van de route kleiner is dan drie minuten. Als de vertrekvertraging negatief is, wordt deze op nul gezet. Punctualiteit van goederenverkeer wordt gemeten op zes goederencorridors, exclusief de Betuweroute.

In 2017 is de punctualiteit van het goederenverkeer gestegen naar 74,7% (was 73,7% in 2016). Dat is nog steeds onder de bodemwaarde van 80,0% die we zijn overeengekomen met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Bij het vaststellen van die bodemwaarde is echter onvoldoende rekening gehouden met werkzaamheden aan het Derde Spoor in Duitsland vanaf 2016, waardoor er regelmatig beperkt tot geen goederenverkeer over de Betuweroute kon plaatsvinden. De spooruitbreiding is een belangrijke verbetering van de internationale goederencorridor Rotterdam – Genua. Het betekent dat er in de toekomst meer treinen van de Betuweroute gebruik kunnen maken.

Tijdens de werkzaamheden in Duitsland waren er omleidingen via de drukke Brabantroute (Moerdijk-Venlo) nodig, wat een negatief effect had op de goederenpunctualiteit. Tijdens werkzaamheden aan een nieuwe spoortunnel bij Rastatt, net ten zuiden van Karlsruhe aan de spoorlijn naar Basel, spoelde in augustus de ondergrond weg. Gevolg was een verzakking van de

bestaande spoorlijn, waardoor geen treinverkeer meer mogelijk was. De gevolgen voor het goederenverkeer tussen o.a. Rotterdam en Zwitserland/Italië waren groot. Omdat alternatieve routes niet of niet in voldoende mate voorhanden waren, kwam het goederenverkeer op deze verbinding nagenoeg tot stilstand. De versperring bij Rastatt duurde tot begin oktober.

Van april 2016 tot augustus 2017 werd het merendeel van de goederentreinen gehinderd door een snelheidsbeperking op de Moerdijkbrug. Tot slot is in overleg met de goederenvervoerders ook voor 2017 weer een dienstregeling ontwikkeld die flexibiliteit boven punctualiteit stelt. Daarom heeft ProRail in haar beheerplan 2017 al aangegeven zelf een meer realistische streefwaarde voor de goederenpunctualiteit van 75% tot 77% te hanteren.

In 2017 heeft ProRail verschillende acties uitgevoerd om bij te sturen op de prestatie. Dit heeft er mede voor gezorgd dat de prestatie op deze indicator, na het bereiken van het dal in mei 2017 (het voortschrijdend jaarcijfer was toen 72,0%), zich heeft ontwikkeld tot ongeveer de vooraf aangegeven ondergrens van 75%. Onze acties waren:

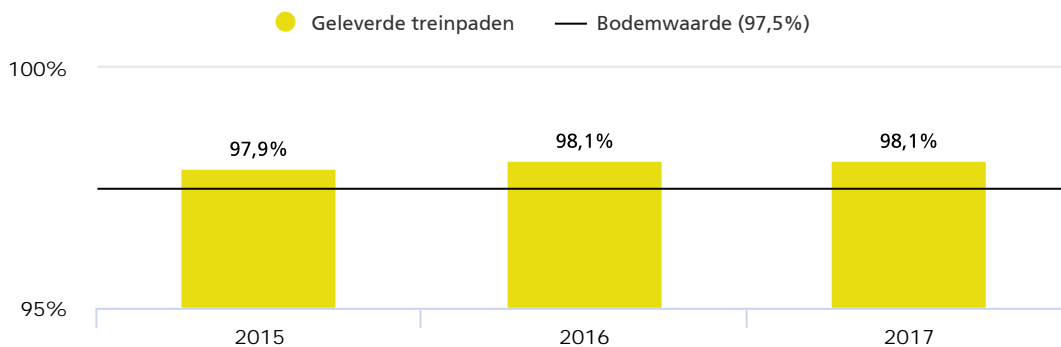
- Het in samenspraak met vervoerders zo veel mogelijk plannen van goederentreinen in de beter presterende treinpaden in de dienstregeling.
- Het uitvoeren van werkzaamheden aan de Moerdijkbrug waarmee een einde kwam aan de tijdelijke snelheidsbeperking (TSB).
- De instructie van de nieuwe leidraad bij vertragingen (op de A2-corridor). Deze leidraad geeft meer voorrang aan corridortreinen, hieronder vallen ook goederentreinen.
- Extra aandacht voor het belang om goederentreinen met zo min mogelijk vertraging vanaf Kijfhoek het gemengde net op te rijden.

Omdat de huidige goederenindicator onvoldoende aansluit bij de wensen van de goederenvervoerders, heeft ProRail in 2017 samen met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en de goederenvervoerders een betere prestatie-indicator voor 2018 ontwikkeld. Deze indicator Transitotijd meet welk deel van de goederentreinen door toedoen van ProRail meer dan een half uur langer onderweg is op het Nederlandse deel van hun traject.

## Geleverde treinpaden reizigers stabiel

Een treinpad is een capaciteitsreservering op het spoor die nodig is om een trein van A naar B te laten rijden. Als een treinpad (gedeeltelijk) niet wordt gerealiseerd en de oorzaak daarvan ligt bij ProRail, dan geldt dat treinpad als niet geleverd. Verstoringen door derden en door het weer – inclusief uitgedunde dienstregelingen – vallen daarbij ook binnen de verantwoordelijkheid van ProRail. Het percentage geleverde treinpaden voor het reizigersverkeer was in 2017 met 98,1% gelijk aan de prestatie in 2016 en ligt boven de met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat afgesproken bodemwaarde van 97,5%.

### ▬ Prestatie-indicator Geleverde treinpaden reizigers





# Betrouwbaar spoor

## Incidenten

Als landelijk de treinpunctualiteit onder de 75% daalt en/of de uitval boven de 10% uitkomt, dan ligt daar doorgaans een groot incident aan ten grondslag. Dergelijke dagen kwamen vijf keer voor in 2017:

- Op 17 januari werd het treinverkeer gehinderd door een grote stroomstoring in Amsterdam.
- Op 23 februari werd een landelijk uitgedunde dienstregeling gereden in verband met storm.
- Op 23 november speelde een combinatie van een defecte bovenleiding bij Driebergen, koperdiefstal tussen Den Bosch en Vught en een boom op de bovenleiding bij Vlissingen.
- Op 10 en 11 december werd een landelijk uitgedunde dienstregeling gereden in verband met grote hoeveelheden sneeuw.

Meer dan in de afgelopen jaren heeft ProRail ingezet op het actief voorkomen van verstoringen van het treinverkeer door derden. Denk hierbij aan personen of dieren op het spoor, voorwerpen die op het spoor worden gelegd, omgevallen bomen op het spoor, koperdiefstal, treinsurfen en het vastbinden van overwegbomen. Dit is ook nodig aangezien we constateren dat het aantal verstoringen door derden toeneemt. De incidentenbestrijders van ProRail hebben afgelopen jaar 1.098 processen verbaal uitgeschreven. Het overgrote deel (89%) betrof overtredingen op een overweg. Ten opzichte van de jaren 2015 (610 processen verbaal) en 2016 (589 processen verbaal) is hier een duidelijke toename te zien.

## Klanthinder

Het aantal treinreizen en verbindingen alsook de frequenties blijven de komende jaren toenemen. In het licht van deze mobiliteitsgroei is het voor ProRail belangrijk dat reizigers en verladers net als nu tevreden blijven over het spoorproduct. Om die reden zetten wij ons intensief in om storingen van de treindienst terug te dringen en daarmee hinder voor klanten te beperken.

Storingen worden veroorzaakt door:

- Defecten aan de infrastructuur, zoals aan spoor, bovenleiding, overwegen, wissels en seinen.
- Externe factoren die invloed hebben op de werking van de infrastructuur, zoals weersomstandigheden, spoorlopers, suicides, vandalisme, dieren of voorwerpen op het spoor.

De prestatie-indicator klanthinder als gevolg van storingen aan de infrastructuur betreft het aantal storingen aan de infrastructuur die leiden tot veel en zeer veel hinder voor de dienstregeling van vervoerders en daardoor voor reizigers en verladers.

Niet meegerekend worden vertragingen als gevolg van defecte treinen of logistieke problemen in de personeels- en/of materieelinzet bij vervoerders. In deze indicator tellen drie aspecten mee: het aantal storingen, de snelheid van functieherstel (de tijd die het kost om de verstoring op te lossen) en de mate van be- en bijsturing in de logistieke afhandeling.

De realisatie voor 2017 op de prestatie-indicator klanthinder is 628 en ligt daarmee boven de bodemwaarde (610) en de realisatie in 2016 (602, vergelijkend cijfer niet betrokken in werkzaamheden accountant). Op het gebied van onder meer asset management, incidentenbestrijding en logistiek zijn diverse inspanningen verricht. Daardoor is het aantal storingen (totaal van de klanthinderklassen beperkt hinder, hinder, veel hinder en zeer veel hinder), waarbij reizigers en verladers hinder ondervonden, in de afgelopen drie jaar met 5,5% afgenomen. Voor de klassen van zogenoemde 'hinderrijke' storingen (veel en zeer veel hinder) heeft zich echter, ondanks de vele inspanningen, nog geen daling ingezet.

Oorzaken van storingen zijn te verdelen in vier categorieën; (1) Derden, (2) Techniek, (3) Processen en (4) Weer. De categorieën die binnen onze directe invloedssfeer liggen, ontwikkelen zich gunstig; zowel Techniek als Processen laten een stabiele, licht dalende trend zien. Daarentegen neemt het aantal storingen in de categorie Derden juist toe. Het betreft hier oorzaken die ProRail slechts indirect kan beïnvloeden.

Om de grote, negatieve hinderrijke uitschieters onder controle te krijgen en een structurele daling specifiek voor deze klassen te realiseren is er per oorzaakcategorie een aanpak ingericht en hebben wij maatregelen genomen. Het optreden van hinderrijke storingen is sterk geografisch bepaald: 80% van de hinderrijke storingen doet zich voor op 20% van het spoornetwerk, voornamelijk trajecten met intensief treinverkeer. Wij zijn gestart met deze storingsgevoelige tracés expliciet aandacht te geven door multifunctionele teams in te richten. Door deze teams te voeden met informatie uit diepgaande analyses werden verbetermaatregelen bepaald en met succes doorgevoerd. Een voorbeeld hiervan is op het baanvak Rotterdam – Breda (reductie van 32% in drie jaar).

#### ***Klanthinder Schiphol***

Een van de maatregelen die is getroffen is om 24 uur per dag een interventieteam van ProRail paraat te hebben bij de Schipholspoortunnel. Door de introductie van een nieuwe procedure bij brandmeldingen en nieuwe logistieke maatregelen hoeven er minder treinen te worden opgeheven. Gezien de grote impact van Schiphol op de treindienst in de Randstad blijft de klanthinder ten gevolge van brandmeldingen in de Schipholspoortunnel daarmee beperkt.

#### ***Klanthinder verdachte objecten***

Er is in 2017 veel aandacht uitgegaan naar het verminderen van de klanthinder ten gevolge van verdachte objecten en personen op stations en in de trein. De klanthinder ten gevolge van verdachte objecten is bijzonder klein gebleven: slechts in 31 gevallen (2016: 56) werden beperkingen ingesteld. Dit komt door een intensieve samenwerking met vervoerders en stationspersoneel, een nieuwe procedure om adequater in te schatten of iets een gevonden voorwerp of een verdacht object is, en een goede samenwerking tussen de meldkamers van NS, de politie en ProRail. Ook zijn met het Team Explosieve Verkenningen afspraken gemaakt waardoor een veilige verkenning kan worden uitgevoerd met zo min mogelijk impact op het treinverkeer.

De afgelopen jaren is vooral geïnvesteerd in heldere rollen en verantwoordelijkheden in de bijsturing. Met de komst van het CMBO in 2017 is uitsluitend ProRail verantwoordelijk voor de eventuele bijsturing van de dienstregeling van alle vervoerders. Dit heeft o.a. geleid tot de volgende resultaten:

## **Toekomstbestendig werken aan het spoor**

Het treinverkeer groeit; zowel reizigers- als goederenvervoerders vragen om meer spoorcapaciteit. Een goede ontwikkeling, die de Nederlandse spoorsector wel voor een forse uitdaging stelt. Er is een potentieel tekort voor het uitvoeren van beheer, onderhoud en vervanging van het spoor (BOV-reeksen). Tegelijk stijgt het volume aan werkzaamheden om de bestaande infrastructuur op peil te houden. Deze werkwijze onveranderd laten, zorgt voor meer hinder voor verladers en reizigers. Ook vinden aannemers, vanwege de onregelmatige werktijden, steeds moeilijker personeel voor deze werkzaamheden.

Om deze uitdaging voor de langere termijn het hoofd te bieden, heeft de Nederlandse spoorsector in 2017 de handen ineen geslagen en samen de visie Toekomstbestendig werken aan het spoor ontwikkeld. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, ProRail, aannemers, personen- en goederenvervoerders, vakbonden, belangenverenigingen en regionale overheden waren hierbij betrokken.

Deze visie is verstuurd naar de Tweede Kamer<sup>1</sup> en het ministerie heeft ProRail opdracht gegeven om de nieuwe aanpak te implementeren. In het najaar van 2017 is een plan van aanpak ontwikkeld voor uitvoering in de komende jaren. Doel van het programma is invoering van een nieuwe werkwijze, die optimale balans borgt in 'de driehoek':

- Zo min mogelijk hinder voor reizigers en verladers;
- Noodzakelijke werkzaamheden voor betrouwbaar en functioneel spoor;
- Efficiënt omgaan met beschikbare financiële middelen.

Het programma zorgt voor integrale be-/bijsturing voor het plannen, contracteren en uitvoeren van werk aan het spoor. Een van de resultaten is een integraal meerjarig masterplan voor productie en voorspelbare hinder. Het programma richt zich tevens op de aanpak van het potentiële financiële tekort in de eerder vermelde BOV-reeksen.

## Moerdijkbrug

In het derde kwartaal van 2017 zijn alle spoorstaven en lussen op de Moerdijkbrug vervangen. De sporen op deze brug zijn ingegoten in kunsthars. In vergelijking met het traditionele vastschroeven van sporen was deze vervanging een fors karwei. De uitvoering van de werkzaamheden is ondanks de complexiteit en korte voorbereidingstijd volgens plan verlopen. Het herontwerp (waar de ingegoten spoorstaven een onderdeel van zijn) van 15 jaar geleden was nodig om de brugconstructie een langere levensduur te geven zodat de totale brug nog tot 2055 mee kan.

## Verbeterprogramma HSL-Zuid

NS en ProRail hebben de handen ineengeslagen om de vervoersprestaties op de HSL-corridor te verbeteren. NS en ProRail hebben de handen ineengeslagen om de prestaties te verbeteren. In 2015 heeft ProRail maatregelen genomen op het gebied van treinstrandingen, windhinder en dieren. Na een verdere verslechtering van de prestaties van de Intercity-direct begin 2016, hebben zowel NS en ProRail nieuwe verbeterprogramma's doorgevoerd. De verbeterteams van beide organisaties richten zich op het betrouwbaarder maken van de Intercity-direct (Amsterdam-Breda) en sinds begin 2017 ook op de Intercity Den Haag-Eindhoven. NS richt zich op factoren zoals materieel, personeel en logistiek plan. ProRail concentreert zich op de verkeersleiding, infrastructuur (wissels, tunnels), externe factoren (wind, spoorlopers, dieren) en de afhandeling van strandingen.

De maatregelen zijn gericht op het verminderen van de uitval, het verbeteren van de treinpunctualiteit en het sneller afhandelen van strandingen van treinen. Binnen dit verbeterprogramma wordt voortdurend gekeken naar de effectiviteit van de maatregelen en mogelijkheden om verder te optimaliseren. Sinds 2017 hebben de bestaande verbeterplannen van NS en ProRail de status van een gezamenlijk 'programma onder de concessie'.

In 2017 heeft ProRail verdere maatregelen getroffen. Samen met NS is de dienstregeling op enkele vlakken aangepast, gericht op minder conflicterende rijwegen van de Intercity-direct en de Intercity Den Haag - Eindhoven. Er zijn maatregelen genomen ter verbetering van de bijsturing bij vertraging en van de vertrekpunctualiteit. Ook zijn diverse maatregelen doorgevoerd om sneller te herstellen na een stranding.

ProRail heeft 'quick scans' uitgevoerd voor infrastructuurverbeteringen op de middellange termijn. Hieruit zijn investeringsvoorstellen voortgekomen die aanspraak maken op het investeringsbudget van € 60 miljoen dat het Kabinet ter beschikking heeft gesteld voor verbetering van de HSL-prestaties. Hiertoe behoort ook een planstudie naar het plaatsen van windschermen op de brug Hollandsch Diep. Ook zijn we gestart met de voorbereiding van het plaatsen van camera's in spanningssluizen; daarmee kan de bovenleiding op afstand worden geïnspecteerd als een trein in zo'n sluis tot stilstand komt. Op het gebied van assetmanagement

---

1 Onderdeel van kamerstuk 29 984, nr. 723

zijn verbeteringen doorgevoerd. Zo legt een nieuw infrateam extra focus op cruciale assets op de HSL-corridor en hebben we bij nieuwe onderhoudscontracten met aannemers extra prikkels ingebracht.

De positieve effecten van de maatregelen van NS en ProRail zijn zichtbaar in de prestatiecijfers. In 2017 reed 83,5% van de binnenlandse vervoersproducten op de HSL op tijd (<5 min. vertraging); in 2016 was dat 81,7%. Ook valt de Intercity-direct minder uit: in 2017 viel 7,3% van de treinen uit, tegen 8,3% in 2016. De uitval van de Intercity Den Haag – Eindhoven bedroeg 12,0% in het eerste kwartaal. Deze verwachte prestatiedip is echter teruggebracht en de gemiddelde uitval over heel 2017 kwam uit op 8,1%.

In de review van de plannen van NS en ProRail door Triple Bridge en Railistics in 2016 is geconcludeerd dat, in een stabiele situatie, de uitval van de Intercity-direct kan dalen tot 5–7%. Eind 2016 is afgesproken dat NS en ProRail begin 2018 een langetermijnvisie op de HSL zullen presenteren.

## **Beter en Meer: verbeteringen op en rond het spoor 2017**

In het programma Beter en Meer werken NS en ProRail samen aan betere prestaties op het spoor. Om het spoor als vervoerproduct aantrekkelijker te maken, is meer betrouwbaarheid van de treindienst nodig ('Beter'), en moet hoogfrequent rijden mogelijk worden ('Meer').

ProRail werkt samen met NS in de Verbeteraanpak Trein (VAT) aan hoogfrequent spoorvervoer op de A2-corridor tussen Eindhoven en Amsterdam. Het programmaonderdeel Be- en Bijsturing van de Toekomst (BBT) beoogt een zo snel mogelijk herstel van het treinverkeer na een verstoring. In de Verbeteraanpak Stations (VAS) verbeteren we samen met NS de kwaliteit van stations, voor en met de vervoerders.

Binnen de VAT besloot NS na een gezamenlijk traject met ProRail om de frequentieverhoging op de A2-corridor in de dienstregeling van 2018 door te voeren. De voorbereidingen in 2017 zijn succesvol verlopen. Dat viel onder meer af te lezen aan verbeteringen van de prestatie-indicatoren Reizigerspunctualiteit HRN 5 en 15 minuten. Ook presteerden de treinseries op de A2-corridor gemiddeld beter dan het gemiddelde van het hoofdrailnet.

NS en ProRail zijn in september 2017 begonnen met het testrijden van zes Intercity's per uur tussen Amsterdam, Utrecht, 's-Hertogenbosch en Eindhoven. De reizigers konden tussen deze steden elke tien minuten met een Intercity reizen. De testen dienden ter voorbereiding op de nieuwe dienstregeling in december, omdat treinreizigers op dit traject vanaf die maand voortaan dagelijks konden kiezen uit zes treinen per uur. De testdagen zijn succesvol verlopen en er waren vele positieve reacties. De ervaringen zijn meegenomen in de dienstregeling 2018, die live is gegaan op 10 december 2017. In de eerste maanden van 2018 worden de prestaties op de A2-corridor nauwlettend gemonitord om eventuele verbeterpunten samen snel op te pakken.

De oprichting van het Centraal Monitor- en Beslisorgaan in maart 2017 was een mijlpaal binnen het domein van de be- en bijsturing. In juni 2017 is het ISVL-communicatiesysteem<sup>2</sup> voor de be- en bijsturing tussen ProRail en vervoerders vervangen door het nieuwe SpoorWeb. Daarnaast zijn in 2017 de nieuwe bijsturingsmaatregelen, na invoering op de A2-corridor, ook in de regio's Zuid en Randstad-Noord ingevoerd. Daarmee is de landelijke invoering afgerond. Verder is een start gemaakt met de verbetering van de operationele processen en samenwerking tussen de diverse partijen op knooppunten, zoals Eindhoven.

---

2 Informatiesysteem Verkeersleiding

Binnen het programmaonderdeel Verbeteraanpak Stations (VAS) werken ProRail Stations en NS Stations samen met de partners in de stationsgebieden aan het nog aantrekkelijker maken van onze 404 stations. In 2017 zijn mooie stappen gezet. Er is een gezamenlijk stationsdashboard gerealiseerd dat de prestaties van de stations weergeeft en wordt gebruikt om te bepalen welke stations wanneer worden verbeterd.

De extra grote reisinformatieborden voor de grotere stations zijn vorig jaar aanbesteed. Eind 2017 vond een congres plaats waarbij 130 stakeholders vanuit gemeenten, provincies en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat zich bogen over huidige en toekomstige ontwikkelingen in mobiliteit, en wat dit betekent voor de stations hier en nu. Ook zijn de stationsplattegronden getest, die in de loop van 2018 worden ingevoerd. Voor het project Informatiepunt is besloten om eerst een proef uit te voeren. Na beëindiging van dit programma zetten ProRail en NS de samenwerking voort, waarvoor verdere afspraken zijn gemaakt.

## **Betere bijsturing bij verstoringen: implementatie van het Centraal Monitor- en Beslisorgaan (CMBO)**

Onder het motto 'Be- en Bijsturing van de Toekomst' werkt ProRail met zijn ketenpartners aan verbetering van de bijsturing bij verstoringen, gericht op vermindering van hinder. Enerzijds doen we dit door bij verstoringen voorspelbaar en betrouwbaar te handelen, zodat klanten weten waar ze aan toe zijn. Anderzijds door het vervoer bij een verstoring zo goed mogelijk te garanderen en de opstart na een verstoring zo kort mogelijk te maken.

De afgelopen jaren is vooral geïnvesteerd in heldere rollen en verantwoordelijkheden in de bijsturing. Met de komst van het CMBO in 2017 is uitsluitend ProRail verantwoordelijk voor de eventuele bijsturing van de dienstregeling van alle vervoerders. Dit heeft o.a. geleid tot de volgende resultaten:

- Samen met de vervoerders is er een afwegingskader opgesteld op grond waarvan ProRail bijsturingen verricht. Dat komt de transparantie sterk ten goede. Op basis van dit afwegingskader zijn ook nieuwe maatregelen (Vooraf Gedefinieerde Bijsturing) opgesteld die bij een verstoring worden genomen.
- Het systeem SpoorWeb is succesvol live gegaan voor de 'logistieke kolom'. Met dit systeem beogen we beeldvorming, samenwerking en snelheid van de besluitvorming in de sector te verhogen.
- Dankzij de ingebouwde feedbackloop zijn we in staat permanent bij te leren en verder te ontwikkelen. We onderzoeken hoe we onze dagelijkse operatie nog scherper kunnen sturen en de samenwerking kunnen optimaliseren. Daarnaast zijn er kansen om samen met de vervoerders structureel te verbeteren in de opstart na een verstoring. Tot slot onderzoeken we met vervoerders hoe we het afwegingskader en de weerslag daarvan in Vooraf Gedefinieerde Bijsturing verder kunnen ontwikkelen.

## ICT



Wij werken voortdurend aan verdere verbetering van de beschikbaarheid en continuïteit van de systemen die het treinverkeer ondersteunen. Een ICT-storing kan altijd nog een groot gebied raken en als hij voorkomt veel hinder geven. Nu het storingsniveau van ICT laag is, worden de investeringen vooral gericht op het inperken van de impact bij een storing. In 2017 was ICT voor minder dan 1% veroorzaker van hinder.

Hieronder beschrijven we een aantal van de belangrijke projecten in 2017. Ze richten zich op realisering van nieuwe functionaliteiten en tijdige vervanging. Daarnaast groeit de ICT steeds verder, ook doordat steeds meer oude technologie ICT-technologie wordt, denk bijvoorbeeld aan de reisinformatie en beveiliging in het spoor. De investeringen die we in 2017 op dit terrein hebben gedaan, zullen zich in belangrijke mate ook in 2018 en 2019 doorzetten.

### **Fivat**

Met dit meerjarige project wordt het landelijk vaste netwerk volledig vernieuwd en de capaciteit sterk uitgebreid. Er worden extra glasvezelkabels aangelegd, een nieuwe netwerktechnologie wordt geïntroduceerd en alle systemen die nu nog met het oude netwerk zijn verbonden worden omgebouwd, zodat ze kunnen communiceren met het nieuwe netwerk. Dit project, dat de netwerkcapaciteit vertienvoudigt, wordt naar verwachting in 2020 afgerond.

### **GSM-R Life Cycle Management**

Het GSM-R netwerk is het mobiele netwerk voor onder meer de mobiele communicatie tussen machinist en treindienstleider, noodoproepen, communicatie naar reisinformatieborden en drager van ERTMS-communicatie. Het mobiele netwerk is qua technologie een verplichte Europese standaard voor de spoorsector opdat alle vervoerders en infrastructuurbeheerders deze communicatie ondersteunen. Het netwerk wordt volledig vernieuwd en ook voorbereid op de verdere invoering en uitrol van het nieuwe beveiligingssysteem ERTMS. De inmiddels dubbel uitgevoerde landelijke centrale is eerder al vernieuwd, het gaat nu om de apparatuur in de ongeveer 350 zendmasten en in tunnels. Ook dit project is omvangrijk en loopt door tot na 2020.

### **ASTRIS**

ASTRIS is de nieuw ontwikkelde interface tussen het systeem van de treindienstleider en de beveiligingssystemen in het spoor die de seinen en wissels aanstuurt. Alle bestaande en

verschillende interfaces worden daarmee vervangen door één nieuwe ASTRIS-interface. Op een groot aantal verkeersleidingsposten is deze nieuwe interface al in gebruik en in 2019 wordt dit project in de uitrol naar het hele land voltooid.

### **Procesleiding**

Het systeem waarmee alle treindienstleiders de treinbesturing regelen – Procesleiding – is een van de grote softwaresystemen in Nederland (eerdere herbouwwaarde ingeschat op bijna 100 manjaar). Dit systeem wordt nu slim gerenoveerd door eerst de taal waarin het is geschreven om te zetten naar een modernere computertaal en vervolgens wordt het op nieuwe hardware gezet met een ander besturingssysteem. Bij deze renovatieslag wordt het systeem ook eenvoudiger qua opzet en zorgen we er ook nog eens voor dat we makkelijker slimme standaardsoftware kunnen koppelen, die treindienstleiders adviezen geven voor het oplossen van conflicten of adviezen geven aan machinisten voor de beste snelheid. We gaan met de ontwikkeling de impact beperken bij een eventuele storing in het systeem. De renovatieslag verwachten we in 2020 te hebben afgerond.

### **ORBIT**

Het ORBIT-systeem maakt het mogelijk om, op basis van de veranderde GPS-positie van de trein en informatie over stand en positie van het volgende sein, de afstand te bewaken die de trein nodig heeft om nog voor het volgende rode sein tot stilstand te komen (remcurvebewaking). In de situatie dat een volgend sein op rood staat en de trein nog te hard rijdt om tijdig te kunnen remmen, krijgt de machinist een signaal dat hij het rode sein nadert en vervolgens dat hij moet beginnen met remmen. In november 2017 is de proefperiode met 50 treinen succesvol afgerond. In de komende periode worden de treinen van NS met het nieuwe systeem uitgerust en zal het aantal Stop Tonende Sein (STS)-passages verder afnemen.

### **IoT (Internet-of-Things), Big Data en datawarehouse**

ProRail investeert in uitbreiding van het aantal sensoren in het spoor en in het ordenen en ontsluiten van de datahuishouding voor onze partners. Het ordenen van data en de transformatie van tekeningen naar data met onder meer de inzet van een nieuw bouwinformatiemodel (BIM) is een beweging die de nodige inzet van onszelf en onze partners heeft gevraagd in 2017 en dat ook de komende jaren zal vragen. Het is een ontwikkeling die nog veel potentieel biedt. Het is echter niet alleen de techniek die verandert, maar vooral ook de organisatie en de samenwerking in de spoorketen. In 2017 is een informatieportaal opgeleverd met data waarmee partners tekeningen kunnen maken. Daarnaast zijn meer overzichten van afwijkingen en verstoringen in het spoor aan de aannemers ter beschikking gesteld. Op het terrein van sensing en data-analytics zijn diverse innovaties gerealiseerd. Het voorspellen van spoorlopers is nauwkeuriger geworden en aannemers kunnen steeds beter wisselstoringen voorkomen. Om de registratie van gevaarlijke stoffen te verbeteren, hebben we proeven gedaan om goederenwagons met gevaarlijke stoffen automatisch te herkennen en exact vast te stellen waar deze zich in de trein bevinden.

### **SpoorWeb**

Een nieuwe versie van het sectorbrede systeem SpoorWeb is in meerdere varianten live gegaan. Dit systeem draagt bij aan terugdringing van de hinder bij storingen door het mogelijk te maken om beter en sneller bij te sturen. Het systeem ontsluit rondom een verstoring alle gegevens uit verschillende systemen die relevant zijn voor die verstoring. Het maakt parallelle communicatie mogelijk doordat alle communicatie elektronisch via verschillende kanalen (mail, sms en systeem) verloopt. Het ondersteunt scenariogericht werken via workflows waarin afhandelsscenario's eerder al zijn bepaald. Ook maakt het evalueren mogelijk doordat alles kan worden terug bekeken. Ondanks de nodige organisatorische consequenties is de introductie van het systeem goed verlopen.

### **Buitendienstplanner**

De eerste twee fases van ontwikkeling van de nieuwe Buitendienstplanner is in 2017 in productie genomen. De Buitendienstplanner ondersteunt bij verstoringen of onderhoud aan het spoor het inplannen van treinvrije periodes en aanmaken van werkplekbeveiligingsinstructies. Dit is een

keten van werkzaamheden die door verschillende afdelingen binnen ProRail moet worden uitgevoerd. De Buitendienstplanner optimaliseert het proces. De laatste fase in dit proces wordt in 2018 in dienst genomen waarna drie oude applicaties die slecht op elkaar aansloten voor dit proces worden uitgefaseerd.

### Uitwijkoefeningen ICT

Net als in voorgaande jaren zijn in 2017 drie ICT-uitwijkoefeningen van verkeersleidingsposten uitgevoerd. Bij zo'n oefening wordt de uitval van het rekencentrum van een verkeersleidingspost gesimuleerd. Een verkeersleidingspost moet vervolgens binnen vier uur elders worden opgebouwd. In 2017 betrof het de posten Eindhoven, Groningen en Zwolle. Als bij een brand de computers van zowel de treinbesturing als van de beveiligingsinstallatie van het emplacement verloren zijn gegaan, is voorzien in een scenario dat wissels worden geklemd c.q. vastgezet in een stand en vaste routes kunnen worden gereden. Dit zogenaamde 'krater-scenario' is in Zwolle met succes geoefend.

### Visieontwikkeling

Zowel voor het logistieke domein als het domein van inframanagement zijn visies ontwikkeld voor ICT die de strategie van ProRail (Verbindt. Verbetert. Verduurzaamt.) verder. Deze worden ook gedeeld met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en stakeholders. Met de ICT-strategie verwachten wij de ontwikkelingen die de komende 10 jaar prioriteit verdienen beter te kunnen sturen. Ook internationaal zijn we gevraagd sturing te geven aan ICT-ontwikkelingen van het spoor in Europees verband. De Europese Commissie heeft ons in dat kader gevraagd om het voorzitterschap op ons te nemen van de Digitalisation Working Group binnen het Platform of Rail Infrastructure Managers Europe (PRIME) en daarmee met onze kennis een bijdrage te leveren aan de verdere digitalisering van het spoor.





## Van OPC naar PGO: meer grip op operationele prestaties

ProRail implementeert tot 2019 Prestatiegericht Onderhoud (PGO) en streeft, naast de borging van veiligheid, naar betere prestaties op het spoor, compliant contracten, een optimale prijsprestatie-verhouding en professioneel opdrachtgeverschap. Alle contracten worden via een Europese aanbestedingsprocedure op de markt gebracht. Prestatiegericht onderhoud leidt tot betere prestaties, waaronder minder storingen, een kortere hersteltijd van storingen en forse kostenbesparingen.

### Status aanbesteding PGO-contracten

De 21 contractgebieden worden tot eind 2019 aanbesteed in negen tranches. In 2016 zijn de eerste twee tranches aanbesteed en inmiddels gegund en gestart met uitzondering van gebied Betuwe, dat start op 1 april 2018. In 2017 zijn de volgende tranches aanbesteed:

- Tranche 3, PGO Amsterdam, Veluwe en Betuwe: De aanbestedingen voor deze gebieden zijn begin 2017 gestart, waarvan de gebieden Amsterdam en Veluwe zijn gemobiliseerd en gebied Betuwe op 1 april 2018 wordt gemobiliseerd.
- Tranche 4, PGO Kennemerland en Amstelsepoort: De aanbestedingen voor deze gebieden zijn in juni gestart en in november gegund.
- Tranche 5, PGO Dordrecht en Zee-Zevenaar: In oktober is gestart met de aanbestedingsfase.

Belangrijkste ontwikkelingen overige deelprojecten:

- Het PGO-contract vergt een nieuwe manier van contracthandhaving, met sturing op output in plaats van input. Daarvoor werken we aan een nieuw organisatieontwerp.
- Vanaf 2019 voeren we gefaseerd een nieuw beleid in voor het onderhoud van de spoorstaaf, met een gewijzigde frequentie en verbeterde techniek.
- Om de transitie naar PGO-contracten vloeiend te laten verlopen, zijn er stappen gezet om te zorgen voor juiste, consistente configuratie- en sturingsdata.
- In 2017 zijn conform het opleidingsplan voor in- en externe stakeholders veel trainingen gegeven rondom PGO. Daarnaast is de vijfde e-learning 'afwijkingen' afgerond.
- Gezien de grote impact van de transitie naar prestatiesturing is er een gedetailleerd communicatieplan ontwikkeld.

# Capaciteit

**Het is een forse klus: op ruim 7.000 kilometer spoor en meer dan 400 stations de beschikbare ruimte verdelen. Maar we zijn erin geslaagd de capaciteit te verdelen over de 38 vervoerders. Ook de vele stationsuitbreidingen van de afgelopen jaren dragen flink bij aan meer capaciteit.**

## Meer capaciteit

In december 2017 is de dienstregeling 2018 ingevoerd. In 2017 is een succesvolle proef uitgevoerd waardoor er in 2018 elke 10 minuten een intercystrein rijdt tussen Amsterdam en Eindhoven. De overige grootste veranderingen zijn:

- Meer treinen Utrecht - Houten Castellum
- Meer treinen Leeuwarden - Meppel
- Meer treinen Alphen aan den Rijn - Gouda
- Meer treinen Vlissingen - Roosendaal
- Meer treinen Groningen - Assen, dankzij oplevering nieuw emplacement Assen
- Meer treinen Zwolle - Enschede
- Elektrificatie baanvak Zwolle - Kampen en nieuwe verbinding station Zwolle Stadshagen;
- Betere doorstroming goederentreinen Kijfhoek - Brabantroute (Rotterdam - Venlo)
- Nieuwe vervoerder in Twente. Vanaf december verzorgt Keolis/Syntus de treindienst in deel Overijssel/Twente
- Verbinding Hengelo - Bentheim - Bielefeld van 0 naar 1 trein per uur

## Ontwikkelingen spoorgoederenvervoer

Het belang van spoorgoederenvervoer is groot:

- Vrachtvervoer per spoor is cruciaal voor de concurrentiepositie en de groei van de (zee)havens, de industriële clusters en de handel;
- Het spoor is een cruciale factor voor beslissingen over de vestiging van een bedrijf en is voor diverse ladingsstromen onmisbaar;
- In het kader van synchromodaliteit is het spoor een volwaardig alternatief;
- Het spoor is een veilige vervoersmodus, ook voor gevaarlijke stoffen;
- De benutting van onder meer de Tweede Maasvlakte en de Betuweroute kan worden vergroot.

Vrachtvervoer is bovendien duurzaam:

- De verplaatsing van 1 ton goederen levert over het spoor 20% minder CO<sub>2</sub>-uitstoot op dan over de weg;
- Het spoor kan grote volumes aan: één goederentrein vervoert net zo veel als 56 vrachtwagens;
- Europa heeft een efficiënt systeem van vrachtvervoer over het spoor nodig om zowel economische groei als de doelstellingen van het klimaatakkoord te realiseren.

ProRail werkt met haar partners hard aan het vergroten van het aandeel spoorgoederenvervoer vooral via de EU-corridors Rijn-Alpen, Noordzee-Middellandse Zee en Noordzee-Balticum. Vrachtvervoer is een van de speerpunten van ProRail in 2017, wat tot uiting komt in diverse acties en maatregelen:

- Er wordt werk gemaakt van een verbetering van de concurrentiepositie van het vrachtvervoer;
- Maatregelen waarover afspraken werden gemaakt en het samenwerkingsprogramma met de havenbedrijven van Rotterdam en Amsterdam worden uitgevoerd en – indien mogelijk – gebundeld;
- De *lead time* wordt versneld: de verblijftijd in de havens wordt gereduceerd;
- Treinen met een lengte van 740 meter, die zeer grote volumes kunnen verplaatsen, worden gefaciliteerd;
- Betrouwbaarheid en transparantie staan voorop;
- Goede afstemming met alle partijen is fundamenteel om klantgerichtheid te waarborgen.
- Zo is ProRail actief betrokken bij het project Time Table Redesign waarvan het doel is de verdeling van de capaciteit op het spoor Europees verder te harmoniseren. Ook bij het zogenaamde Annex VII traject is ProRail zeer actief betrokken geweest. Hierin legt de Europese Commissie de termijnen vast waarop de spoorcapaciteit verdeeld moet worden, met name als het gaat om de verdeling tussen rijden van treinen en werken aan het spoor.
- De prioriteit die ProRail geeft aan internationaal (goederen)vervoer komt ook tot uitdrukking in het voorzitterschap van Pier Eringa van de Brusselse branchevereniging EIM en diverse internationale optredens van Pier Eringa bijvoorbeeld op de Rail Freight Day in Wenen van de Europese Commissie en Rail Net Europe.

## Aanleg Derde Spoor Duitsland

In het kader van de European Railfreight Corridor Rhine-Alpine wordt een derde spoor aangelegd tussen Zevenaar en Oberhausen. In 2016 zijn de voorbereidende werkzaamheden in Duitsland gestart. De planning van verdere bouwwerkzaamheden door DB Netz is nog onzeker vanwege behandeling van ingediende bezwaren. De werkzaamheden bleven in 2017 beperkt tot 36 dagen enkel- en 12 dagen dubbelsporig. De omleidingen zijn goed verlopen.

ProRail voert regelmatig overleg met DB Netz over de bouwplanning en de afstemming van de verkeersleiding tussen beide landen voor internationaal verkeer. Door de vertragingen in de vergunningverlening en de afwijkende bouwmethode zullen de buitendienststellingen op het tracé Emmerich-Oberhausen in 2018 beduidend minder zijn dan gepland. De werkzaamheden met buitendienststelling aan Nederlandse zijde zijn gecontracteerd en zullen gewoon doorgang vinden.

# Innovaties en vernieuwingen



Innovatieve oplossingen zijn nodig voor meer spoorcapaciteit, betere prestaties en een duurzamer en kostenefficiënter spoor. Samenwerking is cruciaal en we bundelen onze krachten dan ook met vervoerders, aannemers, ingenieursbureaus, infrastructuurbeheerders, universiteiten en kennisinstellingen. Met deze partners werkten we ook in 2017 aan tal van stapsgewijze verbeteringen en disruptieve innovaties. Om de samenwerking verder te versterken, werd in juni 2017 het nieuwe RailCenter in Amersfoort geopend, dé plek voor opleiding, inspiratie en innovatie op het spoor. Tijdens de symposia RailTech, Dag van de Rail en ExploRail in 2017 ging veel aandacht naar de innovaties en de betreffende samenwerkingen.

## Innovaties – klein en groot

### Slimmer rijden met Routelint

Routelint is een app waarmee machinisten slimmer kunnen rijden en zo min mogelijk voor een rood sein hoeven te stoppen. Dat maakt een treinreis veiliger, duurzamer, beter op tijd en comfortabeler. Routelint is onderdeel van het innovatieprogramma 'Trein op de Lijn' dat samen met vervoerders wordt uitgevoerd. Na het besluit van NS in 2016 om Routelint aan te bieden aan zijn machinisten, heeft ProRail de app landelijk beschikbaar gemaakt en heeft DB Cargo in 2017 eveneens besloten om Routelint op te nemen op de tablet voor zijn machinisten. Ook met andere vervoerders worden testen voorbereid.

Bij goederentreinen die vanuit Amsterdam Westhaven intakken op het spoor tussen Zaandam en Amsterdam wordt - als onderdeel van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer - onderzocht of machinisten met hulp van Routelint en aanvullende informatie kunnen intakken zonder te hoeven remmen of stoppen. Stoppen voor een rood sein is kostbaar voor de vervoerder en werkt negatief op de capaciteit omdat het veel energie en tijd vergt om weer op snelheid te komen. Voor dit rijdend intakken zijn in 2017 de eerste simulaties uitgevoerd.

### Stipter halteren met de Smartwatch

ProRail en NS hebben een smartwatchapplicatie ontwikkeld om hoofdconducteurs te ondersteunen bij het vertrekproces. Het doel is dat treinen nog meer op tijd rijden. De

hoofdconducteurs krijgen via het horloge actuele informatie over de vertrektijden en kunnen de trein voortaan eerder gereedmaken voor vertrek. In 2017 deden ProRail en NS een succesvolle proef met de smartwatch en NS onderzoekt hoe de smartwatch het beste kan worden geïntroduceerd.

### **Makkelijker instappen op station Schiphol Airport**

Reizigers op station Schiphol Airport kunnen vanaf eind 2017 makkelijker en sneller instappen in de trein. Dat is mogelijk geworden dankzij de Intelligent Platform Bar (IPB) op het perron, waardoor reizigers voor aankomst van de trein kunnen zien waar ze kunnen instappen. De IPB moet een bijdrage leveren aan een betere spreiding op de toch al krappe perrons op Schiphol Airport. Er heeft vorig jaar ook een IPB-test plaatsgevonden op station Den Bosch.

### **Zes treinen per uur oefenen met 'serious gaming'**

Sinds eind 2017 rijden er per uur 6 intercity's op het traject Amsterdam–Eindhoven. Ter voorbereiding organiseerden ProRail en NS simulaties en trainingen voor het personeel. Treinverkeersleiders, machinisten, conducteurs en andere logistieke medewerkers hebben geoefend met de nieuwe treindienst. De inzet van 'serious gaming' met innovatieve software heeft de invoering van de nieuwe dienstregeling mede mogelijk gemaakt.

### **Slimme sensoren voor monitoring**

Na succesvolle tests rond station Utrecht Centraal 'plakt' ProRail vanaf eind 2017 1.500 draadloze sensoren op wissels bij belangrijke spoorknooppunten. De sensoren geven aan of de wisselverwarming goed werkt en maken het mogelijk herstelwerk uit te voeren voordat er een storing plaatsvindt. Dankzij deze sensoren kunnen we sneller inspelen op problemen als gevolg van winterweer of extreme hitte. Tevens testen we 'Internet of Things'-sensoren voor o.a. het monitoren van trillingen, van openstaande deuren langs het spoor en van de dichtligtijden van overwegen.

### **Gericht strooien door slimme perrontegels**

Tussen de perrontegels van station Delft Zuid zijn slimme, batterijloze sensoren gelegd die de temperatuur kunnen meten. De sensoren sturen een signaal als de temperatuur het vriespunt nadert. Op deze manier kan ProRail gericht strooien tegen gladheid. Het toepassen van sensoren met een dergelijke stroommodule in een betonnen tegel is nog niet eerder gedaan. De sensor wordt ingegoten in een hars. Het grote voordeel van de sensoren is dat ze geen batterijen of andere stroomtoevoer nodig hebben. Dit nieuw type temperatuursensor haalt namelijk de energie uit GSM signalen. Hierdoor gaan ze langer mee en hoeven er geen kostbare kabels getrokken te worden. Met de test doen we kennis op over sensoren die geen tot weinig onderhoud nodig hebben. Zo voorkomen we dat het perron glad wordt en reizigers uit kunnen glijden. Daarnaast kunnen we gericht en effectiever strooien, waardoor we ook kosten besparen. De sensoren met zogenoemde Energy Harvesting module (EH-module) worden geleverd door de Delftse startup Nowi en geplaatst door BAM Rail.

### **Betrouwbaarder beeld gevaarlijke stoffen met camera's en sensoren**

Om de informatievoorziening over gevaarlijke stoffen betrouwbaarder te maken, testen we op emplacement Botlek diverse innovaties: smartcamera's voor de herkenning van goederenwagons met gevaarlijke stoffen, slimme sensoren in het spoor die wagons volgen op emplacementen en GPSsensoren op wagons. TU Delft is hierbij een belangrijke partner voor de beeldanalyse van de camera's en ThingsConnected voor de smart sensors. Bij emplacement Kijfhoek is reeds eerder een testcontainer geplaatst waar leveranciers nieuwe plug-en-play sensoren en smartcamera's kunnen testen.

### **Innovaties voor overwegen**

Proeftuin NABO's: ProRail heeft de markt in 2016 verzocht slimme, betaalbare oplossingen te bedenken voor Niet Actief Beveiligde Overwegen (NABO's). Uit de 62 ideeën van 34 marktpartijen zijn er 7 geselecteerd op gebied van slimme, kosteneffectieve detectie, slimme borden en apps,

die onder begeleiding van TNO in een zogeheten Proeftuin zijn getest. Belangengroepen waren bij de proefopstellingen aanwezig. Dit heeft nuttige inzichten opgeleverd voor kostenbesparing voor overwegbeveiliging en voor aanvullende maatregelen om weggebruikers beter te alerteren. Deze inzichten worden nu gebruikt in het NABO programma.

Oversteekhulp: Om ouderen te helpen veilig over te steken voert ProRail vanaf eind 2017 een proef uit met een 'oversteekhulp' bij een beveiligde overweg in Haarlem. Dit is een soort stoplicht dat aangeeft of er nog voldoende tijd is om veilig over te steken. Daarnaast installeert ProRail overwegbellen (de AnnA-bel) die bij druk verkeer harder en in stille situaties zachter rinkelen. Een geluidssignaal is dan niet te missen.

### **Geluidsdiffractor; een innovatief geluidsscherm**

ProRail is altijd op zoek naar innovatieve maatregelen die geluidshinder kunnen verminderen. 4Silence, een spin-off bedrijf van de Universiteit Twente, heeft een innovatief product ontwikkeld, dat nu getest wordt. Deze diffractor wordt naast het spoor geplaatst om geluid af te buigen. De diffractor bestaat uit verschillende 'kamers' die een ongelijke diepte hebben. In deze kamers ontstaat resonantie. Hierdoor wordt geluid vanaf het spoor afgebogen waardoor een stillere zone achter de diffractor ontstaat. Begin oktober is een laag geluidsscherm met een diffractor daarop geplaatst nabij station Susteren in Limburg. Dit ging niet vanzelf, aangezien het gebied een broedplaats is voor de beschermde levendbarende hagedis. Onder ecologische begeleiding is het leefgebied zo min mogelijk schade toegebracht. Dit heeft voor enige vertraging gezorgd, maar door goed samen te werken met aannemer, gemeente en leverancier is de proefopstelling neergezet en de test gestart.

### **Meer spanning op het spoor**

Uit analyses en simulaties is gebleken dat verhoging van de bovenleiding-spanning van 1.500 Volt naar 3.000 Volt (3kV) meer capaciteit voor reizigers en goederen kan betekenen; treinen kunnen sneller optrekken en voor het rijden is er minder energie nodig. Analyses van CE Delft geven aan dat 3kV een kosteneffectieve maatregel per ton CO<sub>2</sub>-besparing kan zijn. 3kV zorgt er mogelijk voor dat de snelheidsverschillen tussen de treinen afnemen, waardoor de capaciteit van de infra beter benut kan worden. 3kV kan vooral capaciteitswinst bieden op dubbelsporige baanvakken met gemengd verkeer. Dat zijn over het algemeen de plekken waar in het huidige net de bottlenecks zitten. Dit levert een belangrijk positief effect op de doorstroming voor sprinters, intercitytreinen en lange goederentreinen. In 2017 is ook het inzicht in de kosten voor ombouw van het NS materieel vergroot. Eind 2017 hebben NS en ProRail een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) opgesteld. Deze wordt in 2018 aangeboden aan het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. De uitkomsten van de MKBA worden nog nader getoetst in de praktijk

### **Van 1.500V naar 3.000V?**

Het huidige systeem van 1.500V op de bovenleiding stamt uit de jaren '20 van de vorige eeuw. Het kent relatief veel energieverlies bij het transport van elektriciteit, biedt weinig mogelijkheden tot terugwinning van remenergie en levert een beperkt vermogen voor (lange en zware) treinen om snel op te trekken. Rond de eeuwwisseling is een mogelijke overstap naar 25kV onderzocht, zoals op de HSL en de Betuweroute is toegepast. Zo'n stap zou echter de complete vervanging van de bovenleiding in heel Nederland vergen. Dat zou vele miljarden aan investeringen en lange periodes zonder treinverkeer betekenen. Daarom is toen besloten om 1.500V tot minstens 2017 als standaard te gebruiken en tien jaar later een herijking te doen. De afgelopen jaren heeft onderzoek deze bevindingen opnieuw bevestigd en kwam 3kV naar voren als een mogelijk kansrijk alternatief, zoals ook is opgenomen in de Lange Termijn Spooragenda.

### **Doorontwikkeling beveiligingssysteem ERTMS**

Sinds 2014 werkt het Programma ERTMS (European Rail Traffic Management System) onder aansturing van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat aan de voorbereidingen voor de uitrol van ERTMS in Nederland. Doel is om met beproefde technologie (Level 2\* 'only') dit nieuwe

beveiligingssysteem op grote delen van het spoor in de brede Randstad in de periode tot en met 2028 in te voeren. Daarvoor is het nodig om in alle treinen die op het Nederlandse spoor rijden ERTMS in te bouwen.

De fase waarin de plannen voor de programmabeslissing zijn uitgewerkt, loopt op zijn einde. Aan het einde van 2017 zijn de documenten zo goed als afgerond. Deze documentatie vormt de input voor het CIO-ordeel, de Gate Review en de BIT-toets.

Begin 2017 heeft ProRail een position paper geschreven over ERTMS. In dit paper bepleit ProRail waarom het noodzakelijk is om haast te maken met de landelijke invoering van ERTMS. Het huidige Nederlandse treinbeveiligingssysteem is verouderd en op grote schaal aan vervanging toe. Hiertoe loopt reeds het bestaande infrabeveiligingsprogramma PVT (Programma Verbeteren Treinbeveiliging), waarbij de oude systemen één op één vervangen worden. ProRail komt tegelijkertijd steeds meer tot de conclusie dat de oude systemen vooral geënt zijn op zware treinen. Tegenwoordig gaan steeds meer vervoerders rijden met een lichter type trein. Het oude treinbeveiligingssysteem past daar niet goed meer bij, want is gebaseerd op het contact dat een trein door zijn gewicht maakt met de spoorstaven. We zullen dus gebruik moeten maken van andere technieken zoals assentellers. ProRail wil bij de verdere uitrol van ERTMS onderzoeken of er mogelijk synergie is met het bestaande infrabeveiligingsprogramma PVT. Desinvesteringen zullen daarbij uit de weg worden gegaan. Bij de uitrol van ERTMS wordt ook rekening gehouden met het langeretermijnperspectief door de kansen voor een doorgroei naar ERTMS level 3\*\* open te houden.

Samen met de Engelse spoorbeheerder Network Rail en systeemleveranciers is ERTMS Hybrid Level 3 ontwikkeld. Deze vorm van ERTMS voldoet aan de Europese specificaties en biedt op termijn de mogelijkheid voor verdere capaciteitsverhoging met minder technische systemen in de infrastructuur. Zo zal ERTMS flink bij kunnen dragen aan een beter, duurzamer en kosteneffectieverspoorsysteem. Eind 2017 zijn op het testbaanvak van Network Rail in Groot-Brittannië de operationele testen met succes afgerond en onder grote internationale belangstelling gedemonstreerd. Network Rail, de leveranciers en ProRail hebben deze testen en demonstraties samen georganiseerd en uitgevoerd. De volgende, nog te plannen, stap om van deze technologie proven-technologie te maken, is een proefbedrijf op een baanvak starten.

### **Nederland proeftuin voor zelfrijdende treinen**

ProRail gaat in 2018 samen met marktpartijen proeven uitvoeren met het gedeeltelijk automatisch rijden van treinen (ATO). ATO is de afkorting van Automatic Train Operation en is een systeem dat via verschillende niveaus van automatisering de machinist verder ondersteunt of bepaalde taken van de machinist overneemt. In 2017 is hard gewerkt aan de voorbereidingen. Er worden er twee proeven gepland. De eerste proef is een proef gericht op goederentreinen en zal plaatsvinden op de Betuweroute. Deze proef komt tot stand in samenwerking met leverancier Alstom en goederenvervoerder Rotterdam Rail Feeding. De tweede proef vindt plaats in de provincie Groningen en richt zich op personenvervoer. ProRail, de Provincie Groningen en Arriva werken samen aan het uitvoeren van een simulatie en een proef met geautomatiseerd rijden. In beide proeven gebeurt dit onder verantwoordelijkheid van een machinist. Ook in andere landen zijn er veel ontwikkelingen op dit vlak. In Groot-Brittannië is op een traject van 7 km in de nieuwe Thameslink-verbinding een automatische piloot voorzien.

Geautomatiseerd rijden heeft veel verschillende voordelen. Zo dragen treinen die uitgerust zijn met ATO onder andere bij aan een duurzamer, efficiënter en veiliger bereden spoor. Het doel van de proeven is om samen met alle betrokken partijen zoveel mogelijk te leren om zo inzicht te

---

\*\* Level 3 lijkt in veel opzichten op Level 2. Het verschil is dat bij Level 3 geen baangebonden treindetectiesysteem nodig is waarmee de locatie van treinen op de infra wordt herleidt. In plaats daarvan wordt de positie-informatie gebruikt van de trein die het RBC ontvangt. ERTMS Level 2 en Level 3 bieden daarom naast een treinbeveiligingssysteem en beïnvloedingssysteem ook input ten behoeve van verkeersleidingssystemen.

krijgen wat er nodig is om in Nederland ATO verder door te ontwikkelen, maar ook om te leren hoe groot het effect is op capacitaire knelpunten. De ervaringen van eindgebruikers, zoals vervoerders en machinisten, zijn daarin een cruciaal onderdeel.

### **Digitaal inframanagement: voorkomen is beter dan genezen**

Begin 2017 is het ProRail DataLab begonnen met de verkenning van nieuwe Big Data-technieken waarmee verstoringen door spoorlopers en door degradatie van het spoor kunnen worden voorspeld. ProRail werkt hiervoor onder andere samen met studenten en promovendi van verschillende universiteiten en startups.

Spoorlopers: Spoorlopers zijn vaak wandelaars, mensen die hun hond uitlaten, spelende kinderen of vandalen langs het spoor. Door het koppelen van big data is steeds beter te voorspellen op welke plekken en welke momenten er spoorlopers op gaan duiken. De eerste testen met een voorspellend dashboard waren positief. Vanaf 1 augustus 2017 hebben alle incidentbestrijders en buitengewoon opsporingsambtenaren (BOA's) een applicatie op hun tablet, zodat zij nog gericht kunnen surveilleren. Met deze innovatie is ProRail als tweede geëindigd in de finale van de Slimste organisatie van Nederland bij de BI Awards.

### **Waterstoftrein/Hyperloop/Atrain**

In 2017 is samen met provincies Friesland en Groningen, vervoerder Arriva en treinenbouwer Alstom de voorbereiding gestart van een test met een waterstoftrein in Noord Nederland. Hiermee doen we ervaring op met deze duurzame brandstof en verkennen we wat de potentie hiervan is, met name op de niet-geëlektrificeerde regionale lijnen waar nu met dieseltreinen wordt gereden. Daarnaast zijn met verschillende startups gesprekken gevoerd over mogelijke kennisuitwisseling en samenwerking op nieuwe transportvormen, zoals Hyperloop en Atrain.

## **Stations- en spoorvernieuwing**

**Het groeiende aantal personen en goederen dat zich verplaatst over het spoor zet in de toekomst door, daarom werken we aan verbetering van het spoor en de stations. Intensiever treinverkeer is ook goed voor de economie. In 2017 hebben we stations vernieuwd, nieuwe stations opgeleverd en het spoor op diverse plekken vernieuwd.**

Op de Stationsbelevingsmonitor (SBM) blijft de stijgende trend doorzetten. Voor het eerst scoort het algemeen oordeel nu in alle regio's gemiddeld een 7 of hoger, wat betekent dat reizigers stations positief beleven.

Het aantal transferincidenten is ten opzichte van vorig jaar licht gedaald. Gegeven de stijgende vervoersomvang en de verhoogde aandacht voor melding en registratie is dit positief.

Ons gezamenlijke programma met NS 'Verbeteraanpak Stations' (onderdeel van het programma Beter en Meer) heeft vorig jaar verschillende resultaten opgeleverd: er is een dashboard ontwikkeld voor het monitoren van onder meer de reizigerstevredenheid, veiligheid, transfercapaciteit, keten (parkeer- en fietsvoorzieningen), duurzaamheid en betrouwbaarheid. Met behulp van dit dashboard kunnen we onze activiteiten op stations prioriteren.

Op de stations Arnhem Centraal en Utrecht Centraal zijn stationsplattegronden gerealiseerd. Den Haag Centraal is in oktober 2018 aan de beurt, waarna ruim 50 stations zullen volgen. De vergrote TB3-schermen<sup>3</sup> hangen voor 95% op de grootste stations, de overige 5% worden inclusief koppeling met een camera in 2018 aangebracht. Door de grotere schermen kunnen reizigers beter en op grotere afstand de vertrektijden zien. Onze presentatie van het informatiepunt is op het

3 TB3: treinbeeld, 3 schermen met 21 eerstvolgende vertrekkende treinen

congres over de Vechtdallijnen goed ontvangen bij medewerkers van vervoerders, provincie en gemeente. Voor reizigers wordt de entree van kleinere stations daarmee goed herkenbaar en voor vervoerders en decentrale overheden biedt het Landmark ruimte voor het verstrekken van informatie en profilering. De eerste proeven vinden in 2018 op twee stations plaats.

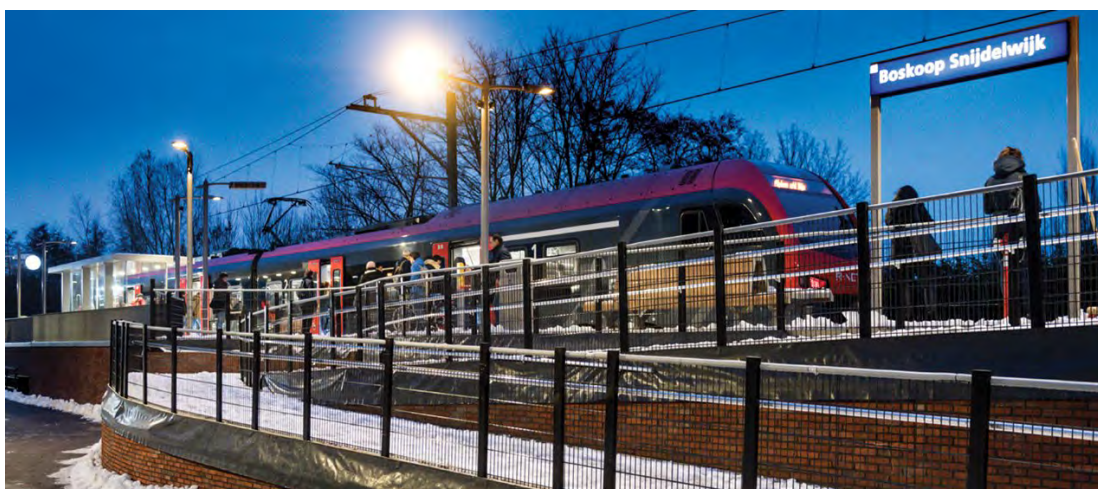
Op het gebied van duurzaamheid zijn eveneens goede stappen gezet. Met drie leveranciers hebben we een raamcontract ondertekend voor het vervangen van alle verlichting op stations door led-verlichting. Ook andere duurzame projecten zijn uitgevoerd, zoals het aanbrengen van 1900 zonnepanelen op de sporenkap van station Eindhoven. Op station Zuidbroek wordt een beschuttingssysteem met zonnecellen getest. Tevens worden materialen duurzamer, zoals tegels in Blerick en een trap in Delft. Bij het wegviaduct Vliegveldstraat in Deurningen zijn bodemassen uit de afvalenergiecentrale ingezet als ophoogmateriaal en bij de spoorbrug in Zuidhorn is een ecologische wand gerealiseerd.

Met diverse stakeholders is samenwerking van start gegaan of geïntensiveerd. Er is overeenstemming met ROVER over het opheffen van niet gebruikte reisinformatiepanelen. In samenwerking met het Tropenmuseum, het Afrikamuseum, het Museum voor Volkenkunde, NS en de BankGiro Loterij zijn op vier stations tijdelijke pop-upmusea in de wachtruimten geopend om het wachten voor reizigers plezieriger maken. ProRail en NS Stations organiseerden gezamenlijk een stationscongres rond het thema samenwerking met onze stakeholders op en rond stations. Dit congres werd door deelnemers met gemiddeld een 8 gewaardeerd.

Om de veiligheid verder te verbeteren, is het cameratoezicht op diverse stations verhoogd. Tevens werkt ProRail in samenwerking met NS security aan de uitwerking van veiligheid en anti-terrorisemaatregelen op stations.

Met het programma **Toegankelijkheid** zijn diverse mijlpalen bereikt. De voelbare, in braille uitgevoerde plattegrond van Utrecht Centraal werd gepresenteerd op de Ziezo-beurs. Daarnaast zijn er voelbare stationsplattegronden beschikbaar voor de stations Rotterdam Centraal, Utrecht Centraal, Amsterdam Centraal en Den Haag Centraal. Ook zijn voortaan op alle stations blindengeleidelijnen aanwezig waarmee alle stations in Nederland toegankelijk zijn gemaakt voor blinden en slechtzienden. Dit laatste is uniek in de wereld en heeft voor veel positieve aandacht in binnen- en buitenland gezorgd.

Met het **Actieplan Fiets** is de stallingscapaciteit in 2017 uitgebreid met 20.000 extra fietsplekken, waaronder op Utrecht Centraal (nu 6.000 fietsplekken, in 2018 worden dat er 12.500, de grootste ter wereld). De deur-tot-deurreis wordt hiermee vergemakkelijkt en de stationsomgeving verbeterd.





## Mijlpalen in projecten

We hebben samen met onze partners enkele prestigieuze prijzen gewonnen, wat laat zien dat ProRail toonaangevend is: Station Breda werd verkozen tot Beste Gebouw van het Jaar door de Bond van Nederlandse Architecten en de fietsenstalling van Utrecht Centraal ontving de Nederlandse Betonprijs. Daarnaast heeft project Driebergen-Zeist de interne Duurzaamheidstrofee gewonnen.

**Rijn-Alpenkorridor (RAISE-IT):** de stations Arnhem Centraal en Nijmegen zijn onderdeel van casestudies van het RAISE-IT project (Arnhem, Nijmegen, Düsseldorf, Frankfurt am Main, Karlsruhe en Genua). Binnen dit project wordt onderzoek gedaan om tegemoet te komen aan de transportvraag langs de belangrijkste knooppunten.

Diverse stations zijn verbeterd en of vernieuwd. Denk aan station Tilburg, Tilburg Universiteit, Buitenpost, station Eindhoven, inclusief lichtkunstwerk van Daan Roosegaarde. Deze verbouwing heeft een van de laatste grote stations toegankelijk gemaakt door de realisatie van drie liften. Een groot aantal stations op de noordelijke lijnen is in samenwerking met de provincie Groningen voorzien van nieuwe outillage, waardoor het comfort op de stations is toegenomen.

Naast het spoor in Hilversum zijn minigeluidschermen aangebracht om de geluidsoverlast voor omwonenden terug te dringen. Op het traject Amsterdam-Utrecht is een nieuwe stalen spoorbrug over het Amsterdam-Rijnkanaal in gebruik genomen. Ook bij Zuidhorn is een nieuwe brug geopend. Dankzij spooraanpassingen rijden er tussen Gouda en Alphen aan den Rijn per uur voortaan vier treinen in plaats van twee. In Eindhoven is het emplacement vernieuwd en de veiligheid in onder meer Venlo, Oisterwijk en Mook is verbeterd door diverse overwegen te vervangen door ongelijkvloerse kruisingen. Halte Boskoop Snijdelwijk is geopend op de lijn Alphen – Gouda en zorgt voor een betere ontsluiting van Boskoop. Een flink gedeelte van emplacement Kijfhoek is vernieuwd en dat zorgt voor een betere doorstroming van het goederenvervoer. Doordat de spoorlijn Zwolle – Kampen geëlektrificeerd is, verloopt het treinverkeer zowel duurzamer als efficiënter. Door spoorverlenging en de bouw van twee nieuwe stations rijdt de trein tussen Groningen en Roodeschool voortaan direct door naar de haven. Bij station Hoofddorp is vorig jaar nieuwe opstelcapaciteit gerealiseerd.

In 2016 zijn bij het spoor op de **Moerdijkbrug** problemen ontdekt met de spoorlassen en de spoorgeometrie. Dat leidde tot vertraagde en uitgevallen treinen. Dankzij medewerking van de reizigers- en de goederenvervoerders en de inzet van de aannemer is het gelukt om vorig jaar de volledige bovenbouw van deze brug te vervangen. Het aantal storingen en de hinder is daarmee fors verminderd.

Op station Schiphol Airport hebben we de transfer verbeterd. We hebben de trappen naar het (smalle) 1e perron aangepakt en de instapbalk (Intelligent Platform Bar – IPB) geïnstalleerd en operationeel gemaakt. Hiermee verbetert de spreiding van reizigers over het perron doordat te zien is hoe lang de trein is en waar de deuren zich zullen bevinden. Daarnaast zijn in 2017 de keerkleppen vervangen van de brandblusleidingen in beide tunnelbuizen op Schiphol Airport. Bovendien zijn er diverse verbeteringen in de brandmeldinstallaties van de Schipholtunnel doorgevoerd.

Met het programma **Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO)** werken we aan de verbetering van overwegen door heel Nederland. Zo is voor 100 overwegen onderzocht hoe de 'dichtligtijden' (de tijd dat een overweg gesloten is) geoptimaliseerd kunnen worden. Tevens liepen vorig jaar projecten rond de gedragsbeïnvloeding van reizigers. Dat doen we onder meer door de overweg opvallender te maken of, als mensen onverhoopt tussen gesloten overwegbomen terecht komen, hen een veilige uitweg te bieden.

## Campagne 'ProRail vernieuwt'

ProRail maakt zich sterk voor intensief en betrouwbaar treinverkeer door sporen en stations te vernieuwen. Tijdens die vernieuwingen worden treinen vaak deels of geheel uit dienst genomen. In 2017 was dat vooral rond de feestdagen in het voorjaar en tijdens de mei-, de zomer- en de herfstvakantie. Om meer bekendheid en begrip te genereren voor alle verbouwingsactiviteiten, waar vervoerders, reizigers en verladers flink last van hebben, is er sinds 2014 de campagne 'ProRail vernieuwt' in het leven geroepen. Hierbij zetten we een mix van communicatiemiddelen in en onderhouden we een actieve dialoog met diverse partijen op en rond het spoor.

Ook in 2017 werd gebruik gemaakt van mobiel adverteren, Google AdWords en Facebook-advertenties, en dat trok veel bezoekers naar de website, waar informatie voor reizigers op stond.

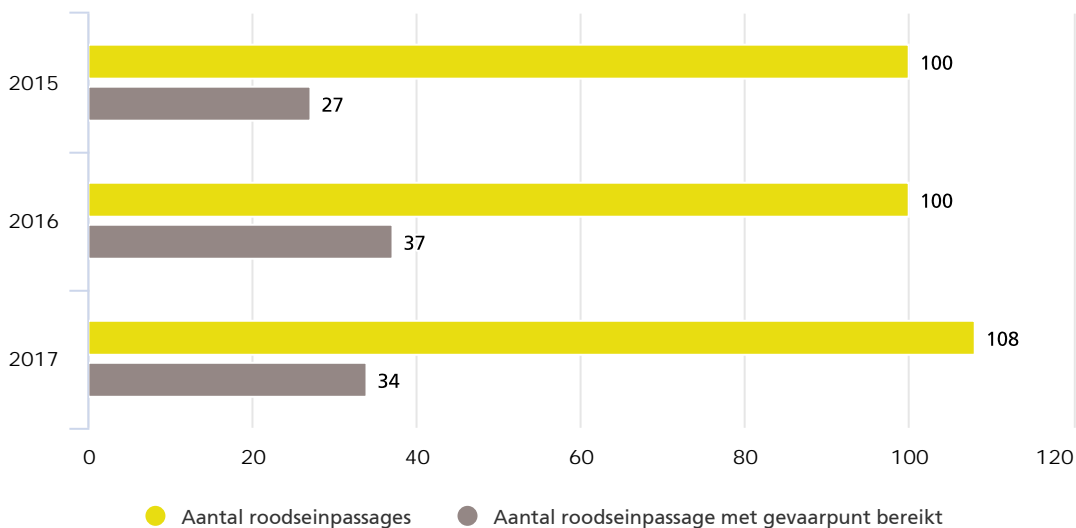
# Veiligheid

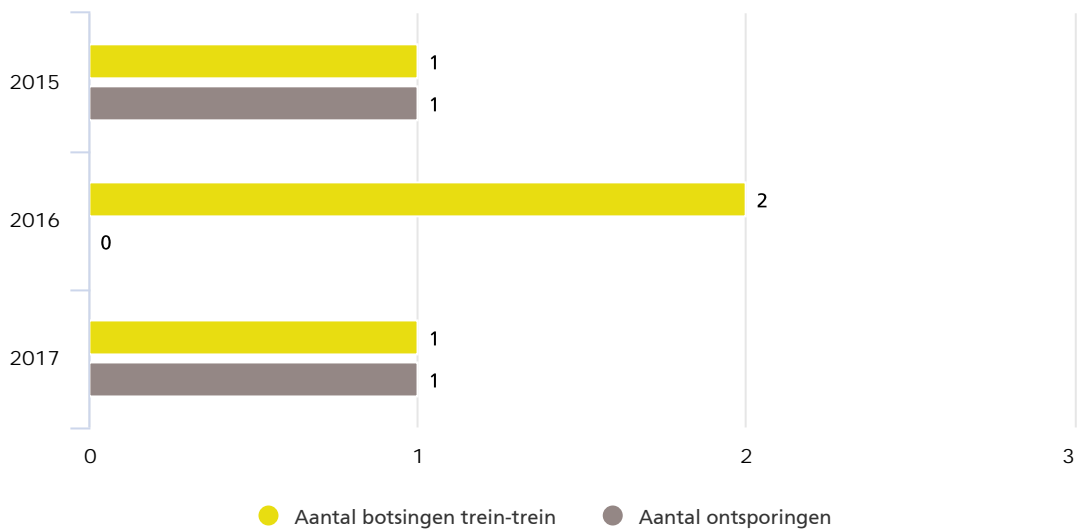
Veilig reizen op het spoor, veilig wonen rond het spoor en veilig werken aan het spoor zijn topprioriteiten waar wij elke dag veel energie in steken. In 2017 zijn opnieuw stappen gezet om de veiligheid te verbeteren en risico's in te perken

## Veilig reizen

ProRail heeft vorig jaar nieuwe maatregelen genomen om ervoor te zorgen dat reizigers en goederen veilig door Nederland kunnen reizen.

### ▄ Informatie-indicator veiligheid





- Toelichting roodseinpassages 2016: het aantal roodseinpassages 2016 is bijgesteld naar 37 (verslag 2016: 34) naar aanleiding van de resultaten van de verificatie door de Inspectie Leefomgeving en Transport.
- Rijden voorbij een Stop-Tonend Sein zonder toestemming. Ook: passeren S-bord op grens NCBG/CBG zonder toestemming. Definitieve getallen worden door ILT vastgesteld in het jaarverslag van ILT.
- Niet alle STS-passages leveren direct gevaar op. Het gevaarpunt is dat punt na een STS-passage waar de trein kan botsen en/of ontsporen. Definitieve getallen worden door ILT worden vastgesteld in het jaarverslag van ILT.
- Europese definitie: Aantal botsingen trein-trein met een schade van > € 150.000 of dodelijke/zwaargewonde slachtoffers of geen treinverkeer mogelijk op gehele baanvak > 6 uur.
- Europese definitie: Aantal ontsporingen met een schade van > € 150.000 of dodelijke/zwaargewonde slachtoffers of geen treinverkeer mogelijk op gehele baanvak > 6 uur. Ontsporingen als gevolg van een ander veiligheidsincident worden niet afzonderlijk als ontsporing geregistreerd maar bij de informatie over het betreffende incident opgenomen.

## Roodseinpassages stabiel

Om het risico op treinbotsingen terug te dringen, werken ProRail en vervoerders sinds 2012 in een verbeterprogramma aan de reductie van het aantal roodseinpassages. Belangrijke effectieve maatregelen zijn een conflictvrije dienstregeling en de verdere uitrol van de verbeterde versie van de automatische treinbeveiliging (ATB-Vv). In 2017 is bij circa 400 seinen een ATB-Vv installatie aangelegd, onder andere op routes voor gevaarlijke stoffen. De zichtbaarheid van seinen wordt continu verbeterd, onder meer met led-verlichting.

Na drie jaar van opeenvolgende afnames lijkt het aantal roodseinpassages te stabiliseren. In 2017 was dit aantal, ondanks de toename in gereden treinkilometers, vrijwel gelijk aan dat in 2016.

## Botsingen trein-trein en ontsporingen

In 2017 was sprake van één botsing<sup>4</sup>. Deze vond plaats in Venray tussen twee werktreinen tijdens een rangeerbeweging en had een ontsporing tot gevolg. Er vielen geen gewonden. Er vond één

4 Rijden voorbij een Stop-Tonend Sein zonder toestemming. Ook: passeren S-bord op grens NCBG/CBG zonder toestemming. Definitieve getallen worden door ILT vastgesteld in het jaarverslag van ILT.

ontsporing<sup>5</sup>plaats, dit betrof een rangeerdeel van wagens beladen met LPG op het emplacement Sloe. Er was geen sprake van letsel of van het vrijkomen van lading.

## Betere informatie over gevaarlijke stoffen op emplacementen

Ter verdere verbetering van het systeem is in 2017 gestart met het beproeven van meerdere nieuwe technieken voor het automatiseren van de locatiebepaling van wagens op emplacementen. Hier wordt in 2018 vervolg aan gegeven.

In 2017 heeft ProRail de overheidshulpdiensten op verzoek binnen de vereiste 15 minuten voorzien van beladingsgegevens. De ambitie om elk goederenemplacement waar met gevaarlijke stoffen gerangeerd mag worden 40x per jaar te controleren op correctheid van de registratie is in 2017 gehaald.

## Veilig leven

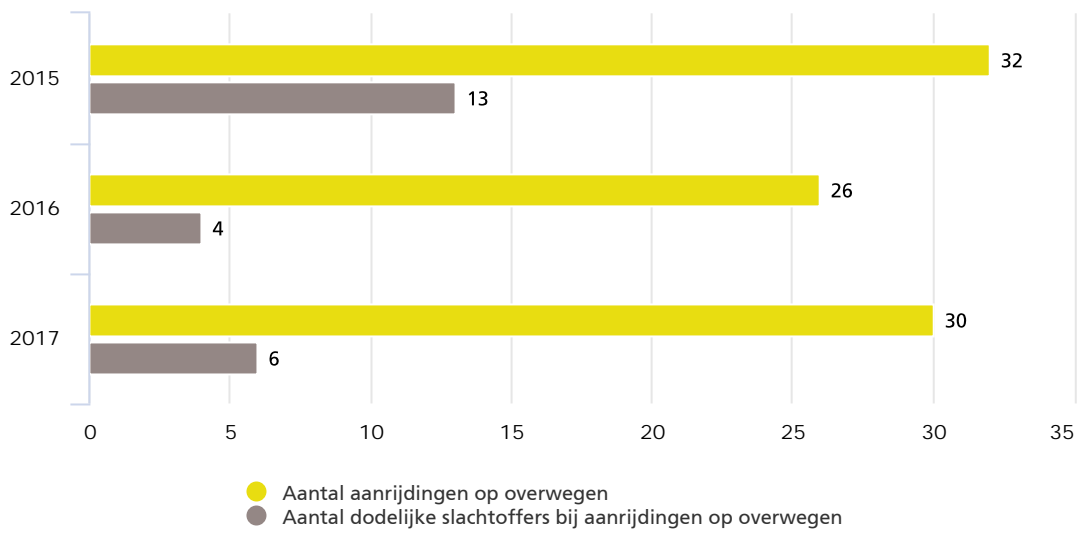
ProRail werkt continu aan de veiligheid op overwegen en trof in 2017 met name maatregelen voor niet actief beveiligde overwegen, bijzondere oversteken en exceptioneel en zwaar vervoer. Daarnaast werd een nieuw programma voor suïcidepreventie, nazorg en afhandeling gestart.



---

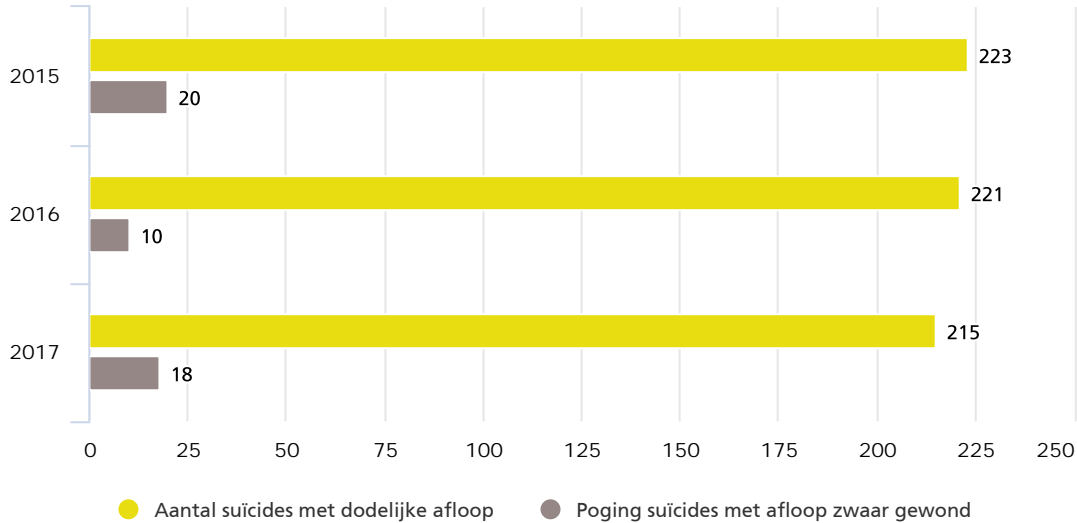
5 Niet alle STS-passages leveren direct gevaar op. Het gevaarpunt is dat punt na een STS-passage waar de trein kan botsen en/of ontsporen. Definitieve getallen worden door ILT worden vastgesteld in het jaarverslag van ILT.

### ▮ Informatie-indicator veiligheid



- Aantal aanrijdingen tussen een trein en persoon of wegverkeer op een overweg (exclusief suïcides).

### ▮ Suïcides



\* Aantal gemelde suïcides op het spoor met dodelijke afloop.

\* Aantal gemelde pogingen van suïcide op het spoor met zware verwondingen tot gevolg.

## Incidenten overweg Oude Trekweg te Harlingen

In 2017 hebben zich twee incidenten voorgedaan op de particuliere overweg Oude Trekweg te Harlingen. Bij één daarvan kwamen twee mensen om het leven. In overleg met de eigenaar is in 2017 een alternatieve ontsluitingsweg in gebruik genomen waarna de overweg kon worden afgesloten.

## Landelijke aanpak niet actief beveiligde overwegen (NABO)

ProRail heeft in 2016 de ambitie uitgesproken alle 127 openbare en openbaar toegankelijke niet actief beveiligde overwegen (NABO's) op het reizigersnet binnen enkele jaren op te heffen. In die gevallen dat dit niet tot de mogelijkheden behoort, wil ProRail dat de overwegen minimaal worden voorzien van een actieve beveiliging. In 2017 heeft het NABO-programma daartoe een impuls gekregen. Met alle wegbeheerders zijn verkennende gesprekken gevoerd, gericht om te komen tot afspraken over een plan per overweg waaraan de wegbeheerder ook financieel gaat bijdragen. In 2017 zijn reeds 10 onbeveiligde openbaar toegankelijk overwegen opgeheven of beveiligd. Het programma licht hiermee op schema.

Ook werken we aan de ontwikkeling van een goedkopere manier om overwegbomen te activeren en onderzoeken we de haalbaarheid van nieuwe waarschuwingsinstallaties voor niet actief beveiligde overwegen in havens en op industrieterreinen.

## Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO)

Met dit programma werken we aan de verbetering van overwegen door heel Nederland. Zo is de voorbereiding van de realisatie van de zogenaamde 'aftellers' op perrons in volle gang. Daarnaast is voor 100 overwegen onderzocht hoe de 'dichtligtijden' - de tijd dat een overweg gesloten is - geoptimaliseerd kunnen worden. Tevens liepen vorig jaar projecten rond de gedragsbeïnvloeding van reizigers. Dat doen we onder meer door de overweg opvallender te maken of, als mensen onverhoopt tussen gesloten overwegbomen terecht komen, hen een veilige uitweg te bieden.

## Bijzondere oversteken

In 2017 is een procedure in gebruik genomen om bijzondere oversteken, zoals kuddes schapen en carnavalsoptochten, te faciliteren bij het veilig passeren van de overwegen. Tevens zijn in 2017 de voorbereidingen getroffen om alle overwegen te voorzien van een verwijzing naar website voor informatie omtrent deze procedure. Hiermee geeft ProRail invulling aan een aanbeveling van de Onderzoeksraad voor Veiligheid naar aanleiding van het incident in Dalfts in 2016.

## Zwaar vervoer

In 2017 hebben zich meerdere incidenten op overwegen voorgedaan, waarbij zwaar vervoer was betrokken. Naar aanleiding hiervan heeft ProRail een Challenge georganiseerd waaraan branchepartijen deel hebben genomen. De branche gaat naar aanleiding hiervan kijken naar mogelijkheden voor het verbeteren van de opleiding, informatie en voorbereidingen van het transport. In 2018 zal het overleg met de Branchepartijen een vervolg krijgen.

## Suïcidepreventie en -afhandeling

In 2017 vonden op het spoor 215 suicides met fatale afloop plaats, iets minder dan in 2016. De gemiddelde afhandelduur is met ongeveer een half uur verkort naar 3:03 uur per incident. Verder heeft ProRail met de andere betrokken partijen de basis gelegd voor een aangepaste werkwijze qua afhandeling van suicides. Daarmee wordt een zorgvuldige onderzoek naar de toedracht gecombineerd met minimale impact op de afhandelduur en daarmee de treindienst.

Gedurende 2017 heeft ProRail in samenspraak met de vervoerders het nieuwe programma voor suïcidepreventie, afhandeling en nazorg voor de periode 2017-2021 afgerond. Dit programma is inmiddels opgenomen in MIRT en wordt in de komende jaren uitgevoerd, samen met vervoerders en andere partijen.

ProRail blijft zich inzetten voor een integrale, gezamenlijke aanpak en werkt hiervoor ook intensief samen met ketenpartners. Sinds 2014 draagt ProRail bij aan de Landelijke Agenda Suïcidepreventie van VWS. Hierin werken wetenschappelijke organisaties, instellingen voor geestelijke gezondheid en '113 Zelfmoordpreventie' samen om suïcides terug te dringen. De samenwerking tussen ProRail en 113 krijgt vanuit het nieuwe programma een flinke impuls, bijvoorbeeld door het aansluiten van ProRail en NS bij de Supranet-initiatieven (samenwerking met instellingen voor Geestelijke Gezondheidszorg).

De komende programmaperiode wil ProRail opnieuw risicolocaties en baanvakken voorzien van verscheidene anti-suïcidemaatregelen. Hierbij zet ProRail zich in voor het toepassen en uitbreiden van het beproefde maatregelenpakket. Instructie en opleiding van eigen personeel en communicatie over het onderwerp blijven aandachtspunten. Ook is er veel ruimte om nieuwe organisatorische en technische maatregelen te ontwikkelen en te beproeven. In dit kader zijn bijvoorbeeld de voorbereidingen en maatregelen voor de pilot 'aangepast licht' op een aantal overweg- en zijn het afgelopen jaar getroffen, zodat deze begin 2018 van start kan gaan. In 2018 zal worden verkend hoe camerabeelden effectief kunnen worden ingezet voor preventiedoeleinden. Daarbij is het organiseren van de opvolging een van de belangrijkste aandachtspunten.

## **PazzUp: onderwijsvoorlichting**

ProRail biedt de onderbouw van middelbare scholen en de groepen 5 t/m 8 van basisscholen de mogelijkheid om te werken met het digitale lespakket PazzUp over veiligheid rond het spoor voor het onderwijs. Voor middelbare scholen bieden we ook een bezoek van een gastdocent van ProRail aan. In 2017 is het digitale lesmateriaal (op [www.pazzup.nl](http://www.pazzup.nl)) aangepast zodat het nog beter aansluit bij de doelgroep. Daarnaast is het materiaal aangepast naar de nieuwe stijl van 'ProRail Verbindt, Verbetert, Verduurzaamt'. Gastdocenten van ProRail gaven gastlessen aan zo'n 4.000 leerlingen op in totaal 46 scholen, waarvan 40 middelbare scholen en zes basisscholen.

## **Communicatie met basisschoolleerlingen**

We werken samen met het NS-voorlichtingsprogramma Luisteris. ProRail richt zich met digitaal lesmateriaal op de basisschoolleerlingen van groep 5 t/m 8 en de onderbouw van de middelbare school. NS Luisteris richt zich met de gastlessen over veilig gedrag bij het spoor in de eerste plaats op de basisscholen maar incidenteel vinden ook bij ROC's voorlichtingscampagnes plaats.

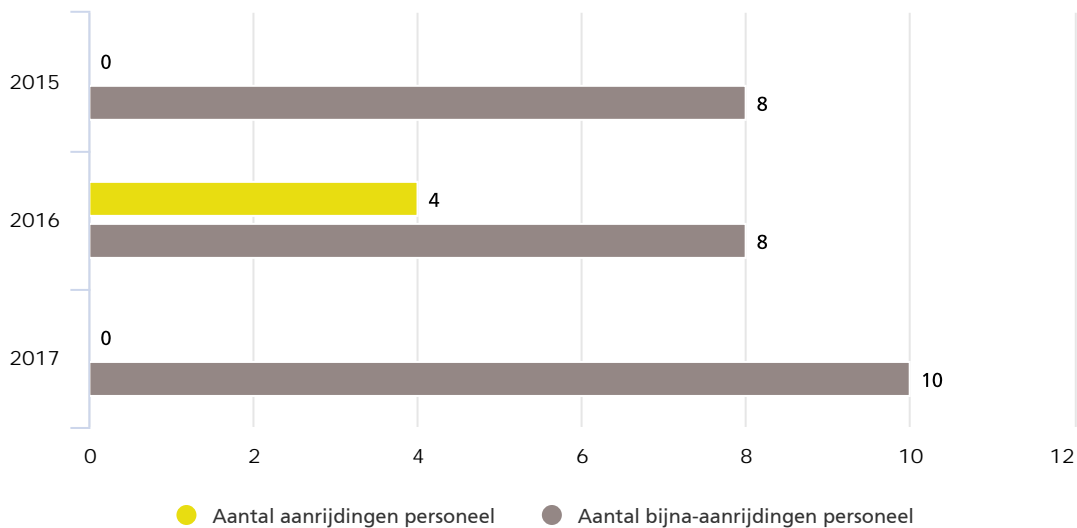
Sinds 2017 bieden wij als werkgever de mogelijkheid om binnen werktijd gastlessen te verzorgen op de basisschool van zijn/haar kind. In deze les maken kinderen kennis met ProRail en leren ze waar ze op moeten letten bij het oversteken van een overweg.

# Veilig werken



ProRail, vervoerders en aannemers maken zich sterk voor een veilige werkomgeving voor de baanwerkers en spannen zich in om arbeidsrisico's zoveel mogelijk te beperken.

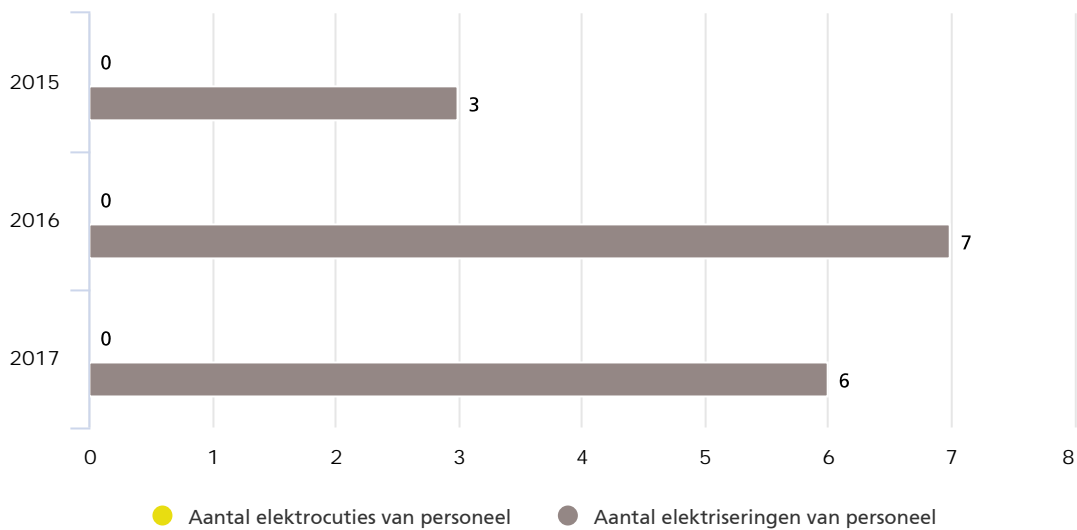
## ▬ Informatie-indicator veiligheid



- Aantal incidenten met betrekking tot aanrijdingen baanwerkers en medewerkers van spoorwegondernemingen.
- Op basis van vernieuwde inzichten is het aantal bijna-aanrijdingen 2015 aangepast naar 8 (voorheen 9).



## ▄ Informatie-indicator veiligheid



- Aantal incidenten met betrekking tot elektrocuties baanwerkers. Elektrocutie wordt gedefinieerd als elektrisering (schadelijke elektrische stroomdoorgang door het menselijk lichaam) met dodelijke afloop.
- Elektrisering wordt gedefinieerd als een schadelijke elektrische stroomdoorgang door het menselijk lichaam met (potentieel) letsel tot gevolg. Brandwonden (als gevolg van kortsluiting of het optreden van een vlamboog) tijdens werkzaamheden of letsel als gevolg van blikseminslag worden ook tot een elektrisering gerekend.

De toename van het aantal bouwincidenten in Nederland is niet zichtbaar in de spoorsector. Wel lijkt aan de langdurige daling van het aantal bijna aanrijdingen een einde gekomen. In 2017 hebben 10 bijna aanrijdingen plaatsgevonden, dat is vergelijkbaar met de afgelopen jaren.

Omdat de kans op een ongeval aanwezig blijft, werkt ProRail in RailAlert verband intensief samen met opdrachtnemers om de veiligheid verder te verhogen. Zo zijn in 2017 acht full time inspecteurs gestart die inspecteren op het naleven van de Life Saving Rules bij werkzaamheden op en rond het spoor en op bouwplaatsen. Om de uitvoerbaarheid van regelgeving voor veilig werken aan het spoor te vergoten is gestart met het vernieuwen van het Voorschrift Veilig Werken (VWW). Hierin zijn onnodig belemmerende regels vervangen door goed naleefbare kaders en regels die beter aansluiten bij het vakmanschap en de huidige veiligheidscultuur.

Het aantal elektriseringsincidenten, met een schadelijke stroomdoorgang door het menselijk lichaam, nam in 2016 toe. Daarna is, in samenwerking met de branche, gewerkt aan verschillende verbetermaatregelen. Deze lijken in 2017 vruchten af te werpen, het aantal incidenten is licht afgenomen. Daarbij ontstonden alleen lichte verwondingen. Bij alle werkzaamheden aan de bovenleiding wordt nu altijd spanningsloos gewerkt.

Op emplacementen werken medewerkers van diverse bedrijven aan materieel en infrastructuur. Om de veiligheid te verhogen, werkt ProRail met de vervoerders aan veiliger looproutes, duidelijke en hanteerbare (gedrags)regels, en toegankelijke (achtergrond)informatie. Het doel van de samenwerking tussen ProRail en de vervoerders is: standaarden ontwikkelen en vaststellen die voor alle werkenden gelden; mede hierdoor wordt het draagvlak voor de (gedrags)regels vergroot en het veiligheidsbewustzijn versterkt.

In 2017 zijn bestaande (arbo)veiligheidsregels geïnventariseerd, ontsnipperd en in een logische structuur gezet. Landelijke vigerende (gedrags)regels en generieke emplacementsinformatie zijn gebundeld in één document: 'Veilig werken op emplacements, Landelijke afspraken'. Per emplacement wordt gewerkt aan een document met lokale bijzonderheden en looproutekaarten. Waar mogelijk wordt doorverwezen naar documenten die beschikbaar zijn op het Logistiek Portaal.

In 2017 zijn het landelijke document plus de emplacement-specifieke documenten voor dertien emplacements vrijwel gereed gekomen; in 2018 krijgt dit project een vervolg (landelijke document aanscherpen én opstellen van emplacement-specifieke documentatie voor een tweede grotere groep emplacements).

Verder staat 2018 in het teken van het uitdragen en implementeren van de projectresultaten 'Veilig werken op emplacements', intensivering van de samenwerking tussen ProRail en de vervoerders met betrekking tot veiligheid, en het organiseren van gezamenlijk emplacementstoezicht om onder meer het naleven van de gedragsregels te bevorderen.







# Omgeving

Leefbaarheid en duurzaamheid zijn voor mens, flora en fauna van groot belang. Zoals ook het **spoor** voor miljoenen Nederlanders onmisbaar is. Meer **spoor** en treinen zijn goed voor de mobiliteit en economie, al heeft dat vanzelfsprekend ook effect op de omgeving. Welke stappen zet ProRail?

# Duurzaam spoor

Het spoor is één van de duurzaamste vormen van vervoer. Afgezien van fietsen en lopen is geen manier van transport zo energiezuinig en heeft geen manier van transport zo'n lage CO<sub>2</sub>-uitstoot. Ook neemt het spoor relatief weinig ruimte in en heeft het een sterk positieve invloed op bereikbaarheid en mobiliteit.

Terugkijkend op 2017 kunnen we concluderen dat ProRail op veel fronten goed op koers ligt met het bereiken van zijn duurzaamheidsdoelstellingen. Begin 2017 konden we vaststellen dat we de besparingsopgave van gemiddeld 2% per jaar over de vorige EEP-periode (Energie Efficiëntie Plan 2011-2016) hebben behaald. In 2017 hebben we een nieuw plan voor de periode 2017-2020 afgerond. Veel besparingsmaatregelen zijn inmiddels in uitvoering, maar de opstart vergde soms meer tijd en inspanning dan verwacht, waardoor we in dit eerste jaar van de nieuwe EEP-periode niet de beoogde besparing van 2% hebben gehaald. We verwachten de achterstand de komende jaren in te kunnen lopen. Voor andere belangrijke onderdelen van het duurzaamheidsbeleid, zoals de energietransitie, CO<sub>2</sub>, natuurwaarden en geluid hebben we onze gestelde jaardoelen wel behaald. Ook is het aantal projecten dat de aanpak duurzaam werken uit de Green Deal Duurzaam GWW toepast flink gestegen.

## Energie

### Energiebesparing

Belangrijk onderdeel uit het besparingsplan voor 2017 betrof het verduurzamen van onze stationsverlichting. In 2017 heeft ProRail overeenkomsten gesloten met leveranciers van led-armaturen waarmee tot 2020 alle verouderde verlichting op 400 stations wordt vervangen door led-verlichting. Waar mogelijk wordt tevens een slim systeem aangelegd dat de verlichting dimt als geen reizigers aanwezig zijn. Naast energiebesparing leidt het gebruik van led ook tot een verbetering van de lichtkwaliteit.

### Energietransitie

ProRail is goed op weg om volledig over te stappen op het gebruik van duurzame energie. Begin 2017 zijn NS en ProRail voor het verwarmen van stations, wachtruimtes, kantoorgebouwen en wissels overgestapt op groen gas van Essent. Samen dringen we daarmee de CO<sub>2</sub>-uitstoot terug en geven we een impuls aan de groei en ontwikkeling van de groen gasproductie in Nederland. Het gas dat ProRail in 2017 heeft ingekocht is naar verwachting voor ongeveer 25% duurzaam geproduceerd. In de komende jaren neemt dit percentage toe, tot 100% in 2020. Daarnaast wekken we ook steeds meer energie zelf op. Door de ingebruikname van 1.900 zonnepanelen op de perronoverkapping van station Eindhoven kunnen we op dat station voor ca. 60% zelf in onze energiebehoefte voorzien. Onze totale 'productiecapaciteit' is hiermee toegenomen tot 0,9 GWh, hetgeen overeenkomt met het verbruik van ruim 250 huishoudens. In 2017 hebben we het 'Programma duurzame energieopwekking' opgezet, een 'roadmap' gericht op 100% eigen opwekking van ons elektriciteitsverbruik op eigen assets in 2030.

In het kader van het 'Petaplan' initiatief van de coalitie Groene Netten is ProRail samen met Rijkswaterstaat gestart met een verkenning van de mogelijkheden van energieopwekking op delen van ons beheergebied. ProRail is trekker van het onderzoek bij knooppunt Deil.

## Circulair materiaalgebruik

Onze ambitie is: we hergebruiken ons afval, gaan zuinig om met materialen en stimuleren de ontwikkeling van duurzamere alternatieven. ProRail wil gaan werken volgens de methode van 'cradle-to-cradle' en bij het ontwerpen al rekening te houden met mogelijkheden van hergebruik van de toegepaste materialen. Enkele mooie praktijkvoorbeelden uit 2017:

- Voor de aanleg van extra trappen op station Nijmegen Heyendaal is gebruik gemaakt van de oude trappen van station Delft.
- In Utrecht zijn 23 wissels vervangen door wissels die eerder op Utrecht Centraal waren weggehaald en gereviseerd.
- ProRail heeft in 2017 bijgedragen aan het nationaal betonakkoord dat naar verwachting begin 2018 wordt getekend. Dit is een initiatief van publieke en private organisaties om de betonketen te verduurzamen. Omdat beton een flink deel van onze CO<sub>2</sub>-uitstoot bepaalt, gaan we de markt stimuleren om steeds duurzamere betonsoorten te gebruiken.
- In Blerick zijn voor het eerst (als proef) duurzame perrontegels toegepast. Deze tegels zijn beoordeeld volgens het 'cradle-to-cradle' principe, en onderscheiden door het Nationaal Duurzaamheid Instituut met het Circulair Ondernemen Keurmerk zilver'.

In 2017 hebben we opnieuw een dominantieanalyse uitgevoerd. Dat heeft ons nieuwe inzichten opgeleverd omtrent de invloed van het materiaal- en energiegebruik (in de keten) op de CO<sub>2</sub>-emissies. Meest bepalend blijkt het 'voertuig- en materieelgebruik' van onze aannemers te zijn. Opvallend is daarnaast de relatief grote invloed van de hekwerken ter afscherming van het spoor.

## CO<sub>2</sub>-voetafdruk

In de loop van 2017 hebben we de CO<sub>2</sub>-voetafdruk over 2016 gepubliceerd. De CO<sub>2</sub>-emissie als gevolg van ons energieverbruik bleef op een vergelijkbaar niveau als in 2015 (ca. 13 kton). De prognose voor 2017 e.v. is dat deze verder zal dalen als gevolg van de inkoop van groen gas en energie-eisen in het nieuwe leasecontract voor het wagenpark, dat in 2018 wordt aanbesteed. We koersen daarmee richting de doelstelling van max. 10 kton in 2020.

## Natuurwaarden

In 2017 zijn ecologen gestart met veldinventarisaties om natuurwaarden in onze spoorbermen te inventariseren. Inmiddels is ca. 20% van onze bermen in kaart gebracht; in 2020 moet dit voor al onze bermen, ca. 3.500 km in totaal, het geval zijn. Dit levert inzicht op in de mogelijkheden voor duurzaam bermbeheer. Daarnaast onderzoeken we hoe we het groenonderhoud via de PGO-contracten kunnen verduurzamen. De Dag van de Openbare Ruimte (27 september) hebben we benut om met groenaannemers in gesprek te gaan en hen uit te nodigen met ideeën over duurzaam bermbeheer te komen. Als eerste stap zijn in 2017 de bermspecificaties voor de aanbesteding van het PGO-contract Zee-Zevenaar (Betuweroute) geoptimaliseerd.

Het Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO) heeft tot doel bestaande knelpunten tussen rijksinfrastructuur en natuur op te lossen. Dit gebeurt door de aanleg van kleine en grote faunavoorzieningen die natuurgebieden weer met elkaar verbinden en de leefgebieden van dieren vergroten. Het MJPO valt onder verantwoordelijkheid van het ministerie Infrastructuur en Waterstaat. ProRail lost de spoorse knelpunten op en draagt op die manier bij aan de uitvoering van dit programma. In totaal hebben we nu 27 van de 77 knelpunten tussen spoorwegen en natuur opgeheven. Enkele sprekende projecten die we in 2017 hebben gerealiseerd zijn:

- Realisatie van faunapassage Kootwijkerzand over de snelweg A1 en onder de spoorlijn Amersfoort-Apeldoorn.
- Boring van een kleine faunabuis in Bunnik; dit moment is door de aannemer en ProRail aangegrepen om ter plekke een kennisevenement te organiseren over wat er komt kijken bij het boren onder in dienst zijnde sporen.

## Duurzaam werken

Begin 2017 heeft ProRail, samen met veel partijen in de spoor-, grond-, weg- en waterbouwsector, de Green Deal Duurzaam GWW 2.0 ondertekend. Deze borduurt voort op de eerste Green Deal uit 2013, en is er op gericht dat in 2020 alle relevante GWW-projecten één systematische werkwijze toepassen en een uniform instrumentarium hanteren voor verduurzaming van projecten. Uitdaging voor ProRail is om deze Aanpak Duurzaam Werken vanaf 2020 vast bestanddeel te maken van al onze projecten, en de behaalde resultaten te monitoren. We zijn op de goede weg: sinds de start in 2013 is duurzaamheid steeds vaker onderdeel van spoorinfra- en stationsprojecten. In 2017 is het aantal projecten dat werkt volgens de Aanpak Duurzaam Werken toegenomen van 42 naar 100. In deze projecten stellen we samen met onze stakeholders de duurzaamheidsambities op, en betrekken al in een vroeg stadium ook de ingenieursbureaus daarbij. Aannemers stimuleren we tot duurzame oplossingen met BPKV-criteria<sup>6</sup> in aanbestedingen.

In 2016 zijn we binnen de ProRail-kantoren gestart met het gescheiden inzamelen van afval. Dit blijkt succesvol. In 2017 is per maand ca. 50% minder restafval afgevoerd dan in 2016.



## In contact met het publiek

**ProRail staat open voor vragen, wensen en klachten uit de samenleving en is via de afdeling Publiekscontacten bereikbaar op werkdagen tussen 08.00 en 18.30 uur via ons gratis telefoonnummer, per post, e-mail, contactformulier op de website en sociale media. Voor noodgevallen, zoals onveilige situaties op het spoor en/of ernstige hinder is Publiekscontacten 24/7 telefonisch bereikbaar, dus ook in het weekend, 's avonds en 's nachts.**

De medewerkers van Publiekscontacten krijgen maandelijks duizend tot twaalfhonderd vragen, klachten en tips binnen. Van de melding dat een informatiebord in storing is of van overwoekerend onkruid in de spoorberm tot meldingen dat jongeren herhaaldelijk slompend tussen de spoorbomen fietsen. Meldingen waarbij de veiligheid direct in het geding is, bijvoorbeeld over spoorlopers, geeft Publiekscontacten dit direct door binnen ProRail zodat er direct actie ondernomen kan worden.

---

6 Beste Prijs-Kwaliteit Verhouding, voorheen EMVI (Economisch Meest Voordelige Inschrijving)



# Geluid en trillingen

Omwonenden rond het spoor kunnen last hebben van het geluid of de trillingen van passerende treinen. Ook werkzaamheden aan het spoor kunnen geluid en trillingen veroorzaken. Ons doel is de omgeving zo veel als mogelijk te behoeden voor geluids- en trillingshinder.

## Steeds meer stillere goederentreinen

Sinds 2005 moeten nieuwe goederenwagens aan strenge Europese geluidemissie-eisen voldoen. ProRail is betrokken bij de uitwerking van het voorstel van de Europese Commissie om binnen een aantal jaren op delen van het Europese spoornetwerk alle bestaande goederenwagens te verplichten aan de geluidnorm voor nieuwe wagens te voldoen. In Nederland stimuleren we met de Stimuleringsregeling Toename Stille Treinkilometers al sinds 2008 het ombouwen van bestaande goederenwagens. Sinds 2013 geldt dat ook voor het rijden met stillere goederentreinen.

## Verlaging geluidproductieplafonds

In 2017 heeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat in samenspraak met ProRail op een groot aantal locaties de geluidproductieplafonds verlaagd. Deze verlaging is mogelijk door het steeds grotere aandeel stillere reizigers- en goederenwagens: het aandeel reizigerstreinen groeide van 60% in 2008 naar 98% in 2016. Voor de goederenwagens steeg het aandeel van 5% naar 50%.

## Naleving geluidproductieplafonds (gpp)

ProRail heeft in 2017 het nalevingsverslag over 2016 gepubliceerd. Het aantal locaties met een gpp-overschrijding neemt steeds verder af. In 2017 heeft ProRail onder meer op het baanvak Zutphen-Winterswijk een wijziging van de gpp's aangevraagd, waarbij ook geluidsmaatregelen zullen worden getroffen.

## Meerjarenprogramma Geluidsanering

In het Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPG) werken het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Rijkswaterstaat en ProRail samen aan het terugdringen van geluidsoverlast langs rijkswegen en hoofdspoorwegen. In het MJPG is geanticipeerd op de landelijke gpp-verlagingen waardoor het MJPG meer financiële ruimte overhoudt voor de echte geluidsknelpunten.

Om de geluidsoverlast in kaart te brengen heeft ProRail in 2017 de akoestische analyses afgerond en is het onderzoek naar de technische haalbaarheid van de berekende maatregelen van start gegaan. Door een wijziging in een van de uitgangspunten van het ministerie, zal een groot deel van onze onderzoeken aangepast moeten worden en worden de maatregelen opnieuw doorgerekend. De verwachting is dat deze aanpassingen in 2018 zijn doorgevoerd. Voor de locaties waarvan zeker is dat er geen maatregelen nodig zijn, hebben we in 2016 per regio een saneringsplan ingediend. In 2017 zijn alle besluiten op deze plannen definitief geworden.

In het Meerjarenprogramma Geluidsanering werken het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en ProRail samen aan het terugdringen van geluidsoverlast langs rijkswegen en spoorlijnen. In 2017 hebben we de akoestische analyses afgerond en is een begin gemaakt met het onderzoek naar de technische haalbaarheid van de berekende maatregelen. Door een wijziging in een van de uitgangspunten van het ministerie, zullen de effecten van de beoogde maatregelen opnieuw berekend moeten worden. De verwachting is dat deze aanpassingen in

2018 zijn doorgevoerd. Als deze aanpassingen ook op de technische aspecten zijn onderzocht, kan het ministerie overgaan tot prioritering van de maatregelen.

Zoals we vorig jaar al meldden, blijkt de geluidssaneringsopgave voor weg én spoor groter dan vooraf ingeschat. De staatssecretaris heeft aangegeven vast te willen houden aan het budgetgestuurde karakter van het programma. De destijds door de staatssecretaris voorgestelde maatregelen, waaronder aanpassing van regelgeving, waren in onze onderzoeken al meegenomen. De laatste wijziging was nog niet bekend bij de start van de onderzoeken en zal in 2018 worden doorgevoerd.

Voor de locaties waar geen maatregelen nodig zijn, is in 2016 per regio een saneringsplan ingediend. In 2017 zijn al deze plannen definitief geworden. Naast maatregelen aan en langs het spoor hebben we vorig jaar bij een groot aantal locaties de zogenaamde geluidsproductieplafonds verlaagd. Deze verlagingen zijn formeel door het ministerie bekrachtigd.'

In samenwerking met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, de TU/E, RWS en de gemeente Eindhoven heeft ProRail in het kader van het MJPG in Eindhoven onderzoek gedaan naar de combinatie van geluid- en thermische isolatie. In 2017 zijn de woningen onderzocht en in 2018 zullen de maatregelen worden getroffen. De bewoners zullen profiteren van minder geluidsoverlast en een lager energieverbruik.

## **Uitvoeringsprogramma Geluid op Emplacementen**

In het Uitvoeringsprogramma Geluid op Emplacementen (UPGE) worden bij circa honderd emplacementen maatregelen getroffen. In 2017 is bij circa 50 woningen langs het emplacement in Maastricht de gevelsanering afgerond. De resterende woningen (circa 75) worden in het eerste half jaar van 2018 opgeleverd. Voor de emplacementen in Venlo, Heerlen en Dordrecht worden geluidmaatregelen onderzocht.

## **Aanpak booggeluid**

ProRail heeft in 2017 in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat in Leiden, Nijmegen, Soest en Hilversum het piepende geluid in bochten aangepakt met de plaatsing van zogenaamde spoorstaafconditioneringssystemen. Deze apparaten spuiten een biologisch afbreekbare substantie op het spoor waardoor de wielen in bochten niet meer piepen. Ook zijn we in 2017 samen met de spoorsector een onderzoek begonnen naar een structurele aanpak van booggeluid. Het ministerie zal in 2018 van de resultaten op de hoogte worden gesteld.

## **Innovatieve geluidmaatregelen**

ProRail startte in 2017 twee innovatieve geluidprojecten. In Hilversum is met financiering van de gemeente een lage afschermdende constructie dichtbij het spoor geplaatst. Op het testterrein in Susteren heeft ProRail samen met het bedrijf 4Silence hun innovatieve geluidsdiffractoren in gebruik genomen. We onderzoeken of deze maatregelen op termijn breder toegepast kunnen worden.

## **Meer kennis over spoortrillingen**

In het afgelopen jaar hebben we veel onderzoek gedaan naar spoortrillingen. Eén van de bepalende spooreigenschappen voor de sterkte van trillingen is de stijfheid van de bodem. In 2017 hebben we samen met het Zweedse Infranord en Eberdynamics metingen met een speciale trein (de RSMV) uitgevoerd op enkele baanvakken in Nederland. In 2018 en 2019 worden deze metingen verder geanalyseerd, samen met TU Delft, TNO en Deltares. Daarnaast heeft ProRail vorig jaar de neveneffecten van diverse mogelijke maatregelen aan en rondom het spoor onderzocht. Het ministerie heeft deze aan de Tweede Kamer aangeboden. Samen met het ministerie hebben we ook de mogelijkheden verkend om trillinghinder te beperken door

goederentreinen langzamer te laten rijden. In 2016 en 2017 is uitgebreid onderzocht of een lagere rij snelheid effectief bijdraagt aan minder trillinghinder. De resultaten van deze metingen zijn aan het ministerie opgeleverd.

Voor meer informatie over deze thema's: [www.prorail.nl/geluid](http://www.prorail.nl/geluid) en [www.prorail.nl/trillingen](http://www.prorail.nl/trillingen).





# Medewerkers

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

# Onze medewerkers

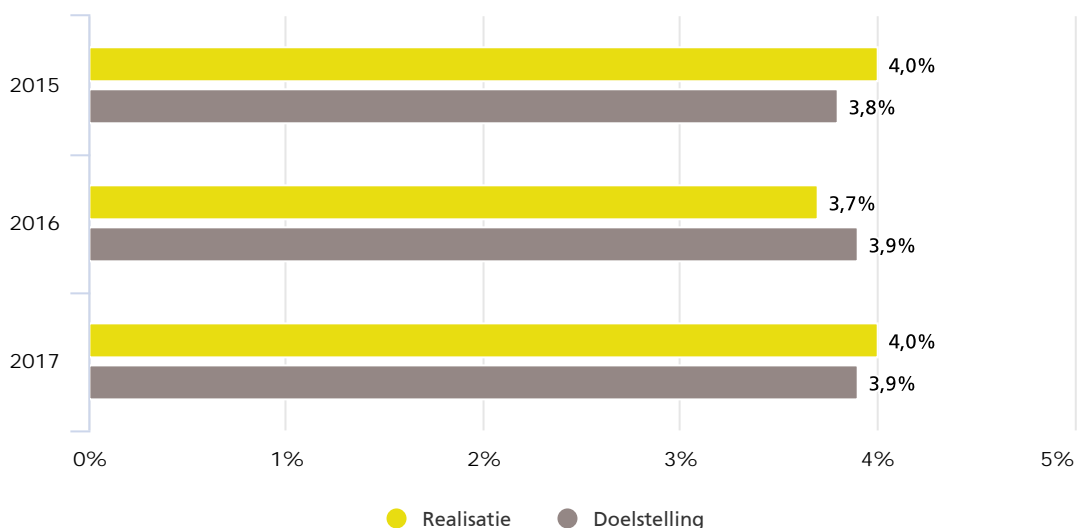
De ruim 4.300 medewerkers bij ProRail werken aan de mobiliteit voor Nederland, zij zijn onze belangrijkste 'asset' in het realiseren van onze prestaties. Zij staan voor een complexe en uitdagende opgave met innovatieve technologieën en technologie van 50 jaar oud. In een werkomgeving waar op topniveau wordt gepresteerd en met een enorm kapitaal wordt gewerkt. Onze medewerkers zijn betrokken collega's, die de maatschappelijke relevantie van ProRail op handen dragen en excelleren in hun vak. ProRail biedt een warme plek en een grote diversiteit aan leeftijden. Uitgebreide kennis van ervaren collega's vindt de weg naar de jongere, die op hun beurt weer frisse ideeën inbrengen. ProRail biedt haar medewerkers de mogelijkheid om als mens en in hun vak maximaal te groeien. In onderstaand hoofdstuk lichten we een aantal punten uit ons HR-beleid nader toe.

## Personeelsplanning en inzetbaarheid

In 2016 is binnen de managementteams van de bedrijfseenheden een begin gemaakt met het opstellen van het personeelsplan voor de komende jaren. De bedrijfseenheden dragen zorg voor inzicht in voor de business relevante (vakinhoudelijke) ontwikkelingen en een scherp beeld van de sterktes en zwaktes van de huidige teams. In 2017 is er doorontwikkeld binnen de bedrijfseenheden, waarbij een tijdshorizon van ongeveer twee jaar in acht genomen is. De focus lag met name op het kwalitatieve aspect (competenties, wijzigingen in functies e.d.) en op de verwachte uitstroom (bijvoorbeeld pensioen) in de komende jaren. Aan een aantal specifieke thema's geven we veel aandacht: vergrijzing/verjonging, moeilijk in te vullen vacatures, mogelijk kennisverlies door pensioenuitstroom en de ongewenste uitstroom van jong talent.

Om de duurzame inzetbaarheid van medewerkers te stimuleren, is het in 2016 ontwikkelde interventiepalet verder uitgebreid en worden leidinggevenden en medewerkers aangespoord om met elkaar in gesprek te gaan over inzetbaarheid.

### Verzuim



## Diversiteit

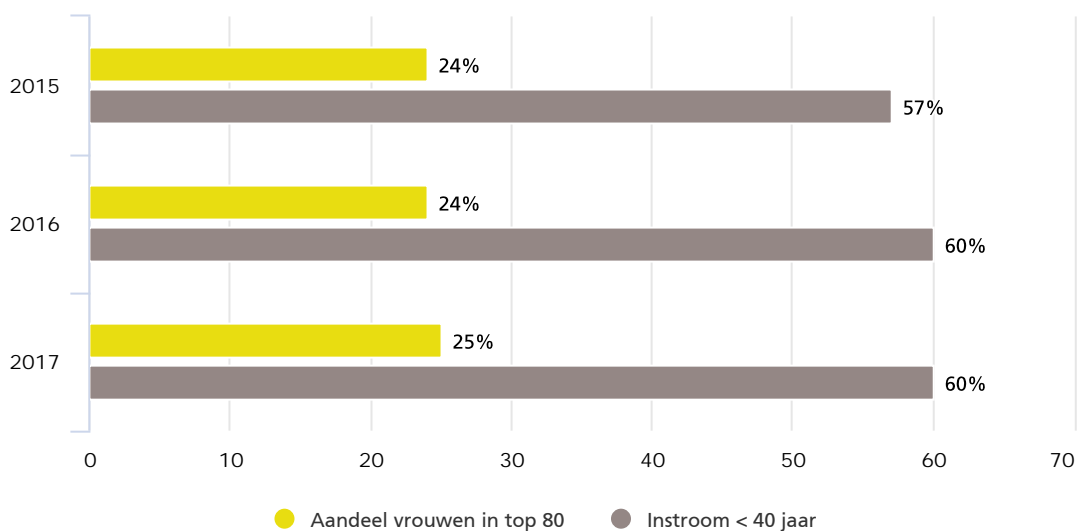
### ProRail staat voor verbinding en innovatie

ProRail streeft naar een personeelsbestand dat een realistische afspiegeling van de samenleving is. Diversiteit naar culturele identiteit, geslacht en leeftijd staat centraal. Voor mensen met een handicap of beperking willen we in nauwe samenwerking met de bedrijfseenheden extra banen creëren. Daarnaast willen we, uitgaande van talent, mensen met een beperking vaker in aanmerking laten komen voor reguliere vacatures.

### Inclusief werkgeverschap

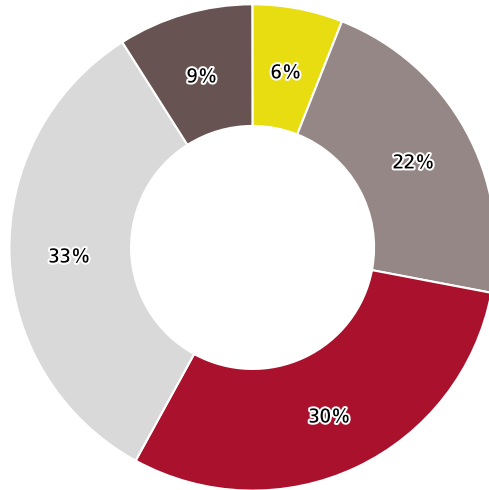
We definiëren diversiteit binnen ProRail in zijn breedste betekenis; medewerkers met verschillende achtergronden brengen immers uiteenlopende perspectieven mee. Wij willen al het aanwezige talent op de arbeidsmarkt en de beste mensen binnen halen, ongeacht hun culturele identiteit, geaardheid, achtergrond of beperking. Graag creëren we binnen ProRail een werkomgeving waar verschillen tussen mensen gewaardeerd en benut worden.

#### Diversiteit



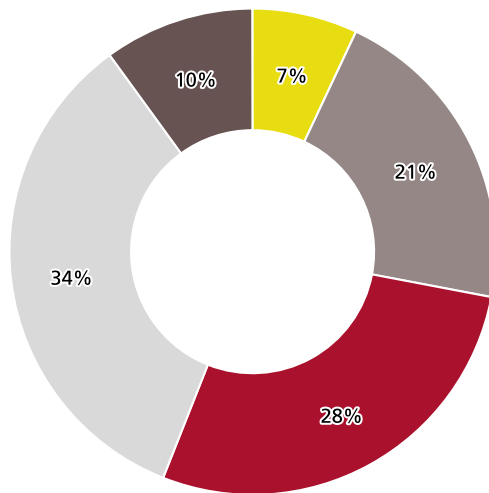
Leeftijdsopbouw

2016



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

2017



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



## Leiderschap: leidinggeven aan en binnen het nieuwe ProRail



Voor leiderschapsontwikkeling hebben we in 2017 zes modules verzorgd met ongeveer 100 deelnemers. In dat jaar hebben we ook een nieuw leiderschapsprofiel ontwikkeld. Dat nieuwe profiel brengt organisatie- en persoonlijke ontwikkeling bij elkaar en sluit naadloos aan op onze ProRail-strategie 'Verbindt. Verbetert. Verduurzaamt.'

### 'In gesprek'

In april 2017 is het gereguleerde RGW<sup>7</sup> (plannings- en beoordelingscyclus) vervangen door een veel vrijer format van 'In gesprek gaan, zijn en blijven'. Deze benadering draagt bij aan een meer wendbare, toekomstbestendige organisatie waarbij continue verbetering en ontwikkeling centraal staan. De medewerker wordt veel meer eigenaar van zijn of haar loopbaan en ontwikkeling. Evaluaties hebben laten zien dat leidinggevendenden en medewerkers de ruimte voor eigen initiatief en invulling sterk waarderen.

### Leren en ontwikkelen

ProRail geeft veel aandacht aan leren en ontwikkelen. Medewerkers kunnen via de opleidingscatalogus ProLeren opleidingen en trainingen boeken. In samenwerking met het loopbaancentrum is er een ontwikkelspreekuur voor alle medewerkers. ProRail's Oefenlab is een succesvol instrument om te leren dichtbij het werk. De training 'bevorderen van een aanspreekcultuur' is ook goed ontvangen. Voor teams is er een 'escape room' ontwikkeld waarin samenwerken en communiceren onder de loep worden genomen. Vorig jaar zijn ook teamtrajecten gestart om de persoonlijke effectiviteit te verhogen en vaardigheden te verbeteren.

De Training Nieuwe Managers is in 2017 vier keer gegeven en in september zijn 14 kandidaten geselecteerd voor het talentenprogramma 'Persoonlijk Leiderschap.' Verder zijn er e-learnings ontwikkeld en leerlijnen opgezet voor specifieke functiegroepen, zoals bouwmanagement of railtechniek.

---

7 RGW staat voor 'het goede gesprek' tussen leidinggevendenden en hun medewerkers.

## Recruitment / inhuur

In 2017 is de zogenaamde inhuurketen in de organisatie verder geoptimaliseerd. Voortaan wordt in de inhuurbehoefte van de organisatie via één loket, de afdeling recruitment, voorzien. Deze afdeling doorloopt samen met inkoopspecialisten een nieuw aanbestedingstraject dat uiterlijk 30 juni 2018 zal zijn afgerond.

## Stages

ProRail maakt veel werk van een actief stagebeleid. In 2017 hebben we ons stagebureau verder geoptimaliseerd, onder meer door het werven van 28 stageambassadeurs in de business en de organisatie van 30 in- en externe events om met de doelgroep in contact te komen. Mede dankzij deze acties zijn we er in 2017 in geslaagd om 107 stagevacatures in te vullen. Ten opzichte van 2016 is dat een stijging van 49%.

Jaartal	Aantal stagiaires	Delta t.o.v. (t-1)
2015	68	-
2016	72	6 %
2017	100*	39 %

\* Peildatum 4 december 2017

## Arbeidsmarktcommunicatie

Krapte op de arbeidsmarkt vraagt om een aantrekkelijke positionering van onze organisatie – reden waarom we vorig jaar ons ‘werkgeversmerk’ hebben vernieuwd. De combinatie van aansprekende campagnes, een nieuwe recruitmentwebsite en een nieuwe stijl arbeidsmarktcommunicatie die aansluit bij de beoogde doelgroepen heeft onze werving een sterke impuls gegeven. ProRail kwam, als nieuwkomer, op plaats 39 van meest favoriete werkgevers in het nationale onderzoek van Intermediair. In 2018 zullen we de ingeslagen weg voortzetten.

## Organisatie-inrichting

In 2017 zijn de hoofdlijnen van de strategie nader uitgewerkt en daarmee de uitgangspunten voor de verdere ontwikkeling van de organisatie duidelijk. ProRail zal in de toekomst eenvoudiger, minder gelaagd en beter horizontaal zijn afgestemd. De horizontale afstemming betreft zowel de samenwerking binnen de ketens van ProRail als die met de partners, zoals vervoerders, aannemers en ingenieursbureaus en overheden.

## Een nieuw HR IT-landschap voor ProRail

Om de organisatie beter te ondersteunen met de dagelijkse HR-processen, is vorig jaar een nieuwe HR IT-leverancier in de arm genomen. Dit heeft geleid tot invoering van een nieuw ‘Mijn Personeelszaken’. Andere HR-processen volgen in de loop van 2018.

## Houding en gedrag

Als onderdeel van het strategietraject is in de periode oktober-november 2017 eenmalig de Organizational Health Index (OHI) uitgevoerd binnen ProRail. In deze periode heeft circa 54 % van de medewerkers van ProRail de OHI vragenlijst ingevuld. McKinsey heeft ProRail ondersteund in de uitvoering en analyse van de vragenlijst.

De OHI geeft inzicht in de effectiviteit van de organisatie. Het is geen medewerkerstevredenheid onderzoek. De OHI koppelt ‘gezondheid’ van de organisatie expliciet aan de strategische doelen van ProRail. Uit de resultaten blijkt dat ProRail hoog scoort waar het gaat om de intrinsieke motivatie van medewerkers. Er is ook ruimte voor verbetering, bijvoorbeeld als het gaat om

strategische duidelijkheid, rol duidelijkheid en prestatie & ontwikkelcultuur. Deze punten zullen voor 2018 als focuspunten voor verbetering gelden. Vergeleken binnen de publieke sector scoort onze organisatie vergelijkbaar. Vergeleken met infrabedrijven is er ruimte voor verbetering. De resultaten zijn vanaf januari/februari 2018 gedeeld met leidinggevenden en medewerkers.

## Meldingen vermoede misstand

ProRail heeft een regeling vermoede misstanden en doet onderzoek naar gemelde misstanden. Vorig jaar zijn er vijf meldingen vermoede misstand gedaan. Deze betroffen met name overtreding van de interne regels voor integriteit en inkoop. Daarnaast zijn er vier incidenten door leidinggevenden gemeld die door henzelf met assistentie van het compliance team zijn opgevolgd.

## Gedragscode

Als publieke organisatie speelt ProRail een belangrijke rol in de samenleving. We werken met publieke middelen en daar gaan we op een verantwoorde manier mee om. Onze gedragscode beschrijft wat gewenst gedrag is binnen onze organisatie en biedt handvatten bij het omgaan met dilemma's. De gedragscode is van toepassing voor iedereen die werkzaam is bij ProRail en wordt gedeeld met onze stakeholders. Begin 2017 is de gedragscode van kracht geworden en zijn de medewerkers getraind in het toepassen van deze waarden en uitgangspunten met hulp van een speciale e-learning module.

## Melding vertrouwenspersonen

Om medewerkers te ondersteunen als zich problemen voordoen op de werkplek - bijvoorbeeld pesten, geweld, discriminatie of seksuele intimidatie - zijn binnen ProRail in 2017 vijf vertrouwenspersonen ongewenste omgangsvormen actief geweest.

In 2017 is besloten de rollen van vertrouwenspersoon ongewenste omgangsvormen en de vertrouwenspersoon vermoede misstanden samen te voegen. Ook wordt een coördinator benoemd die als sparringpartner dient voor de collega-vertrouwenspersonen en die gaat bijdragen aan de verdere professionalisering van de functie van vertrouwenspersoon. Eind 2017 zijn we met de invoering begonnen.

## Medezeggenschap

De ondernemingsraad (OR) heeft een eigen visie op het toekomstige ProRail ontwikkeld, steunend op twee pijlers: Werken in de waardeketen en Zelfsturing. Over het laatste onderwerp is in april een gezamenlijke sessie gehouden met het management, waarbij is onderstreept dat medewerkers meer ruimte en verantwoordelijkheid krijgen en dat leidinggevenden zich vooral dienend en faciliterend opstellen.

De OR heeft gedurende het jaar regelmatig zorgen geuit over de sterke groei van het aantal medewerkers boven de begrote formatie. De OR pleit voor een goede personeelsplanning, zodat tijdig wordt geanticipeerd op naderende pensionering.

In 2017 zijn diverse instemmingstrajecten doorlopen, onder meer over het vervangen van het Resultaat Gericht Werken door "In gesprek". In het najaar waren vertegenwoordigers van de OR en de OC's (onderdeelscommissies) betrokken bij de uitwerking van de nieuwe strategie.

De OR heeft aandacht besteed aan naleving van de afspraken rond het (her)plaatsingsproces bij de beoogde reorganisatie van AM 'Onderhoud & Operatie van de toekomst'. Veel aandacht ging

ook naar het project 'Beter en Meer' voor hoogfrequent rijden op de corridor Amsterdam – Eindhoven.

### **Samenstelling OR**

Op 31 december 2017 was de OR als volgt samengesteld:

Frank Barel, voorzitter vanaf 1 oktober (vice-voorzitter t/m 30 september)

Patrick Combrink

Theo Ewalds

Len Goossens

Rob van Grol

Erwin Huiskamp (vanaf 1 oktober 2017)

Gert Joosten

Goof Lindijer

Maarten Pijnacker Hordijk, vice-voorzitter (secretaris t/m 30 september)

Henk Sack

Bert Schipper

Theo Stoop

Maarten Wehkamp

Godelieve Kok (voorzitter t/m 30 september 2017)

### **CAO**

Eind 2016 zijn ProRail en de vakorganisaties FNV Spoor, CNV Vakmensen en VHS Railprofessionals gestart met de onderhandelingen voor een nieuwe cao ProRail. De onderhandelingen hebben op 14 juni 2017 geresulteerd in een akkoord met de volgende hoofdpunten:

- De nieuwe cao heeft een looptijd van 28 maanden, van 1 maart 2017 tot 1 juli 2019.
- De cao-lonen (en de daaraan gerelateerde vergoedingen) worden per 1 maart 2017 met 2%, per 1 maart 2018 met 2% en per 1 januari 2019 met 1% verhoogd.
- Daarnaast zijn er diverse afspraken gemaakt gerelateerd aan het faciliteren van de duurzame inzetbaarheid van de medewerkers en naar aanleiding van het beëindigen van de RGW-systematiek.







# Financiën

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

# Financiële prestaties

## Resultaten 2017

Net als in 2016 heeft ProRail in 2017 meer productie kunnen leveren dan was gepland. Deze hogere productie voor beheer, onderhoud en vervanging van het landelijke spoorwegnet hebben wij kunnen realiseren door een voorspoedige uitvoering van projecten. Dit kwam mede tot stand door gunstige weersomstandigheden, waardoor er mogelijkheden ontstonden om projecten die na 2017 gepland stonden naar voren te halen.

Het meer uitgevoerde werk heeft logischerwijs geleid tot hogere personeelskosten. Ook zijn de kosten voor beheer, onderhoud en vervanging hoger uitgevallen door prijsstijgingen in de markt als gevolg van de algehele economische groei.

Het resultaat uit gewone bedrijfsuitoefening kwam in 2017 uit op € 34 miljoen negatief dat in lijn ligt met de hiervoor beschreven hogere productie. In 2017 werd voor bijna € 1,0 miljard geïnvesteerd in materiele vaste activa, waarvan € 752 miljoen gefinancierd vanuit de Rijksoverheid en € 172 miljoen gefinancierd door derden, zoals provincies en gemeenten. ProRail realiseerde in 2017 bedrijfsopbrengsten van € 1,3 miljard in de vorm van:

- exploitatiebijdragen van de Rijksoverheid (€ 796 miljoen);
- gebruiksvergoeding (€ 332 miljoen);
- geactiveerde productie (€ 111 miljoen);
- overige bedrijfsopbrengsten (€ 47 miljoen).

## Efficiënter werken

ProRail staat voor de uitdaging om klant- en resultaatgerichter te werken. Samen met de spoorsector en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat werken we toe naar een nieuwe toekomstbestendige werkwijze voor werken aan het spoor. Werkzaamheden aan het spoor worden meerjarig vooruit gepland. Hiervoor is het nodig dat we op een andere manier samenwerken met de aannemers en op een andere manier de capaciteit voor werken aan het spoor verdelen. Uitgangspunten bij de nieuwe werkwijze zijn het streven naar de optimale balans tussen zo min mogelijk hinder voor reizigers en verlader en het efficiënt omgaan met beschikbare financiële middelen.

ProRail werkt aan het optimaliseren van Life Cycle Costs (LCC) en het stimuleren van concurrentie en de toetreding van nieuwe leveranciers op de markt.

### *Life Cycle Costs*

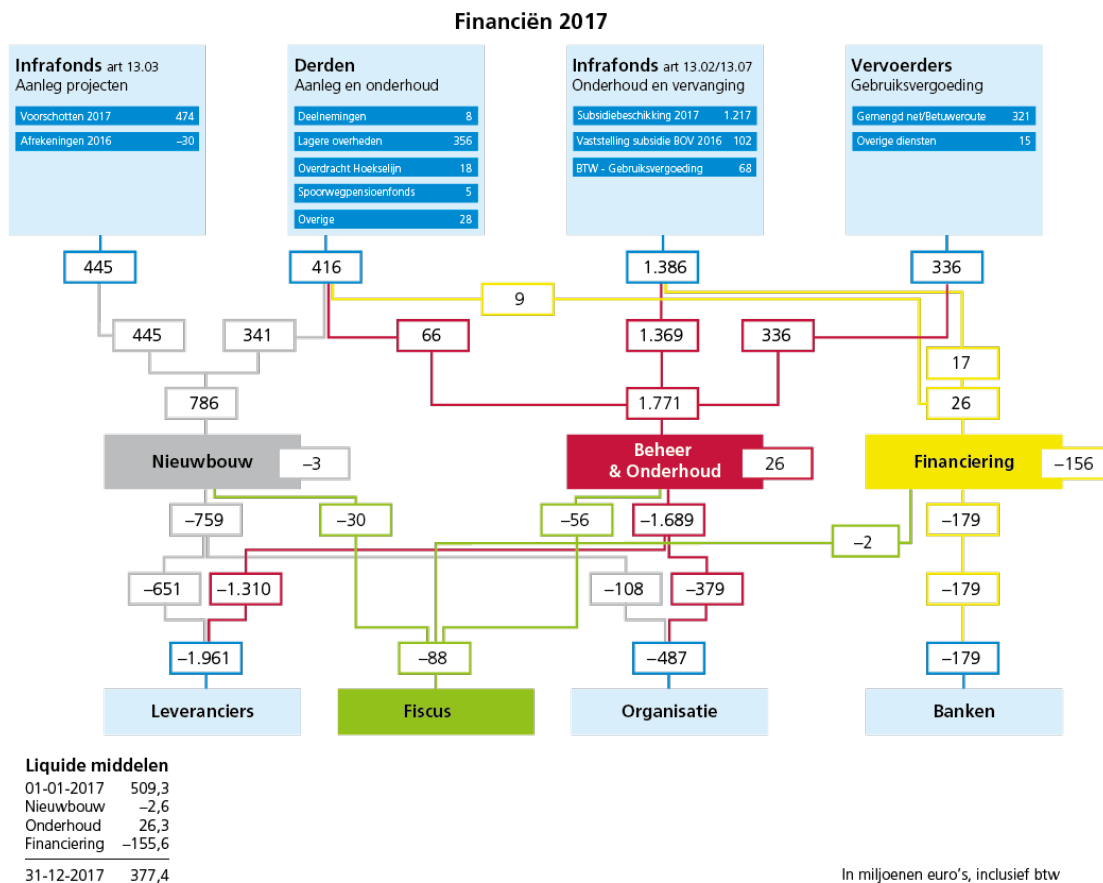
	2015	2016	2017
Life Cycle Costs per treinkilometer (EUR)	€ 8,89	€ 9,39	€ 9,58
Life Cycle Costs (EUR miljoen)	€ 1.336	€ 1.421	€ 1.453
Treinkilometers	150,3	151,2	151,7

De kosten per treinkilometer, ofwel Life Cycle Costs, zijn de kosten voor beheer, onderhoud en vervanging van het spoor plus de netto-kosten van personeel en huisvesting (apparaat), gedeeld door het aantal gereden treinkilometers over het Gemengd Net. De stijging van de Life Cycle Costs per treinkilometer is onder andere een gevolg van meer uitgevoerde werkzaamheden en hogere kosten voor beheer, onderhoud en vervanging, waarbij deze deels worden gecompenseerd door een hogere benutting van het spoor (meer treinkilometers).



# Effectieve bestedingen

ProRail is voor de financiering van zijn activiteiten afhankelijk van de subsidies en vergoedingen van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en andere overheden. Daarnaast ontvangt ProRail gebruiksvergoedingen van vervoerders. De totale kasstroom van ProRail bedroeg in 2017 € 132 miljoen negatief (2016: € 180 miljoen negatief). De negatieve kasstroom heeft een directe relatie met de aflossing van € 166 miljoen op de uitstaande lening. De bestedingen van deze middelen aan onze bedrijfsactiviteiten worden hieronder verder toegelicht.



## Investeringsprojecten

De aanleg en vervanging van spoor en stations vergt grote investeringen. We zetten de beschikbaar gestelde middelen zo effectief mogelijk in volgens de afspraken met de betrokken partijen en binnen de geplande tijd.

## Onderhoud en beheer

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

### **Grootschalig onderhoud**

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

### **Kleinschalig onderhoud**

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

### **Onderhoud transfer en beheer**

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

# Bericht van de RvC

In dit bericht doet de RvC verslag over zijn werkzaamheden, de bijeenkomsten van de RvC, de bijeenkomsten van de RvC-commissies, de samenstelling, bezoldiging en het functioneren van de RvB en de samenstelling van de ExCo in het boekjaar 2017.



## Terugblik en bijeenkomsten RvC

### Prestaties

De RvC kijkt met waardering terug op een jaar waarin de prestatieverbeteringen van ProRail zich over de hele linie hebben voortgezet en ook de reputatie van ProRail zich verder positief ontwikkelt. Dit blijkt bijvoorbeeld uit de internationale benchmark en de hoge punctualiteitscijfers. De RvC ondersteunt van harte de door de RvB en ExCo ingezette cultuurverandering. Dit vertaalde zich onder meer in het betrekken van medewerkers bij de implementatie van de nieuwe gedragscode en het vervangen van de wijze van beoordeling van medewerkers door het 'In Gesprek'.

### Strategieontwikkeling

De RvC heeft waardering voor de ontwikkeling van de lange termijn strategie die in 2017 is gestart aan de hand van de nieuwe missie "ProRail Verbindt. Verbetert. Verduurzaamt.". De RvC wordt hier door de RvB intensief bij betrokken. De RvC waardeert de gekozen aanpak zoals het betrekken van medewerkers van ProRail bij de ontwikkeling van de strategie. 2018 zal naar verwachting in het teken staan van de besluitvorming over deze strategie en de implementatie.

## Herpositionering

In het regeerakkoord is opgenomen dat ProRail wordt omgevormd tot een publiekrechtelijke ZBO met eigen rechtspersoonlijkheid. Tevens is opgenomen dat dit geen gevolgen heeft voor de huidige rechtspositie en arbeidsvoorwaarden van de werknemers. De RvC heeft met IenW besproken dat deze transitie de grootst mogelijke zorgvuldigheid vraagt. De veranderingen, zoals de wetswijzigingen, zullen enige tijd in beslag nemen. De RvC vraagt met het oog op deze wijziging aandacht voor de belangen van stakeholders waaronder de medewerkers van ProRail en het belang van implementatie van grote trajecten zoals de strategie en programma's zoals ERTMS.

## Permanente educatie

In het kader van permanente educatie heeft de RvC een lezing bijgewoond over de nieuwe Code Corporate Governance. Deze lezing is gegeven door Stibbe.

## Bijeenkomsten

In 2017 kwam de RvC bijeen in acht vergaderingen. Verder was er regelmatig direct contact tussen de voorzitter van de RvC en de voorzitter van de RvB en tussen de (overige) leden van de RvC en de RvB. De RvC vergaderde tijdens de reguliere vergaderingen deels zonder de RvB. De besprekingen in de commissies van de RvC werden op reguliere basis teruggekoppeld tijdens de RvC-vergaderingen. De RvC sprak onder meer over:

- het beheerplan 2018 en de subsidieaanvraag 2018;
- investeringsvoorstellen boven de € 35 miljoen zoals: PHS projecten, de nieuwe Botlekbrug, de Fivat-investering, de nieuwe VL-post Rotterdam, aan- en verkoop van gronden;
- organisatieontwikkeling, waaronder de FTE-ontwikkeling
- het verbeteren van de prognoses en de verdere verbetering van de financiële beheersing;
- de ontwikkeling van de in gang gezette cultuurverandering, waarbij meer verantwoordelijkheid bij de medewerkers wordt gelegd;
- de uitrol van verschillende gebieden Prestatiegericht Onderhoud (PGO);
- Beter en Meer en de succesvolle test hoogfrequent rijden op de A2-corridor;
- de afronding van de planstudiefase en de voorgenomen wijziging van de governance van ERTMS;
- de internationale benchmark;
- de aanbesteding van de accountantsdiensten;
- de wijziging van de statuten en de reglementen van ProRail;
- de herpositionering van ProRail;
- de beëindiging van het belang van ProRail in Relined B.V. en de liquidatie van Keyrail B.V.

Per vergadering worden ook documenten ter kennisname aan de RvC gezonden door de RvB. Het betrof onder andere informatie over juridische zaken en risico's en de NABO-aanpak. Daar waar relevant werden *deep dives* georganiseerd om de RvC nader inhoudelijk te informeren, bijvoorbeeld over SAP. De RvC-leden hebben in 2017 tweemaal een bijeenkomst met de OR bijgewoond.

## Bespreken eigen functioneren

In december 2017 is een aanvang genomen met de zelfevaluatie van RvC over het jaar 2017. Begin 2018 is dit proces voortgezet en verder afgerond. In de eerste vergadering van 2018. Voor dit proces is een extern bureau ingeschakeld dat de RvC hierin ondersteunt. Naar aanleiding van de evaluatie is een actiepuntenlijst samengesteld, die door de RvC ter hand wordt genomen.

## Onafhankelijkheid

De RvC is van mening dat hij en de RvB in 2017 onafhankelijk hebben kunnen functioneren. Omdat de heer Sondag ook RvC-lid is geworden van het Havenbedrijf Rotterdam en het Havenbedrijf Rotterdam in 2017 de Portshuttle overgenomen heeft, zou hier mogelijk sprake kunnen zijn van een tegenstrijdig belang. De heer Sondag was daarom niet aanwezig bij de bespreking van bepaalde onderwerpen en de daarbij behorende informatie is niet aan hem ter beschikking gesteld.

# Bijeenkomsten commissies

## **Auditcommissie**

In 2017 kwam de auditcommissie acht keer bijeen. De auditcommissie heeft o.a. de financiële zaken, het risicomanagement, de verdere verbetering van de financiële beheersing waaronder financiële beheersing van projecten, implementatie nieuw financieel systeem, onderzoek BOV-reeksen (Beheer Onderhoud en Vervanging), controleplan 2017, de financiële informatievoorziening en de interne auditfunctie besproken. De commissie heeft het auditjaarplan 2018 goedgekeurd. De auditcommissie heeft de rapportages van Corporate Audit besproken. De externe accountant was aanwezig bij de bespreking van de jaarrekening, het accountantsverslag en de managementletter. De auditcommissie heeft één keer vergaderd met de externe accountant buiten bijzijn van de RvB. Met betrekking tot de financiële verantwoordingen over het boekjaar 2018 wordt gewisseld van accountant. Accountantskantoor Deloitte is dan de accountant van ProRail.

## **Selectie- en benoemingscommissie**

In 2017 kwam de selectie- en benoemingscommissie drie keer bijeen. Deze commissie heeft de selectie, benoeming en opvolging van commissarissen en RvB-leden voorbereid. Ook houdt de commissie een rooster van aftreden van commissarissen bij en doet zij voorstellen voor (her)benoeming van commissarissen en RvB-leden.

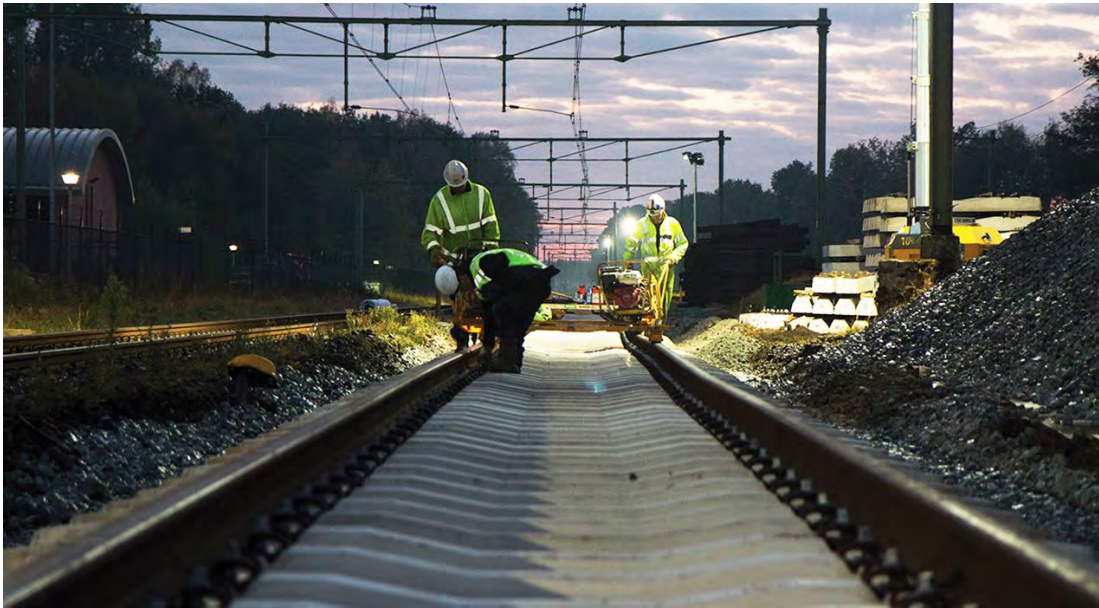
## **Remuneratiecommissie**

In 2017 kwam de remuneratiecommissie drie keer bijeen. De remuneratiecommissie heeft voorstellen aan de RvC over de bezoldiging van de RvB-leden gedaan. Verder heeft de commissie de voortgangs- en beoordelingsgesprekken met de RvB-leden gevoerd. Ook is de remuneratiecommissie geïnformeerd over de wijze waarop ProRail omgaat met management development en is de functiewaarderingsmethode ('Hay-methode') ten opzichte van het functiehuis besproken.

## **Tijdelijke commissie compliance en integriteit**

Deze commissie was twee jaar actief. Op 24 november 2017 heeft de laatste vergadering plaatsgevonden. In 2017 is de TCCI vier keer bijeen gekomen. Er is aandacht besteed aan compliance en integriteit-onderzoeken die in opdracht van de RvC werden uitgevoerd, meldingen van vermoede misstanden en het door de RvB doorvoeren van veranderingen op het gebied van gedrag en cultuur. De Raad heeft er vertrouwen in dat compliance inmiddels goed in de ProRail organisatie is belegd. Gezien de aard van het werk van ProRail blijft compliance evenwel een continu aandachtspunt. Het onderwerp compliance is daarom vanaf 2018 een regulier agendapunt van de RvC-vergaderingen.

# Corporate governance



## Structuur van de onderneming

ProRail is een besloten, niet-beursgenoteerde vennootschap. De Nederlandse Staat is via Railinfratrust B.V. de enige aandeelhouder van ProRail. Het aandeelhouderschap is ondergebracht bij het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. De staatssecretaris en op ambtelijk niveau de loco-secretaris-generaal van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat bekleeden de rol van aandeelhouder. De betrokkenheid van het ministerie is onder andere gericht op de continuïteit van de vennootschap. Twee maal per jaar vindt een algemene vergadering van aandeelhouders (AvA) plaats, waar indien relevant benoemingen van de leden van de Raad van Bestuur (RvB) en Raad van Commissarissen (RvC), de jaarrekening en overige thema's worden besproken. Doordat ProRail één aandeelhouder heeft en daardoor het verzwakte structuurregime kan toepassen benoemt de aandeelhouder de leden van de RvB.

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

## Raad van Commissarissen

ProRail heeft een RvC. De RvC houdt toezicht op het beleid van de RvB en de algemene gang van zaken bij ProRail. De RvC geeft ook advies aan de RvB.

## Samenstelling\*\*

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

Naam	Datum eerste benoeming	Meest recente her-benoeming	Eerste datum van aftreden*	Herbenoembaar
De heer J.G.M. Alders, <i>president commissaris</i>	27 juni 2014	n.v.t.	AvA 2018 (15 mei 2018), uiterlijk 29 juni 2018	Ja
De heer W.E. Kooijman, <i>vicevoorzitter</i>	21 februari 2007	10 mei 2017	31 januari 2019	Nee
Mevrouw J.G.H. Helthuis	13 april 2011	5 juni 2015	AvA 2019, uiterlijk 29 juni 2019	Ja
De heer P.T.H. Timmermans	13 april 2011	4 juni 2015	AvA 2019, uiterlijk 29 juni 2019	Ja
Mevrouw A.C.W. Sneller	1 maart 2015	n.v.t.	AvA 2019, uiterlijk 29 juni 2019	Ja
De heer L.M. Sondag	1 maart 2015	n.v.t.	AvA 2019, uiterlijk 29 juni 2019	Ja

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

\*\* In 2017 is de samenstelling van de RvC niet gewijzigd. De samenstelling van de RvC sluit aan bij de in 2017 vastgestelde profielschets en de RvC is van mening dat hij evenwichtig is samengesteld, zowel qua man-vrouwverdeling als qua deskundigheid en competenties. In de AvA van 10 mei 2017 is besloten tot herbenoeming van de heer Kooijman tot 1 februari 2019 op aanbeveling van de ondernemingsraad. De heer Kooijman heeft unieke kennis op het gebied van HR en ruime ervaring met strategische personeelszaken, de transportsector en ProRail.

## Nevenfuncties

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

Naam	(Neven)functies ultimo 2017
De heer J.G.M. Alders	<i>Functie:</i> Directeur, Hans Alders Procesregie & Advies BV  <i>Geboortjaar:</i> 1952 <i>Nevenfuncties:</i> <ul style="list-style-type: none"><li>• Bestuurder, Stichting ondersteuning Omgevingsraad Schiphol (SOORS)</li><li>• Voorzitter, Alderstafels Lelystad</li><li>• Voorzitter Raad van Commissarissen, AOG Holding B.V.</li><li>• Voorzitter, bestuurlijk overleg mosseltransitie</li><li>• Nationaal Coördinator, Nationaal Coördinator Groningen</li></ul>
Mevrouw J.G.H. Helthuis	<i>Functie:</i> Bestuurder, PC Uitvaart B.V.  <i>Geboortjaar:</i> 1962 <i>Nevenfuncties:</i> <ul style="list-style-type: none"><li>• Bestuurder, Stichting PC Uitvaart Deposito</li><li>• Bestuurder, PC Uitvaartverzekeringen N.V.</li><li>• Lid Raad van Commissarissen, Van Lanschot Kempen N.V.</li><li>• Lid Raad van Commissarissen, F. Van Lanschot Bankiers N.V.</li><li>• Lid Raad van Commissarissen, Stichting Administratiekantoor Kempen Management Investeringsplan</li><li>• Lid Raad van Advies, Stichting Netherlands Institute for New Technology, Economic and Social studies (NINTES)</li></ul>
De heer W.E. Kooijman	<i>Functie:</i> Partner, VOF Kooijman & Zwartelé  <i>Geboortjaar:</i> 1950 <i>Nevenfuncties:</i> <ul style="list-style-type: none"><li>• Lid Raad van Advies, Nederlandse Vereniging Personeelsmanagement &amp; Organisatieontwikkeling (NVP)</li></ul>

- Lid Raad van Commissarissen, B & A Groep Holding B.V.
- Niet-uitvoerend bestuurder, Appèl Holding B.V.
- Bestuurder, Stichting Administratiekantoor Aandelen Gebroeders Van Beek B.V.
- Lid Raad van Advies, Nederlandse Orde van Beroepscoaches (NOBCO)

Mevrouw A.C.W. Sneller RC	<i>Functie:</i> Hoogleraar IT Value, Nyenrode Business Universiteit
<i>Geboortejaar:</i> 1965	<i>Nevenfuncties:</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Director, Centre for Information and Management Accounting Control Systems, Nyenrode Business Universiteit</li> <li>• Lid Raad van Commissarissen, Achmea B.V.</li> <li>• Waarnemend voorzitter Raad van Commissarissen, CCV Group B.V.</li> <li>• Niet-uitvoerend bestuurder, ORTEC International B.V.</li> <li>• Bestuurder en partner, Bureau voor Management en ICT Coöperatie U.A.</li> <li>• Lid Raad van Advies, Stichting Bits of Freedom</li> <li>• Lid Raad van Commissarissen, Infomedics B.V.</li> </ul>
De heer L.M. Sondag	<i>Functie:</i> Bestuurder en aandeelhouder van diverse ondernemingen, waaronder Xunday Participaties B.V. en Circular One B.V.
<i>Geboortejaar:</i> 1962	<i>Nevenfuncties:</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Lid Raad van Commissarissen, Faber Halbertsma Beheer B.V.</li> <li>• Voorzitter Raad van Commissarissen, Vebego International N.V.</li> <li>• Voorzitter Raad van Toezicht, Stichting Regionale Omroep Brabant</li> <li>• Lid Raad van Commissarissen, Havenbedrijf Rotterdam N.V. (sinds 1 april 2017)</li> <li>• Adviseur, Scelta Mushrooms B.V.</li> </ul>
De heer P.T.H. Timmermans	<i>Functie:</i> CEO, Stichting Energieonderzoek Centrum Nederland
<i>Geboortejaar:</i> 1961	<i>Nevenfunctie:</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Executive Interim Partner, EdelenbosHessels Consultancy B.V.</li> </ul>

In mei 2017 zijn de statuten van ProRail geactualiseerd. Naar aanleiding van deze wijziging en de inwerkingtreding van de Nederlandse Corporate Governance Code 2016 zijn in november 2017 de reglementen van ProRail gewijzigd, zo ook de reglementen van de RvC en zijn commissies.

### Commissies

De RvC kende in 2017 een viertal commissies die de besluitvorming van de RvC voorbereiden:

- de auditcommissie;
- de selectie- en benoemingscommissie;
- de remuneratiecommissie; en
- de tijdelijke commissie compliance en integriteit.

De tijdelijke commissie compliance en integriteit heeft haar werkzaamheden per 24 november 2017 beëindigd.

### Samenstelling commissies

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

Naam	Audit-commissie	Selectie- en benoemingscommissie	Remuneratiecommissie	Tijdelijke commissie compliance en integriteit
De heer J.G.M. Alders	-	Voorzitter	Lid	-
Mevrouw J.G.H. Helthuis	Lid	Lid	Lid	-
De heer W.E. Kooijman	-	Lid	Voorzitter	Lid
Mevrouw A.C.W. Sneller	Lid	-	-	Voorzitter
De heer L.M. Sondag	-	-	Lid	Lid
De heer P.T.H. Timmermans	Voorzitter	-	-	-

### Aanwezigheid commissarissen

De aanwezigheidspercentages van de afzonderlijke commissarissen zijn als volgt:



Naam	Raad van Commissarissen	Audit-commissie	Selectie- en benoemingscommissie	Remuneratie-commissie	Tijdelijke commissie compliance en integriteit
De heer J.G.M. Alders	100%	-	100%	100%	-
Mevrouw J.G.H. Helthuis	100%	100%	100%	100%	-
De heer W.E. Kooijman	75%	-	100%	100%	100%
Mevrouw A.C.W. Sneller	87,50%	100%	-	-	100%
De heer L.M. Sondag	87,50%	-	-	100%	100%
De heer P.T.H. Timmermans	100%	100%	-	-	-

### Bezoldiging \*\*

Commissarissen ontvangen een vaste jaarlijkse vergoeding, een vergoeding voor deelname aan een commissie en een vaste onkostenvergoeding.

Functie	Vaste vergoeding	Vergoeding voor commissies*	Onkosten vergoeding
President-commissaris	33.378,50	8.191,00	1.310,00
Lid	21.224,00	8.191,00	1.310,00

\* Bedrag per commissie, waarbij de selectie- en benoemingscommissie en de remuneratiecommissie uitsluitend voor de vergoeding als één commissie worden aangemerkt, aangezien zij in 2017 gezamenlijk hebben vergaderd.

\*\* De hierboven genoemde bedragen zijn ten opzichte van 2016 geïndexeerd conform de ProRail cao per 1 maart 2017. Het overzicht van de bezoldiging van de RvC is opgenomen in de jaarrekening.

## Raad van Bestuur

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



### Samenstelling\*\*

De RvB bestaat uit de volgende drie leden:

Naam	Portefeuille	In dienst	Datum eerste benoeming als bestuurder	Eerste datum van aftreden*
De heer P. Eringa, <i>Chief Executive Officer,</i> geboortjaar 1961	Algemene zaken (waaronder innovatie en vervoer en dienstregeling), strategie, communicatie, HRM, Reputatie en Audit	1 april 2015	1 april 2015	31 maart 2019
De heer J.J.A. van Leeuwen, <i>Chief Financial Officer,</i> geboortjaar 1966	Financiën, Risk Management, Compliance en Procurement	1 januari 2016	7 januari 2016	30 december 2019
De heer J. Voppen, <i>Chief Operating Officer,</i> geboortjaar 1972	De operationele bedrijfseenheden, waaronder asset management, projecten, verkeersleiding, ICT en veiligheid	1 oktober 2005	15 maart 2016	14 maart 2020

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

\*\* Ten aanzien van de samenstelling van de RvB wordt niet voldaan aan de evenwichtige verdeling man/vrouw. Dit is een aandachtspunt in het kader van het diversiteitsbeleid.

### Nevenfuncties

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

Naam	(Neven)functies ultimo 2017
De heer P. Eringa	<ul style="list-style-type: none"> <li>Voorzitter Raad van Toezicht, Stichting Aveleijn</li> <li>Vicevoorzitter, Commissie van toezicht beheer nationale politie</li> <li>Voorzitter Raad van Toezicht, sectie amateurvoetbal Koninklijke Nederlandse Voetbalbond</li> <li>Vicevoorzitter bondsbestuur, Koninklijke Nederlandse Voetbalbond</li> </ul> <p>Uit hoofde van zijn functie als CEO van ProRail:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Lid Raad van Toezicht, Stichting Nederlands Spoorwegmuseum</li> <li>President voor EIM European Rail Infrastructure Managers</li> </ul>
De heer J.J.A. van Leeuwen	N.v.t.
De heer J. Voppen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Lid van de Raad van Bestuur, Railcenter</li> <li>Lid van de Raad van Commissarissen van Stichting voor Protestants-Christelijk Basisonderwijs voor Amersfoort</li> </ul>

## Bezoldiging

Met ingang van 1 december 2016 geldt het door de AvA vastgestelde bezoldigingsbeleid. De beoordelingsgesprekken met de leden van de RvB worden gevoerd door de RvC, die de bezoldiging van de leden vaststelt binnen de kaders van het bezoldigingsbeleid. De kern van het beleid zoals vastgesteld in het aandeelhoudersbesluit is:

- ProRail valt in de categorie 'Publiek' conform het staatsdeelnemingenbeleid. Daarom wordt voor de leden van de Raad van Bestuur van ProRail aangesloten bij de Wet normering bezoldiging topfunctionarissen publieke en semipublieke sector (WNT). Voor 2017 is de norm vastgesteld op € 181.000.
- De vergoeding bij vertrek van een bestuurder bedraagt maximaal een jaarsalaris met een maximum van € 75.000.
- Van de norm, als bedoeld in het eerste lid, kan in exceptionele gevallen worden afgeweken indien sprake is van bijzondere omstandigheden.
- De beloningsontwikkeling en de verdere arbeidsvoorwaarden van individuele leden van het bestuur van ProRail worden vastgesteld door de Raad van Commissarissen van ProRail op voorstel van de remuneratiecommissie.
- Het nieuwe bezoldigingsbeleid is pas van toepassing op iedere bestuurder van ProRail die na vaststelling van het nieuwe bezoldigingsbeleid wordt benoemd dan wel wordt herbenoemd.

Een overzicht van de bezoldiging van de bestuurders is opgenomen in de jaarrekening. Met de heer Voppen is een afbouwregeling overeengekomen. Zijn bezoldiging wordt in een aantal stappen afgebouwd tot de vigerende norm. Dit is noodzakelijk omdat het salaris van de heer Voppen in zijn vorige functie bij ProRail de norm oversteeg.

## Executive Committee

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

Naam	Functie	Bedrijfseenheid
Karel van Gils	Directeur Assetmanagement	Assetmanagement
Wieneke Buurman	Directeur Communicatie	Communicatie
Raymond van Hattem	Directeur HRM	HRM
Henk Bothof	Directeur ICT	ICT
Dimitri Kruijck	Directeur Procurement	Procurement
Ans Rietstra	Directeur Projecten	Projecten
Roel Salden	Directeur Verkeersleiding	Verkeersleiding
Wouter van Dijk	Directeur Vervoer en Dienstregeling	Vervoer en Dienstregeling

In 2016 en begin 2017 bestond de ExCo uit twaalf leden. Het ExCo-lid Financiën is, wegens het feit dat de taken zijn ondergebracht in de financiële kolom onder aansturing van de CFO, gedurende

2017 niet ingevuld. In januari 2018 heeft de directeur Communicatie, Wieneke Buurman, in goed onderling overleg besloten af te treden. Inés Plasmans-Levert heeft haar functie in februari 2018 overgenomen.

## Corporate Governance Code

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

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

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

Best-practice	Toelichting
1.3.6 Ontbreken interne audit dienst	ProRail heeft wel een interne audit dienst
1.6.5 Vertrek van de externe accountant	ProRail is niet beursgenoteerd en publiceert geen persbericht met redenen bij tussentijdse beëindiging van de relatie met de externe accountant.
2.1.7 Onafhankelijkheid raad van commissarissen, sub iii	ProRail heeft één aandeelhouder, die was in 2017 geen lid van de RvC.
2.2.3 Tussentijds aftreden, voor zover toeziend op het persbericht	ProRail is niet beursgenoteerd en brengt geen persbericht uit over het vertrek van een bestuurder of commissaris waarin de reden van vertrek wordt genoemd.
Toeziend op fusies en overnames:	ProRail is niet beursgenoteerd. Er is in de geschiedenis van ProRail nog geen overnamebod op ProRail gedaan. Mocht dit voorkomen zal ProRail dit principe van de Code als uitgangspunt nemen. Daarnaast heeft ProRail geen beschermingsmaatregelen die haar beschermen tegen een overname.
2.3.6 Voorzitter raad van commissarissen, sub xiii	
Principe 2.8, waaronder valt best practice: 2.8.1 Betrekken raad van commissarissen	
2.8.2 Informeren raad van commissarissen over verzoek tot inzage door concurrerende bieder	
2.8.3 Standpunt bestuur ten aanzien van onderhands bod	
4.1.7 Inroepen responstijd	
4.2.6 Overzicht beschermingsmaatregelen	
2.3.8 Gedelegeerd commissaris	ProRail had in 2017 geen gedelegeerd commissaris.

<p>3.1.2 Beloningsbeleid sub ii, iv, v, vi, vii</p> <p>3.2.2 Visie bestuurders eigen beloning</p> <p>3.3.2 Beloning commissarissen</p> <p>3.3.3 Aandelenbezit</p> <p>3.4.1 Remuneratierapport, sub v</p> <p>3.4.2 Overeenkomst bestuurder</p> <p>4.1.3 Agenda, sub vii</p> <p>4.1.4 Voorstel tot goedkeuring of machtiging</p> <p>4.2.2 Beleid bilaterale contacten met aandeelhouders</p> <p>4.2.3 Bijeenkomsten en presentaties</p> <p>Analistenbijeenkomsten</p> <p>4.2.4 Plaatsing informatie op afzonderlijk gedeelte website</p> <p>4.2.5 Contacten bestuur met pers en analisten</p> <p>4.3.3 Ontnemen bindende karakter voordracht of ontslag</p> <p>4.3.4 Stemrecht financieringspreferente aandelen</p> <p>4.3.5 Publiceren stembeleid institutionele beleggers</p> <p>4.3.6 Verslag uitvoering stembeleid institutionele beleggers</p> <p>Toeziend op de certificering van aandelen:</p> <p>Principe 4.4 Certificering van aandelen, best practices</p> <p>4.4.1 Bestuur administratiekantoor</p> <p>4.4.2 Benoeming bestuurders</p> <p>4.4.3 Benoemingstermijn bestuur</p> <p>4.4.4 Aanwezigheid op de algemene vergadering</p> <p>4.4.5 Uitoefening stemrecht</p> <p>4.4.6 Periodiek verslag</p> <p>4.4.7 Inhoud verslag</p> <p>4.4.8 Stemvolmachten</p> <p>Hoofdstuk 5 One-tier</p>	<p>Het beloningsbeleid is vastgesteld door de aandeelhouder. De kern van dit beleid staat vermeld in het Hoofdstuk Corporate Governance van het jaarverslag. Gezien ProRail niet beursgenoteerd is, wordt in dat beleid geen rekening gehouden met scenario-analyses of de beurskoers. Tevens worden ter beloning geen aandelen of opties toegekend en kent de beloning geen variabel deel.</p> <p>ProRail is niet beursgenoteerd en publiceert geen informatie over de overeenkomsten met bestuurders.</p> <p>ProRail is niet beursgenoteerd en past de code toe voor zover relevant. Rapportage vindt hierover plaats in het jaarverslag.</p> <p>ProRail is niet beursgenoteerd.</p> <p>ProRail heeft één aandeelhouder en heeft geen beleid inzake bilaterale contacten met de aandeelhouder.</p> <p>ProRail is niet beursgenoteerd en heeft geen relatie met financieel analisten, beleggers en pers die onderhevig is aan deze regulering.</p> <p>ProRail heeft één aandeelhouder die zij separaat alle relevante informatie verschaft. Op de activiteiten van ProRail is het effectenrecht niet van toepassing.</p> <p>ProRail is niet beursgenoteerd en heeft geen relatie met de pers en financieel analisten die is onderworpen aan wet- en regelgeving.</p> <p>ProRail is een structuurvennootschap, waarop het verzwakte regime van toepassing is.</p> <p>ProRail heeft geen preferente aandelen uitgegeven.</p> <p>ProRail is geen institutionele belegger.</p> <p>ProRail is geen institutionele belegger.</p> <p>ProRail heeft geen certificaten van aandelen uitgegeven en ook geen stichting administratiekantoor</p> <p>ProRail heeft een two-tier bestuursstructuur</p>
---	---

## Leg-uit

<b>Best-practice</b>	<b>Toelichting</b>
1.5.2 Aanwezigheid bestuur, interne auditor en externe accountant bij overleg auditcommissie, voor zover toeziet op de externe accountant	Bij de vergaderingen van de auditcommissie zijn in ieder geval aanwezig; een of meer leden van het bestuur (in ieder geval de CFO) en (vertegenwoordigers van) de interne audit. De voorzitter van de auditcommissie kan de externe accountant uitnodigen voor de vergadering. De externe accountant is minimaal één keer per jaar aanwezig.
1.6.2 Informeren externe accountant over functioneren	ProRail stelt geen rapportages op over het functioneren van de externe accountant.
1.6.3 Opdracht	De RvB van ProRail geeft de opdracht aan de externe accountant, in afstemming met de auditcommissie. De te hanteren materialiteit wordt niet specifiek in de opdracht geformuleerd, in de opdracht staat vermeld aan welke regels de accountant zal voldoen, in deze regels staat wel een en ander over materialiteit.
Voor zover toeziet op diversiteit:	ProRail heeft nog geen diversiteitsbeleid opgesteld voor de samenstelling van de RvC, RvB en ExCo. De RvC gaat hiermee in 2018 starten.
2.1.5 Diversiteitsbeleid	
2.1.6 Verantwoording over diversiteit	
2.2.2 Benoemings- en herbenoemingstermijnen commissarissen	In de statuten van ProRail staat dat een commissaris drie keer voor een periode van vier jaar (her)benoemd kan worden.
2.7.3 Melding, voor zover toeziet op aan wie de melding wordt gedaan.	In het RvB-reglement en RvC-reglement is geregeld dat een potentieel tegenstrijdig belang wordt gemeld aan de voorzitter RvC.
Principe 3.4 Verantwoording uitvoering beloningsbeleid	ProRail is niet beursgenoteerd en publiceert het remuneratierapport niet op haar website. De verantwoording vindt plaats in het jaarverslag in het hoofdstuk Corporate Governance en het RvC-bericht.

# Risicomanagement

Risicomanagement draagt bij aan het behalen van de doelstellingen van ProRail en vormt een onmisbaar onderdeel van het bestuur van de organisatie. ProRail benut het risicomanagement om proactief, effectief en zo efficiënt mogelijk haar prestaties op het gebied van veiligheid, punctualiteit, beschikbaarheid en duurzaamheid te realiseren.

## Het risicomanagementsysteem

ProRail maakt gebruik van de internationale norm voor risicomanagement ISO31000 en COSO-ERM. Voor het projectrisicomanagement wordt dit aangevuld met de RISMAN-methodiek. Binnen ProRail onderkennen we toprisico's en onderliggende risico's. De Raad van Bestuur stelt de toprisico's vast. Dit zijn de risico's die vanwege aard en/of omvang monitoring op het hoogste bestuursniveau vereisen. Onderliggende risico's en de beheersing hiervan worden gemanaged door de afdelingen/experts binnen ProRail waar deze risico's zich voordoen.

## Verantwoordelijkheid

De taken en verantwoordelijkheden voor het risicomanagement zijn verdeeld volgens het 'three lines of defence' principe. Dat wil zeggen dat de primaire verantwoordelijkheid voor het identificeren, analyseren, evalueren en managen van de risico's ligt bij de *eerste lijn* (directeuren en lijnmanagers van de bedrijfseenheden). Verantwoordelijk voor het beleid, monitoring en procesondersteuning (denk aan risk-assessment, beschikbaar stellen van tooling en training) van de eerste lijn is Corporate Riskmanagement. Zij is de *tweede lijn*. En de *derde lijn* wordt ingevuld door de afdeling Corporate Audit. Zij toetst in opdracht van de Raad van Bestuur periodiek opzet, bestaan en werking van het risicomanagementsysteem.

De uiteindelijke eindverantwoordelijkheid voor het risicomanagementsysteem ligt bij de Raad van Bestuur en de Executive Committee.

## Risicobereidheid

Hoe de organisatie wenst om te gaan met risico's is vastgesteld door de Raad van Bestuur en de Executive Committee. De 'risk appetite' die hieruit voortvloeit wordt uitgedrukt in de risicomatrix, waarmee de beheersing van de toprisico's wordt gevolgd. Aan de hand van het gevolg bij optreden en de kans van optreden, vallen de (top)risico's in een bepaalde klasse van risicobereidheid (groen, geel, oranje of rood). ProRail streeft naar een situatie waarin er geen rode (top)risico's bestaan. Rood valt buiten de risk appetite van ProRail en vraagt onmiddellijk aanvullende beheersing. De risicomatrix wordt minimaal één keer in de drie jaar herijkt, de laatste herijking was in 2016.

## Dashboard toprisico's ProRail

		Huidig risicoprofiel versus ambitie				
	Toprisico	Zeer laag	Laag	Medium	Zeer hoog	Beheersmaatregelen
1	<b>Veiligheid</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Veiligheidsincidenten (BVR'en)</li> <li>Security (cyber, terrorisme)</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>Adequaat beheersystematiek middels VMS (aanvullende beheersmaatregelen op de BVR'en).</li> <li>continue monitoring en bijsturing d.m.v. KPI's op BVR'en</li> <li>Doelstellingen benoemd op veiligheidsthema's voor 2018: veiligheidscultuur, voorbereiding VMS op ILT-audit voor verlenging veiligheidsvergunning, effectiviteit van maatregelen na interne audits.</li> </ul>
2	<b>Stakeholder en Klanttevredenheid</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Relatieschade met een belangrijke stakeholder</li> <li>Daling klanttevredenheid</li> <li>Imagoschade</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>Actuele risico's met impact naar (afdeling van) ExCo-lid worden opgenomen in het tweewekelijkse memo aan de ExCo en worden zo nodig besproken.</li> <li>Stakeholder trends en risico's op strategisch niveau worden opgenomen in de halfjaarlijkse scan aan ExCo. Bij (dreigende) issues laagdrempelige escalaties naar ExCo en RvB continueren.</li> <li>Reputatie en omgevingseffecten meenemen in besluitvorming inzake projecten, onderhoud en bij calamiteiten.</li> <li>Regelmatig contact met lijnverantwoordelijken om tijdig signalen op te pikken, snel te handelen en voortgang van gemaakte afspraken (w.o. de speerpunten) te monitoren.</li> </ul>
3	<b>Compliance &amp; Integriteit</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Naleving wet en (interne) regelgeving</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>Open en transparante bedrijfscultuur: bespreken van dilemma's, aanspreekcultuur, leren van fouten.</li> <li>Meldingen en onderzoeksproces.</li> <li>Screening nieuwe medewerkers en nevenwerkzaamheden bestaande medewerkers.</li> <li>Aandacht voor compliance bij inkoop.</li> <li>Herziening gedragscode en regelingen met bijbehorende e-learning.</li> </ul>
4	<b>Strategische programma's &amp; projecten</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Gebrekkige beheersing programma's en projecten n.v.t.</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>Eenduidig proces met duidelijk eigenaarschap voor elk programma.</li> <li>Periodieke monitoring is verankerd in de BE-rapportages.</li> <li>Integraal beeld op risicobeheersing individuele programma's/ projecten gepland in Q1 2018</li> </ul>
5	<b>Rapportagerisico</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Onbetrouwbare externe verslaggeving</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>Project ERP/FRIS: van handmatig naar zoveel mogelijk automatische controles en validatie van de financiële transactionele processen.</li> <li>Verbeterplan finance (verbeteren projectbeheersing, AO/IC op orde, kwaliteit personeel).</li> </ul>
6	<b>Gekwalificeerd personeel</b>					<ul style="list-style-type: none"> <li>Strategische personeelsplanning Bedrijfsonderdelen (kritische functies).</li> <li>In gesprek (competentie ontwikkeling) Vergroten werkplezier.</li> <li>Training en (loopbaan) ontwikkeling medewerkers (leerlijnen, ProLeren).</li> <li>Doorontwikkeling trainee en stagebureau.</li> <li>Sturen op doorlooptijden openstaande vacatures</li> </ul>
7	<b>Financiële planning</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Uitloop in de financiële planning</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>Implementeren van de nieuwe visie en werkwijze 'toekomstbestendig en efficiënt werken aan het spoor', waarmee onderhoud meerjarig en integraal gepland gaat worden.</li> <li>In september is besloten om het planningsproces (een van de 13 speerpunten) te integreren met de nieuwe werkwijze 'toekomstbestendig en efficiënt werken aan het spoor'.</li> <li>Herontwerp strategische planning- &amp; controlcyclus met als doel te komen tot een meerjarenplan voor ProRail.</li> <li>Onderzoek naar investeringsruimte ter inzet van ambities, risico's en potentiële tekorten.</li> </ul>
8	<b>Operationeel risico</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Verstoring van de treindienst</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>OPOZ-onderzoeken na verstoring en inregelen regelkring.</li> <li>Verbetersteam voor prestaties HSL en praktijkproef A2 goederencorridor.</li> <li>Het baseren van onderhoud en vervanging op intensiteit van gebruik ('fit-for-use' onderhoud), klantgerichte prestaties en het meer gebruik maken van monitoring van de configuratie- en conditiedata.</li> <li>Inrichting structurele maatregelen spoorstaafgebreken.</li> </ul>
9	<b>Projectbeheersing</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Spoorinfra projecten</li> <li>Stationsprojecten</li> <li>ICT projecten</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>Portfolioplanningsproces inrichten.</li> <li>Rapportage en monitoring via IPR + aanvulling waargenomen overall trends in de projecten.</li> <li>Portfolioplan en visies toekomstbestendig onderhoud worden in 1 PVA samengebracht.</li> </ul>
10	<b>Leveranciersrisico</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Niet leveren in supply chain</li> <li>Tekort personeel in de spoorsector</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>Kritische capaciteitsanalyses /acties in keten o.b.v. gestructureerde multidisciplinaire bow tie.</li> <li>Categoriëmanagement gericht op lange termijn inkoop (kansen en risico's).</li> <li>Compliance programma's AM (leveranciers en PGO) en ICT.</li> <li>Implementatie marktvisie: nieuw elan spooraanemers incl. werken aan bottlenecks.</li> <li>Inbedden processen / procedures "good procurement certificaat".</li> </ul>

● Risicoprofiel 2016   ● Risicoprofiel 2017   ○ Gewenst risicoprofiel



## Toelichting toprisico's

### 1. Veiligheid

#### *Omschrijving*

Met het vervoer over het spoor en de aanleg en het onderhoud ervan ontstaat automatisch het risico dat mensen of dieren letsel wordt toegebracht met ernstige of minder ernstige gevolgen. De identificatie en beheersing van deze risico's zijn een noodzakelijke voorwaarde voor de 'license to operate' van ProRail. Het toprisico Veiligheid bestaat uit de volgende onderliggende BVR'en (basis veiligheid risico's): ontsporing, botsing trein-trein, botsing trein-object, botsing trein-persoon/dier, Arbo, elektrocutie, brand, gevaarlijke stoffen, transfer, calamiteiten en security (o.a. terrorisme en cybercrime).

#### *Maatregelen*

Het niveau van beheersing van het toprisico veiligheid wordt bepaald door het beheersingsniveau van de onderliggende BVR'en. De BVR'en en de mate van beheersing worden door de afdeling veiligheid met behulp van het Veiligheidsmanagement Systeem (VMS) vastgesteld.

Het aantal suicides in 2017 overschreed de tweehonderd. Het aantal elektriserings en significante branden lag hoger dan verwacht, de overige prestaties waren gelijk aan of beter dan verwacht. Om de beheersing van deze risico's verder te verbeteren, zijn in 2017 aanvullende beheersmaatregelen ingevoerd. O.a. is samen met NS een nieuw programma 'Suïcidepreventie, afhandeling en nazorg' begonnen en wordt geïnvesteerd in brandpreventiemaatregelen. Ten aanzien van het opheffen of beveiligen van niet-actief beveiligde overwegen is het NABO-programma gestart. In 2017 zijn 10 onbeveiligde openbaar toegankelijke overwegen opgeheven of beveiligd.

In 2018 zal het branche-programma Switsj worden gecontinueerd waarin maatregelen worden uitgewerkt en ingevoerd om de kans op elektrisering te verminderen. Op het aantal treinbranden wordt samen met NS bijgestuurd, de oorzaak ligt in meerdere gevallen bij het materieel. Ook wordt geïnvesteerd in het beveiligen van de onderstations om brand in tractie te voorkomen.

### 2. Stakeholders en klanttevredenheid

#### *Omschrijving*

ProRail maakt voor toprisico 2 onderscheid tussen klanten (goederen- en reizigersvervoerders) en stakeholders (centrale en decentrale overheid en toezichthouders). Het vertrouwen van klanten en stakeholders is een noodzakelijke voorwaarde voor de continuïteit van de organisatie. ProRail staat in dienst van reizigers- en goederenvervoerders. De tevredenheid van onze klanten is afhankelijk van de wijze waarop wij verwachtingen waarmaken.

#### *Maatregelen*

In 2017 is ingezet op het stroomlijnen van interne processen en het verbeteren van de communicatie met klanten en stakeholders. Met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en de Inspectie Leefomgeving en Transport, twee van onze belangrijke stakeholders, is afgestemd over de prioritering van voorziene wijzigingen ten gevolge van wijzigingen in wet- en regelgeving. ProRail zet samen met stakeholders in op transparantie en heldere communicatie op de gebieden die voor alle partijen van belang zijn.

### 3. Compliance

#### *Omschrijving*

De naleving van wet- en regelgeving, interne regels en een integere bedrijfscultuur vallen onder het compliance risico. ProRail opereert in een hoog gereguleerde omgeving, zowel vanuit nationaal als Europeesrechtelijke perspectief. Ook interne regelgeving vereist een hoge mate van kennis en alertheid van alle medewerkers van ProRail. ProRail streeft naar een open en transparante bedrijfscultuur, waarbij haar doelstellingen gerealiseerd worden binnen de kaders van wet- en regelgeving.

### ***Maatregelen***

De verantwoordelijkheid voor de beheersing van dit risico ligt in de eerste plaats bij het lijnmanagement. Zij worden hierbij ondersteund door de juridische en compliance afdeling van ProRail. Om de open en transparante bedrijfscultuur te bevorderen, en kennis over de naleving van wet- en regelgeving te delen, worden integriteit-workshops, trainingen en presentaties over relevante onderwerpen, zoals informatie delen en aanbestedingen, georganiseerd.

Op basis van input uit het risicomanagementsysteem en expert opinions wordt de ondersteuning aan de lijn over de naleving van interne regels en procedures, risk based geprioriteerd. Een tweejarig strategisch compliance plan is in 2017 afgerond waarbij de focus lag op het creëren van een stevige compliance infrastructuur, een transparante bedrijfscultuur en de rechtmatigheid van bestedingen. In 2017 is de herziene Gedragscode van kracht geworden na een uitgebreide consultatie van ruim 1600 ProRail'ers. Een e-learning over de gedragscode is verplicht gesteld en is door 93% medewerkers afgerond. De voortgang van het strategisch verbeterplan en de status van integriteitsonderzoeken is gemonitord door de Tijdelijke Commissie Compliance en Integriteit. Zij hebben hun werkzaamheden eind 2017 overgedragen aan de Raad van Commissarissen.

## **4. Strategische programma's en projecten**

### ***Omschrijving***

Om te realiseren dat vervoer over het spoor ook op de middellange en lange termijn een volwaardig alternatief voor vervoer over weg of water blijft, zijn strategische projecten en programma's geïdentificeerd gericht op verbetering van de veiligheid (ERTMS, LVO, STS), de capaciteit op het spoor (Beter en Meer, Programma Hoogfrequent Spoorvervoer), de betrouwbaarheid van de dienstregeling (programma Seizoenen) en programma's gericht op de toegankelijkheid voor reizigers (programma's Toegankelijkheid en Fietsparkeren). Het betreft programma's met een substantieel budget, die deels in nauwe samenwerking met stakeholders tot stand komen. De bovengenoemde programma's zijn deels onderling afhankelijk. Dit maakt dat risico's bij het ene programma ook van invloed kunnen zijn bij andere programma's.

### ***Maatregelen***

Werken aan een betrouwbaar, toekomstbestendig spoor doen we samen met vele anderen. Op de eerste plaats met eigen medewerkers, maar ook met onze stakeholders. Deze samenwerking is onontbeerlijk voor het beste resultaat voor onze eindgebruikers; de reizigers en de verladers. Het masterplan is onderdeel van het programmaplan Toekomstbestendig Werken Aan het Spoor. Het masterplan is een integraal planningsproces tussen de afdelingen Projecten, Assetmanagement en Vervoer en Dienstregeling.

## **5. Rapportagerisico**

### ***Omschrijving***

Het tijdig, volledig en juist rapporteren ten behoeve van het jaarverslag en de kwartaal- en maandrapportages is een noodzakelijke voorwaarde voor een adequate besturing van de organisatie en een vereiste ten behoeve van verantwoording naar opdrachtgevers, financiers en de overheid. Betrouwbaarheid van rapportages is een voorwaarde voor effectieve besturing van de organisatie en getrouwe verantwoording naar stakeholders.

### ***Maatregelen***

Bij het opstellen van de jaarstukken op basis van NL-GAAP, de subsidieverantwoordingen op basis van het controleprotocol en de (financiële) rapportages op basis van de beheerconcessie zijn getrouwheidsaspecten en rechtmatigheid de basisprincipes. Wij zorgen dat we voldoen aan deze principes middels de inrichting van de AO/IB rond de transactionele processen, alsmede aanvullende controlewerkzaamheden buiten de transactionele processen (bijvoorbeeld data analyse).

De financiële beheersing is in 2017 wederom verbeterd. Taken en verantwoordelijkheden zijn nog duidelijker belegd binnen de organisatie en de interne beheersing is hiermee strakker geworden. In 2017 is de uitwerking van de implementatie van het nieuwe financieel pakket voortgezet.

Hierin zullen waar mogelijk automatische controles ingebed worden en worden de systeemtechnische functiescheidingen nog eens tegen het licht gehouden. Dit draagt bij aan de realisatie van het gewenste risiconiveau van dit top risico.

In 2018 zal de implementatie van het nieuwe financieel pakket voortgezet worden en worden gestart met de invoering van een nieuw ERP-systeem.

## **6. Gekwalificeerd personeel**

### ***Omschrijving***

Voor het leveren van prestaties is de inzet van gekwalificeerd personeel een noodzakelijke, maar niet vanzelfsprekende, voorwaarde. Naast de regeling van het dagelijks verkeer met gekwalificeerde trein- en verkeersleiders is ProRail ook verantwoordelijk voor het beheer en aanleg van de spoorweginfrastructuur met gekwalificeerd personeel. De aantrekkelijkheid voor werken in de spoorsector wordt voor een deel bepaald door ProRail. Maatregelen die genomen worden door ProRail met het oog op veiligheid of doelmatigheid kunnen haaks staan op de bereidheid van toekomstige vakmensen om in de spoorsector aan de slag te gaan. Wet- en regelgeving en technische ontwikkelingen vereisen een goed inzicht op de langetermijnbehoefte van de spoorsector aan gekwalificeerd personeel inclusief eventuele beheersmaatregelen die het gebrek aan gekwalificeerd personeel kunnen voorkomen.

### ***Maatregelen***

In 2017 is een strategisch personeelsplan opgesteld. De duurzame inzet van onze medewerkers heeft onze aandacht. Dit om voortijdige, ongewenste uitval te voorkomen. Kort ziekteverzuim kan leiden tot langdurig ziekteverzuim. Daarom wordt in een zo vroeg mogelijk stadium in kaart gebracht welke mogelijke oorzaken aan verzuim ten grondslag liggen en hoe hier (proactief) mee om te gaan.

## **7. Financiële planning**

### ***Omschrijving***

Dit risico betreft de betrouwbaarheid van de financiële planning voor alle activiteiten van ProRail. Het beheren van het spoor vergt, naast investeringen voor aanleg, structurele beschikbaarheid van financiële middelen voor onderhoud en vervangingen. Hiervoor is een betrouwbare planning van alle activiteiten noodzakelijk. Dit geldt voor zowel de financiers als andere stakeholders, zoals aannemers, ingenieursbureaus en vervoerders. Om de structurele beschikbaarheid te kunnen borgen, worden de benodigde financiële middelen voor onderhoud en vervangingen voor de korte, middellange en lange termijn geïnventariseerd.

### ***Maatregelen***

In 2017 is meer aandacht gegeven aan het opstellen, toetsen en bespreken van prognoses om zo sneller inzicht te krijgen in het effect op de financiële planning en indien nodig aanvullende tijdelijke beheersmaatregelen in te zetten. Het programma Toekomstbestendig werken aan het spoor zal op de middellange en lange termijn zorgen voor integrale be-/bijsturing voor het plannen, contracteren en uitvoeren van werk aan het spoor. In 2017 is hiervoor in samenwerking met de sector een visie uitgewerkt. Vervolgens heeft ProRail gewerkt aan een plan van aanpak voor het programma voor de implementatie en concretisering van deze visie.

## **8. Operationeel risico**

### ***Omschrijving***

Dit risico betreft de betrouwbaarheid en punctualiteit van de dienstregeling. ProRail beoordeelt de beheersing van dit risico op basis van 'hinderklasse 1 (zeer veel hinder) en hinderklasse 2 (veel hinder) verstoringen'. Ook de betrouwbaarheid van de HSL (de hogesnelheidslijn) is onderdeel van dit risico. De beheersing van dit risico is afhankelijk van externe en interne factoren. De betrouwbaarheid van de vervoerders van de spoorinfrastructuur is een belangrijke externe risicofactor voor de robuustheid van de dienstregeling. Maar ook derden, zoals mensen die zich ongeoorloofd langs het spoor ophouden, planten en dieren die zich op enig moment op het spoor bevinden, kunnen leiden tot verstoringen. De onderliggende risico's zijn onderverdeeld in

verstoringen ten gevolge van een falende (ICT)infrastructuur, stroomstoringen of falen van bijsturingsacties.

### **Maatregelen**

Sinds 2017 wordt de coördinatie voor het oplossen van verstoringen centraal (CMBO) aangestuurd onder verantwoordelijkheid van ProRail.

Om de beheersing van dit risico te verbeteren, wordt na ieder incident in hinderklasse 1 een onderzoek gedaan naar achterliggende oorzaken en patronen. In 2017 is dit ook uitgebreid naar goederenincidenten. Voor het verbeteren van de performance op de HSL is een team van specialisten ingezet. Daarnaast wordt steeds meer gebruik gemaakt van data-analyse om de 'fit for use' van de infrastructuur structureel te verbeteren. Dit is vastgelegd in de Visionpaper 'Data-driven Assetmanagement'.

## **9. Projectbeheersing**

### **Omschrijving**

De bouw van stations, spoorinfrastructuur, beveiliging en ICT-infrastructuur wordt binnen ProRail middels projecten georganiseerd. De beheersing van deze projecten betreft het binnen de kaders blijven van, onder andere, doelstelling of scope, de beschikking of het budget en de tijdsplanning, gegeven de geïnventariseerde risico's. Onze projecten vereisen een relatief lange voorbereiding en kunnen complex zijn vanwege de grote maatschappelijke belangen, de technische aard en de veelheid van in- en externe stakeholders.

Toprisico 9 beslaat de beheersing van alle projecten die binnen ProRail worden georganiseerd behalve de projecten/programma's die onder toprisico 4 zijn genoemd.

### **Maatregelen**

Vanaf 2015 is een intensief traject gestart om de beheersing van projecten beter te realiseren. We maken onderscheid in high-, medium- en low-projecten met een verschillend service level, waardoor we meer gefocust zijn en onze schaarse capaciteit optimaal inzetten. Daarnaast zijn managers Projectbeheersing actief om een aantal van de high-projecten structureel meer beheerst te krijgen, niet alleen op scope, kosten en planning, maar ook op de aspecten kwaliteit, informatie en organisatie, vergelijkbaar met integraal projectmanagement. In 2017 is ingezet op het gebruik van een 'rolling forecast', een betere capaciteitsbewaking waarbij productie en benodigde capaciteit beter met elkaar in lijn worden gebracht.

## **10. Leveranciersrisico**

### **Omschrijving**

ProRail is voor het leveren van prestaties sterk afhankelijk van de kwaliteit van de samenwerking met onze opdrachtnemers en leveranciers. De inspanningen van leveranciers brengen in verschillende mate risico's met zich mee. Deze risico's beheersen we onder de noemer van het leveranciersrisico.

Risico's kunnen optreden wanneer sprake is van een compliance gerelateerd incident (belangenverstremgeling, fraude), maar ook wanneer de levering van onderdelen/cruciale dienstverlening niet tot stand kan komen door belemmeringen in de keten (supply chain) of door faillissement van een leverancier of gebrek aan kwaliteitsbewaking of risicobeheersing van een leverancier. In 2017 is het risico opgetreden ten aanzien van levering van wisselonderdelen.

### **Maatregelen**

ProRail hanteert ten behoeve van een effectieve selectie en borging van de kwaliteit en veiligheid een erkenningsregeling voor de strategische leveranciers. We meten continu de kwaliteit van de geleverde diensten en interveniëren indien nodig.

Op de domeinen van onderhoud, assets en ICT voeren we specifieke inkooptrajecten uit om achterstanden in professionele marktbenadering in te lopen. Deze zijn mede gericht op duurzame leveranciersrelatie en reductie van het leveranciersrisico.

In de afgelopen periode is categoriemanagement ingevoerd, met verbijzonderde aandacht voor de beheersing van de kritische capaciteiten en onze kritische spooronderdelen. In reactie is aanvullend gestart met keten risico-analyses per categorie en de implementatie van maatregelen, waaronder betere beheersing van de supply chain voor personeel en onderdelen, andere aanbestedingsmethoden, verbeterde informatievoorziening naar de markt. Hiernaast is veel aandacht voor het verhogen van de toegevoegde waarde van samenwerking met marktpartijen, zoals op het gebied van innovatie.

Tot slot verwijzen we naar het eerder genoemde programma Toekomstbestendig Werken aan het Spoor (TWAS).

## **Verklaring van de Raad van Bestuur**

Op basis van de breed uitgevoerde risk assessments is een volledig en betrouwbaar beeld van de risicobeheersing van ProRail te geven.

De raad van bestuur vindt dat de systemen van risicobeheersing en interne controle ten aanzien van financiële verslaggevingsrisico's in het verslagjaar naar behoren hebben gewerkt en een redelijke mate van zekerheid geven dat de financiële verslaggeving geen onjuistheden van materieel belang bevat. Het verslag geeft daarmee in een voldoende mate inzicht in de werking van voornoemde systemen. De raad van bestuur verklaart dat, voor zover bekend,

- De jaarrekening een getrouw beeld geeft van de activa, de passiva, de financiële positie en het resultaat van ProRail.
- Het jaarverslag een getrouw beeld geeft van de toestand op balansdatum en de gang van zaken gedurende het boekjaar.
- Het naar de huidige stand van zaken gerechtvaardigd is dat de financiële verslaggeving is opgesteld op going concern basis.
- In het jaarverslag de materiële risico's en onzekerheden zijn vermeld die relevant zijn ter zake van de verwachting van de continuïteit van de vennootschap voor een periode van twaalf maanden na opstelling van het verslag.



DE OPVEEDPOLI

10



t.b.v.  
spoorbrug opening



# Stakeholders

Via het reguliere contact zijn we steeds in gesprek met stakeholders. Om goed op de hoogte te blijven wat stakeholders vinden van onze samenwerking en prestaties doen we jaarlijks een onderzoek naar de klanttevredenheid onder reizigers- en goederenvervoerders, havens en verladings, overheden en reizigers.

# Onze stakeholders

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

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

## Onze spoorpartners

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

We willen maximaal maatschappelijk rendement behalen en publieke middelen op een rechtmatige en doelmatige manier besteden. Duurzame samenwerking stimuleert onze spoorpartners om te blijven investeren in kennis en oplossingsgerichte innovatie. Wij leggen ons vooral toe op het specificeren, in concurrentie brengen en in onderling verband managen van de contracten met de spoorpartners. De werkzaamheden zelf besteden we waar mogelijk uit.

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



Programmaboord zitten de COO van het Havenbedrijf Rotterdam, de CEO van het Havenbedrijf Amsterdam en de COO van ProRail.

### **Alliantie met Rijkswaterstaat**

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

### **Samenwerking met havens en verladers**

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

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

### **Reizigers denken mee**

Regelmatig contact met het Landelijk Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer (Locov) biedt ProRail de mogelijkheid om het (kritisch) perspectief van reizigers mee te nemen. Vorig jaar zijn ook samen met Rover aandachtspunten vastgelegd.

### **Kennisgrenzen verleggen**

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

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

### **Samenwerking met internationale partners**

ProRail werkt goed samen met internationale sectorpartners en in samenwerkingsverbanden. ProRail draagt bij aan een zo soepel mogelijk verkeer van internationale passagiers- en goederentreinen. In 2017 heeft ProRail bijvoorbeeld een bijdrage geleverd aan het gereedmaken van stations voor de introductie van Eurostar tussen Amsterdam en Londen. In de planning en uitvoering, maar ook in het maken van langetermijnafspraken over samenwerking. Dit gebeurde bijvoorbeeld via de Rail Freight Corridors en Railnet Europe. Daarnaast houdt ProRail zich in afstemming met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat bezig met internationale wet- en regelgeving met als doel barrières op te heffen en grensoverschrijdend spoorvervoer te bevorderen. Bijvoorbeeld als het gaat om de nationale vertaling van het vierde spoorwegpakket en het verbeteren van het Europese Spoor netwerk TEN-T. In 2017 heeft ProRail bij het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat in het bijzonder de aandacht gevraagd voor de werkplannen die nodig zijn om vast te stellen in hoeverre het Nederlandse spoor net tijdig kan voldoen aan de technische eisen die Europa stelt. ProRail is lid van het UIC (Union Internationale des Chemins de

Fer), de wereldwijde spoororganisatie, maar onze primaire focus ligt bij contacten met de *European Infrastructure Managers* (EIM). Dit is een groep onafhankelijke infrastructuurmanagers die onderling kennis uitwisselen. EIM heeft goede contacten met Brussel zodat ProRail tijdig op de hoogte is van relevante ontwikkelingen. De CEO van ProRail is sinds eind 2017 president van EIM. ProRail werkt ook samen in PRIME. Dit is het *Platform for European Rail Infrastructure Managers* waarin de Europese Commissie en infrastructuurbeheerders ideeën en voorstellen uitwisselen. In 2017 onder meer op het gebied van digitalisering, financiering, veiligheid en KPI's. ProRail heeft een specifieke internationale alliantie met Rijkswaterstaat en het Zweedse Trafikverket. Verder ontvangt ProRail regelmatig internationale delegaties, soms in samenwerking met het departement van Infrastructuur en Waterstaat. In 2017 ging het bijvoorbeeld om delegaties uit Polen, Denemarken, Frankrijk en Litouwen. Vanwege de goede contacten met de Indonesische ambassade en de belangstelling vanuit Indonesië voor het spoorstelsel van Nederland vindt ook met hen regelmatig overleg plaats. Tot slot, ProRail meet zich graag met andere goed presterende infabeheerders. In 2017 heeft ProRail deelgenomen aan een uitgebreide internationale benchmark. Resultaat hiervan was dat ProRail internationaal gezien goed presteert tegen relatief lage kosten.

## Betrokkenheid van onze stakeholders

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



### Tevredenheid van onze klanten

Elk jaar wordt door ProRail onder de vervoerders een klanttevredenheidsonderzoek (KTO) gehouden. In het Beheerplan 2017 is vastgelegd dat de klanttevredenheid in het verslagjaar wordt bepaald door een cijfer voor de prestaties van ProRail in het algemeen (subjectief) en een cijfer voor vooraf gedefinieerde prestaties van ProRail (objectief). Het onderzoek werd net als in 2016

uitgevoerd door het onderzoeksbureau Kantar Public uitgevoerd (voorheen bekend als TNS-NIPO). De onderzoeksopzet is gelijk aan 2016.

In 2017 was de respons onder goederenvervoerders 40%, onder ladingbelanghebbenden 22% en onder reizigersvervoerders 50%. Dit jaar zijn de volgende wegen toegepast:

- De grote goederenvervoerders tellen gezamenlijk voor 33,3%, de middelgrote gezamenlijk voor 33,3% en de kleine vervoerders gezamenlijk voor 33,3%. Grote goederenvervoerders hebben een marktaandeel 100,0% - 25,0%; middelgrote vervoerders een marktaandeel 24,9% - 5,0%; kleine vervoerders een marktaandeel 4,9% - 0%.

Bij reizigersvervoerders telt NS Groep (NS Reizigers, NS International en NedTrain) voor 50% en de regionale reizigersvervoerders tellen gezamenlijk voor 50%.

Doelgroep	Bodemwaarde beheerconcessie	KPI Score	Subjectief oordeel	Objectief oordeel
Reizigersvervoerders 2017	6	6,7	6,5	6,9
Reizigersvervoerders 2016	6	6,6	6,7	6,5
Goederenvervoerders 2017	6	6,3	6,3	6,3
Goederenvervoerders 2016	6	6,3	6,2	6,4
Ladingbelanghebbenden 2017	n.v.t.	6,9	6,9	7
Ladingbelanghebbenden 2016	n.v.t.	6,5	6,5	6,6

### Reizigersvervoerders

- Over de afdelingen is het algemene beeld dat de klanten tevreden zijn over de deskundigheid van de medewerkers van ProRail. Men is relatief vaak positief over de verrichtte inspanning en de samenwerking met betrekking tot de thema's die jaarlijks met de vervoerders individueel worden afgesproken.
- Men is eerder kritisch over de organisatie als geheel. Kernwoorden die hier terug te vinden zijn, zijn log, bureaucratisch en traag.
- Overall kan gesteld worden dat de waardering van de thema's voldoende is.

### Goederenvervoerders

- Goederenvervoerders blijven kritisch en vragen aandacht voor het verder professionaliseren van klantgerichtheid, en voor slagvaardigheid en snelheid van processen.
- Positieve geluiden gaan over de inspanning die ProRail doet om contacten met klanten te verbeteren. Goederenvervoerders waarderen de inzet en kundigheid van de medewerkers
- Met name het onderwerp Capaciteitsverdeling scoort een onvoldoende: de goederenvervoerders benoemden dit als een ondoorzichtig, te traag proces dat niet meer van deze tijd is.

### Ladingbelanghebbenden

- Door verhoogde aandacht aan de havenbedrijven en verladers (ladingbelanghebbenden) is de score gestegen.
- Net als bij de goederenvervoerders is er veel waardering voor de inzet en kundigheid van de medewerkers, en tevens wordt geconstateerd dat de bureaucratie binnen ProRail blijvende aandacht behoeft.
- Positief over de inzet van de calamiteitenorganisatie van ProRail, die snel, goed en vakkundig verloopt.

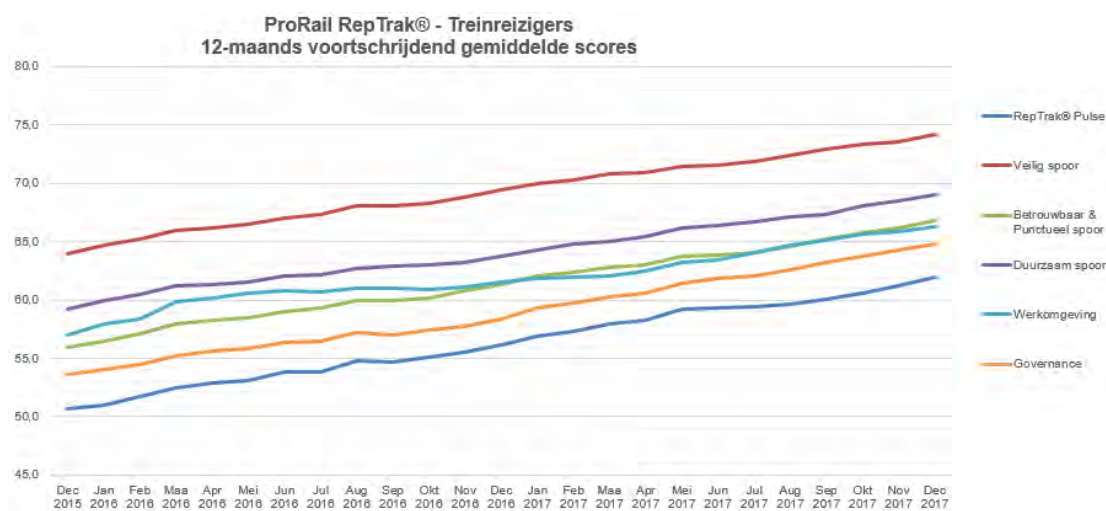
### Klanttevredenheid afdeling Publiekscontacten

De performance van de afhandeling van meldingen, vragen en klachten wordt gevolgd met een klanttevredenheidsonderzoek, waardoor wij een goed beeld krijgen van de ervaring en

waardering van het publiek voor het contact met ProRail. Het gemiddelde over 2017 is 7,7. Dat is een stabiele score vergeleken met 2016, toen de score ook 7,7 bedroeg).

### Reputatie volgens treinreizigers

In 2017 liet de reputatie een stijgende trendlijn zien. Dat blijkt uit de resultaten van de maandelijkse meting onder treinreizigers, waarvoor de reputatiemethodiek RepTrak van het Reputation Institute wordt gebruikt. De voortschrijdend gemiddelde reputatiescore steeg significant naar 61,9 (2016: 56,1) op een schaal van honderd, waar een score van 60 of hoger binnen de Europese transport sector gezien kan worden als (zeer) goed, een score tussen de 50 en 60 gezien kan worden als gemiddeld en een score van 50 of lager gezien kan worden als zwak. Ook op de onderliggende thema's zijn de scores bovengemiddeld en zien we stijgende trends. Onze operationele prestaties waren stabiel, we hadden enkele zwarte dagen die weergegerelateerd waren en snel werden hersteld, groene dagen zijn toegenomen. hebben we ook in 2017 transparant en waar mogelijk proactief gecommuniceerd. Via onze website en social media-kanalen gaven we informatie over (vernieuwings)werk aan spoor en stations, verstoringen en onvoorziene reparaties, bijvoorbeeld na een ongeval of storing. Ook gaven incidentenbestrijders en medewerkers van Verkeersleiding inzicht in hun werkzaamheden via social media.



### Reputatie volgens stakeholders

De resultaten van het jaarlijkse reputatieonderzoek onder de doelgroepen overheden, bouwsector en arbeidsmarkt laten een positieve trend zien. De reputatie onder zowel de arbeidsmarkt (72,4) als bouwsector (65,6) is sterker dan in 2016 en het hoogst ooit gemeten. Onder overheden is onze reputatie gemiddeld (54,5) en licht gestegen ten opzichte van 2016 (50,2).

Arbeidsmarkt, overheden en bouwers zijn positief over onze activiteiten op gebied van veiligheid, betrouwbaarheid, punctualiteit, duurzaamheid en werkomgeving. ProRail wordt het meest gewaardeerd voor haar activiteiten rond veiligheid. Op governance scoren we volgens overheden gemiddeld, in tegenstelling tot bouwsector en arbeidsmarkt die een bovengemiddelde waardering hebben voor onze governance. Overheden zijn wat kritischer en laten een kloof zien tussen reputatie (emotionele waardering) en de waardering van strategische pijlers (rationele waarderingen), waarbij de emotie achterloopt op de ratio.

Bouwsector en arbeidsmarkt waren in 2017 in hoge mate bereid ProRail te steunen. Overheden laten een gemiddelde tot hoge steun richting ProRail zien. Bij alle doelgroepen laat het steunend gedrag een positieve trend zien ten opzichte van 2016. Bouwers ervaren ProRail in 2017 als meer crisisbestendig. Beheer, onderhoud, projecten en veiligheid omtrent het spoor worden als de voornaamste kernactiviteiten van ProRail gezien.

Samenvattend is de beeldvorming over ProRail bovengemiddeld en positief in de context van de categorie openbaar vervoer. Sinds 2014 laat de reputatie van ProRail bij de Arbeidsmarkt een sterk positieve beweging zien, de licht afbuigende beweging bij overheden en bouwers herstelt zich. Suggesties ter verbetering van onze reputatie worden in 2018 opgepakt.

## In contact met onze stakeholders

De Executive Committee hecht veel waarde aan een open en pro-actieve relatie tussen ProRail en de maatschappelijke, bestuurlijke en politieke stakeholders en de stakeholders uit de sector om ons heen. Die waarde vertaalt zich onder meer in een actieve dialoog door ProRail op bestuurlijk niveau met de buitenwereld. Het doel? Een daadkrachtiger en effectiever ProRail, opdat onze stakeholders ProRail ervaren als een open, empathische, deskundige en succesvolle onafhankelijke uitvoeringsorganisatie, die op transparante wijze het belastinggeld inzet voor een betrouwbare spoorinfrastructuur in Nederland. ProRail geeft ook in de contacten met onze stakeholders invulling aan onze strategie Verbindt. Verbetert. Verduurzaamt.

### Klantarena's

ProRail streeft naar een professionele, intensieve en transparante relatie met onder meer de decentrale overheden (gemeentes, provincies, veiligheidsregio's, omgevingsdiensten). In 2017 hebben zogenaamde klantarena's plaatsgevonden. Uit de intensieve dialoog met belangrijke relaties zijn verbeterconclusies getrokken op gebied van samenwerking, openheid en betrouwbaarheid. Zo is het ProRail dashboard waarin volledig overzicht bestaat voor de lokale performance van het spoor netwerk ingevoerd en is de deelname aan de tafel van vergroting door provincies georganiseerd, zodat zij goed en vroegtijdig inzicht hebben in infra-aanpassingen.

Eind 2017 heeft een steekproef van de belangrijke decentrale relaties van ProRail wederom de mogelijkheid gekregen om medewerking te verlenen aan het klanttevredenheidsonderzoek. Het algemene beeld is dat de klanten tevreden zijn over de deskundigheid van de medewerkers van ProRail. Men is relatief vaak positief over de verrichtte inspanning en de samenwerking. Klanten geven nog altijd aan dat – volgens hen – de procedures en interne organisatie van ProRail de grootste drempel tot structurele verbeteringen in de dienstverlening vormen. Eén goederenvervoerder vat dit als volgt samen: "Heel betrokken en kundig maar vaak door processen en procedures gebonden."

## Stakeholderdialogen

ProRail organiseert jaarlijks stakeholderdialogen over actuele dossiers waar verschillende belangen spelen. Het doel van een stakeholderdialoog is om de ProRail organisatie en buitenwereld op een transparante en doelgerichte wijze te verbinden om te komen tot betere oplossingen en beslissingen. In 2017 zijn ook weer verschillende dialogen met stakeholders georganiseerd, zoals het rondetafelgesprek over 'buitendienststellingen toen en nu' en de themasessie over Beheer, Onderhoud en Vervanging. Door met alle relevante partijen in open dialoog op zoek te gaan naar beste moment van deze buitendienststelling, is inzicht verkregen in het complexe proces, de afwegingen die daarin gemaakt dienen te worden en de impact voor de verschillende partijen (goederenvervoerders, reizigersvervoerder, reizigers, verladers, aannemers en de samenhang met andere (reeds geplande) werkzaamheden).

## Contact met consumentenorganisaties

Voor de partijen in het Locov organiseert ProRail (vaak samen met NS) regelmatig verdiepingssessies, afgestemd op de behoeften van de consumentenorganisaties. Afgelopen jaar zijn er onder andere themasessies georganiseerd over PHS Amsterdam, Beheer, Onderhoud en Vervanging, bijsturing A2 corridor hoogfrequente dienstregeling 2018 en het Ronde Tafel Gesprek over 'buitendienststellingen toen en nu'

Ook zijn verschillende schouwrondes op stations ingericht met consumentenorganisaties om verbeterpunten te vinden op bewegwijzering en gebruiksgemak. En er zijn operational walks met goederenvervoerders gedaan om verbeterpunten op emplacementen vast te stellen. Uit de feedback van deelnemers blijkt dat de transparantie die ProRail toont in deze sessies gewaardeerd wordt. Er ontstonden nuttige discussies en meer begrip voor elkaars rollen en verantwoordelijkheden.

# Materialiteitsanalyse

We willen onze strategie op duurzaamheid afstemmen op wat onze stakeholders van ons verwachten. Hiertoe consulteren we periodiek (een deel van) onze stakeholders. Daarbij vragen we ze om aan te geven welke duurzaamheidsthema's zij voor ProRail het meest relevant achten en verzoeken ze daar een score aan te verbinden. Ook binnen ProRail scoren we de duurzaamheidsthema's op die wijze. De scores die door ProRail en door de stakeholders zijn toegekend worden 'geplot' in een zogenoemde materialiteitsmatrix. Omdat de wereld om ons heen continu aan verandering onderhevig is zal ook de relevantie voor de verschillende milieuthema's zoals die in de materialiteitsmatrix tot uiting komt wijzigen. De directie van ProRail maakt op basis daarvan strategische keuzes

Elke twee tot drie jaar toetsen we in een sessie of de materiële thema's geactualiseerd moeten worden, waaronder het thema duurzaamheid. In juli 2015 heeft ProRail een dialoog met externe stakeholders over duurzaamheid georganiseerd. Aan de hand van een zogenaamd ambitieweb is gesproken over de impact van ProRail op diverse duurzaamheidsthema's, en over maatschappelijke onderwerpen waar ProRail zich volgens stakeholders meer op zou moeten richten. De materiële thema's zijn gedurende 2016 beoordeeld en bleven ook van toepassing voor 2017. Tevens hebben deze thema's als input gediend voor het duurzaamheidsprogramma 2016-2020.

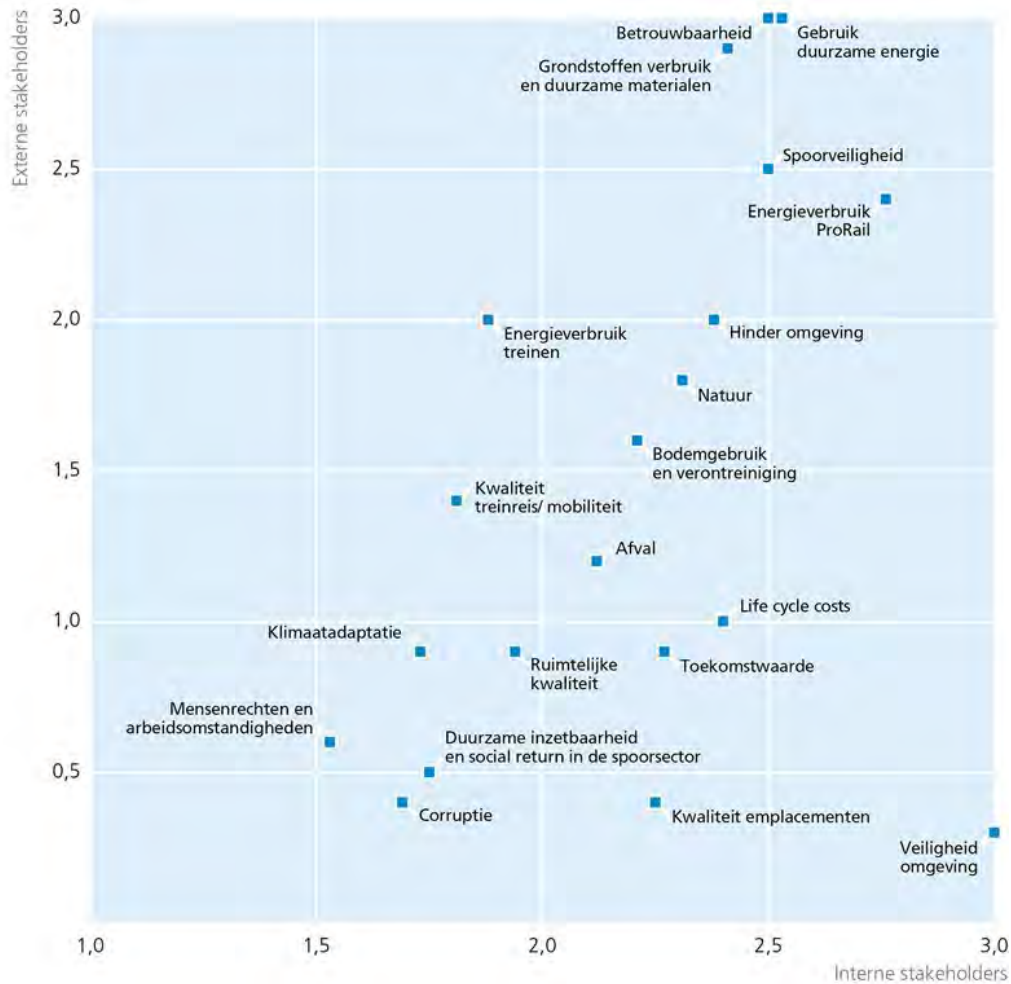
De belangen van stakeholders en die van ProRail zijn in de materialiteitsmatrix in kaart gebracht. Hierin zijn de thema's gevisualiseerd in termen van het belang dat ze hebben voor stakeholders tegen het belang voor de organisatie. De Executive Committee heeft thema's als speerpunten aangewezen en er is overleg gevoerd met de bedrijfseenheden over de ambities en de maatregelen die nodig zijn om de speerpunten te realiseren. Ook is intern gevraagd aan te geven wat het relatieve belang is van de verschillende onderwerpen. De uitkomsten zijn gebruikt voor de vormgeving van het beleid en voor het bepalen van de inhoud van dit jaarverslag conform de richtlijnen van het Global Reporting Initiative.

Op 8 december 2017 is ProRail opnieuw met stakeholders in gesprek gegaan over de uitwerking van onze strategische doelstelling 'ProRail Verduurzaamt' en de initiatieven die we in dat kader hebben voorgesteld. In grote lijnen hebben onze stakeholders aangegeven deze initiatieven te steunen.

In 2018 e.v. gaan we samen met onze stakeholders uitvoering geven aan de ontwikkelde initiatieven. We zetten daarbij in op het excelleren op het gebied van energie besparen en

opwekken, circulair materiaalgebruik en CO<sub>2</sub>-reductie. Op de overige domeinen willen we een goede buur zijn en blijven, daarnaast blijven we natuurbehoud en -ontwikkeling stimuleren.

## Materialiteitsmatrix



Hieronder volgt een korte toelichting bij de belangrijkste thema's van de materialiteitsmatrix:

### Energiereductie

Ongeveer 1,3% van het nationale elektriciteitsverbruik gaat naar het spoor. Een groot deel is toe te schrijven aan het verbruik door treinen. Het energieverbruik van ProRail staat gelijk aan het verbruik van ruim 17.000 huishoudens per jaar. ProRail heeft invloed op het eigen energiegebruik én op dat van de treinen. Reductie van het energiegebruik en verdere verduurzaming verminderen de milieu-impact van het spoor en verlagen de operationele kosten.

### Grondstoffen en duurzame materialen

ProRail gebruikt jaarlijks veel materialen voor de bouw en het onderhoud van spoor en stations. Na het energiegebruik van de treinen is dit de grootste bron van CO<sub>2</sub>-emissies van de Nederlandse spoorsector. Reductie van deze emissies helpt de impact van het spoor op het leefmilieu te verminderen.

## Afval

Als opdrachtgever en spoorbeheerder is ProRail medeverantwoordelijk voor de afvalstromen die ontstaan tijdens bouw en beheer. ProRail ziet dit afval als potentiële grondstof en wil de inzet ervan bevorderen. De onderwerpen waar wij aan werken zijn onder meer:

- Beperking hoeveelheid bouw- en sloopafval;
- Bevorderen gescheiden afvalstromen;
- Tegengaan van zwerfafval op stations, langs het spoor en op emplacementen.

## Hinder voor de omgeving

ProRail treft maatregelen om mogelijke hinder door geluid en trillingen te verminderen. In opdracht van de overheid voeren wij de maatregelen uit die voortvloeien uit het Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPJG). Daarbij gaat het om raildempers, geluidsschermen en het terugdringen van mogelijke hinder door machines en bouwverkeer bij spoorvernieuwingen.

## Ruimtelijke kwaliteit

De hoofdspoorweginfrastructuur loopt dwars door Nederland, beïnvloedt de ruimtelijke kwaliteit en biedt ook nieuwe gebruiksmogelijkheden. Bij het beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur houdt ProRail rekening met deze gebruiksmogelijkheden.

Ruimtelijke kwaliteit bestaat uit drie onderdelen:

- Belevingswaarde: waardering, sfeer, identiteit en samenhang;
- Gebruikswaarde: kwaliteit van functies, variatie in grootte en type;
- Toekomstwaarde: flexibiliteit, anticipatie op toekomstige veranderingen.

## Natuur

Zorgvuldig beheer van de 3.600 hectare spoorbermen en de bouw van ecostructuren en faunapassages ondersteunen het behoud en de ontwikkeling van biodiversiteit. Een sterk, flexibel ecosysteem is van groot belang om flora en fauna goede ontwikkelingsmogelijkheden te bieden, maar de fysieke spoorweginfrastructuur kan belemmerende effecten hebben. ProRail houdt hier bij de aanleg en het beheer terdege rekening mee en spant zich in om deze effecten tot een minimum te beperken. Diezelfde infrastructuur biedt ook volop kansen om biodiversiteit te bevorderen en natuurwaarden te beschermen.

## Maatschappelijke kosten-batenanalyse

Duurzame ontwikkeling van spoor- en stationsprojecten vergt een balans tussen financiële investeringen, kosten op lange termijn, de financiële baten en de sociaaleconomische opbrengsten c.q. de maatschappelijke waarde op de langere termijn. ProRail onderzoekt bijvoorbeeld niet louter de bouwkosten maar analyseert de totale kosten over de gehele levensduur, inclusief beheer en onderhoud, milieu- en sociale lasten en eventuele sloop.

## Kwaliteit treinreis

Het spoor speelt een grote rol in de mobiliteit van Nederland. Gebruikers verwachten dat de trein een goed alternatief is voor auto of vrachtauto. Wij werken aan hoogfrequente, snelle, betrouwbare verbindingen met goede aansluitingen op andere vervoertypes. Zo blijft het spoor een aantrekkelijke en toekomstbestendige vorm van mobiliteit.



## Spoorveiligheid

Reizigers moeten kunnen rekenen op betrouwbare en veilige infrastructuur (veilig reizen). Daarnaast is ook de veiligheid van de medewerkers van ProRail, vervoerders en onze opdrachtnemers van belang (veilig werken). Werken aan en rond het spoor kent specifieke risico's, zoals de hoogspanning op de bovenleiding en het rangeren van treinen met gevaarlijke stoffen op emplacementen. Samen met onze aannemers zorgen we dat niemand daarbij onnodig risico loopt. Voor de omgeving en omwonenden is de beveiliging van spoorwegovergangen een belangrijk aandachtspunt (veilig leven). ProRail voert regelmatig campagne om het bewustzijn van de risico's op en rond het spoor te vergroten.



## Veiligheid omgeving

Onder gevaarlijke stoffen verstaan we brandbare en giftige gassen en vloeistoffen, zoals benzine en ammoniak. Als deze stoffen vrijkomen, kan dat grote gevolgen voor de omgeving hebben. Daarom doen we er – samen met overheden en vervoerders – alles aan om de risico's te beperken en het transport zo veilig mogelijk te houden. Vanuit Europa gelden strenge eisen aan het vervoer van gevaarlijke stoffen waaraan vervoerders en verladers zich moeten houden. Die eisen zijn via Nederlandse regelgeving van toepassing en ILT ziet toe op naleving ervan. Sinds 2014 werken we met de goederenvervoerders aan W-LIS, een centraal informatiesysteem waarin actuele informatie wordt bijgehouden over wagons met gevaarlijke stoffen op emplacementen..

## Betrouwbaarheid spoor

ProRail besteedt veel aandacht aan het terugbrengen van het aantal vermijdbare verstoringen naar nul. Het is één van de belangrijkste prestatiegebieden. Zo wordt bij winterweer een aangepaste dienstregeling ingezet en werken sneeuwplougen aan een snel herstel van vastgelopen wissels. Verder werken we samen met de overheid aan extra voorzieningen op stations. Als we vernieuwingen aan het spoor uitvoeren, voorzien we reizigers tijdig van informatie hierover, via de borden op de stations en via publieke media als kranten, internet en social media.

# Maatschappelijk verslagleggingsbeleid

## Reikwijdte

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

## Keuze van onderwerpen

ProRail maakt bij het opstellen van het jaarverslag bewuste keuzes voor thema's en onderwerpen met hoge relevantie en impact. Het jaarverslag 2017 biedt een goed en evenwichtig beeld van onze strategie en activiteiten Informatie- en prestatie-indicatoren

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

Het beheerplan bevat informatie- en prestatie-indicatoren waarop we sturen om de ambities en doelen uit de Lange Termijn Spooragenda te realiseren. De basis is vastgelegd in de Beheerconcessie 2015-2025. Hierin staat voor elke prestatie-indicator een basiskwaliteit in de vorm van een bodemwaarde. We mogen niet onder deze waarde uitkomen. Elke prestatie-indicator heeft ook een streefwaarde voor 2019. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat stelt de waarden vast. Met onze stakeholders maken wij eveneens prestatieafspraken.

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

De informatie- en prestatie-indicatoren in dit verslag hebben betrekking op het door ProRail beheerd gebied. Voor specifieke afspraken omtrent de indicatoren verwijzen wij naar het Beheerplan 2017.

## Consistentie

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

## Verslaggevingscriteria GRI

Dit jaarverslag is opgesteld overeenkomstig de internationale standaarden van het Global Reporting Initiative (GRI) voor verslaglegging over duurzaamheid en MVO. Er is een tabel opgenomen waaruit de standaarden blijken, voorzien van een toelichting en verwijzingen. ProRail rapporteert over 2017 op basis van GRI-G4 op Comprehensive-niveau. Onze maatschappelijke verslaglegging over 2017 is beoordeeld door een onafhankelijke externe accountant. Diens verklaring is opgenomen in dit jaarverslag.

## **Financiële verslaggevingscriteria**

De grondslagen voor de waardering van activa en passiva en resultaatbepaling, oftewel de financiële verslaggevingscriteria, zijn opgenomen in de toelichting op de jaarrekening.

# GRI-verslaglegging

## GRI-tabel

Ernst & Young Accountants heeft een assurance-opdracht uitgevoerd die gericht was op het verkrijgen van een beperkte mate van zekerheid dat de niet-financiële informatie in de hoofdstukken 'Profiel', 'Spoorvervoer', 'Omgeving', 'Medewerkers', 'Stakeholders', 'Maatschappelijk verslagleggingsbeleid' en 'GRI-verslaglegging' in het jaarverslag 2017 van ProRail in alle van materieel belang zijnde aspecten juist is weergegeven in overeenstemming met de *Sustainability Reporting Guidelines G4 (Comprehensive)* van *Global Reporting Initiative*, de Handreiking maatschappelijke verslaggeving van de Raad voor de Jaarverslaggeving en de interne verslaggevingscriteria van ProRail. De informatie in de GRI-tabel is meegenomen in de scope van de assurance-opdracht. De assurance verklaring is enkel opgenomen in het jaarverslag van ProRail B.V. en niet in het jaarverslag van Railinfratrust B.V.

GRI indicator	Verwijzing	Directe beantwoording	
<b>Strategie en analyse</b>			
G4-1	Verklaring van de hoogste beslissingsbevoegde over de relevantie van duurzame ontwikkeling voor de organisatie en zijn strategie.	Het jaar 2017	
G4-2	Beschrijving van belangrijke gevolgen, risico's en mogelijkheden.	Het jaar 2017, Profiel (Strategie), Stakeholderdialoog, Besturing (Risicomanagement)	
G4-3	Naam van de organisatie.	Profiel (Juridische structuur), Besturing (Corporate Governance)	
G4-4	Voornaamste merken, producten en/of diensten.	Profiel (Organisatie en activiteiten)	
G4-5	Locatie van het hoofdkantoor van de organisatie.	Profiel (Organisatie en activiteiten)	
G4-6	Het aantal landen waar de organisatie actief is (met relevantie voor de duurzaamheidskwesties).	Profiel (Organisatie en activiteiten)	
G4-7	Eigendomsstructuur en de rechtsvorm.	Profiel (Organisatie en activiteiten), Besturing (Corporate governance)	
G4-8	Afzetmarkten (geografische verdeling, sectoren en soorten klanten).	Profiel (Onze waardeketen), Stakeholderdialoog (Onze stakeholders)	
G4-9	Omvang van de organisatie.	Kerncijfers	
G4-10	Totale personeelsbestand naar type werk, arbeidsovereenkomst en regio.	Jaarrekening, Meerjarenoverzicht	De man/vrouw verdeling van het totale personeelsbestand van 4.399 is als volgt: man - 3.249 / vrouw - 1.150
G4-11	Percentage werknemers dat onder een collectieve arbeidsovereenkomst valt.		Alle medewerkers van ProRail vallen onder de cao met uitzondering van enkele individuele directie- en managementleden (circa 1%).
G4-12	De waardeketen van de organisatie.	Profiel (Onze waardeketen)	

GRI indicator	Verwijzing	Directe beantwoording
G4-13	Significante veranderingen tijdens de verslaggevingsperiode wat betreft omvang, structuur, eigendom of de waardeketen.	Er hebben zich geen significante veranderingen voorgedaan wat betreft omvang, structuur, eigendom en de waardeketen tijdens de verslaggevingsperiode.
G4-14	Toepassing van het voorzorgsprincipe.	Verslag Raad van Bestuur (Duurzaam spoor) De spoorsector heeft materiele impact op klimaatverandering doordat het een grootverbruiker van energie is. ProRail kan als infrabeheerder het energieverbruik beïnvloeden. ProRail hanteert het voorzorgsprincipe als het gaat om klimaatverandering in relatie tot bovenstaand energieverbruik. Zie ook onderdeel Duurzaam Spoor
G4-15	Extern ontwikkelde economische, milieu gerelateerde en sociale charters, principes of andere initiatieven die worden onderschreven.	Verslag Raad van Bestuur (Duurzaam werken) ProRail heeft de volgende externe charters onderschreven - UN Global Compact principles (middels lidmaatschap UIC) - Meerjarenafspraken energie (MJA3) - Green Deal Duurzaam GWW - De Nederlandse Corporate Governance Code - CO <sub>2</sub> prestatieladder - Global Reporting Initiative
G4-16	Lidmaatschappen van verenigingen en/of nationale internationale belangenorganisaties.	European Rail Infrastructure Managers (EIM), Union Internationale des Chemins de Fer (UIC), Rail Net Europe (RNE), Platform of Rail Infrastructure Managers in Europe (PRIME), Rail Cargo Information Netherlands, Railforum, NextGeneration Infrastructure, railAlert, Stichting bewuste bouwers, Raad voor Vastgoed Rijksoverheid, Rijksprojectenacademie, Stichting Klimaatvriendelijke Aanbesteden en Ondernemen, Kennis in het Groot (KING), Stichting Ondergronds Bouwen, Raad van Advies Instituut voor Bouwrecht, Adviesraad van de Raad van Arbitrage voor de bouw, Stichting Bouwpluim, Bouwreflectie, Innovatietafel, Stichting Vernieuwing Bouw, Dutch Innovation Centre for Electric Road Transport, VNO-NCW, De Slinger Utrecht.
G4-17	a. Overzicht van entiteiten opgenomen in de geconsolideerde jaarrekening van de organisatie of in gelijkwaardige documentatie. b. Entiteiten in de geconsolideerde jaarrekening die niet zijn opgenomen in het verslag.	ProRail heeft per jaareinde geen deelnemingen en stelt derhalve geen geconsolideerde jaarrekening op.
G4-18	Proces voor het bepalen van de inhoud van het verslag.	Maatschappelijk verslaggevingsbeleid, Stakeholderdialoog (Materialiteitsanalyse)

GRI indicator	Verwijzing	Directe beantwoording	
G4-19	Overzicht van alle materiële aspecten die geïdentificeerd zijn in het proces voor het bepalen van de inhoud van het verslag.	Stakeholderdialoog (Materialiteitsanalyse)	
G4-20	De grenzen van de materiële aspecten die binnen de organisatie vallen.	Stakeholderdialoog (Materialiteitsanalyse)	
G4-21	De grenzen van de materiële aspecten die buiten de organisatie vallen.	Stakeholderdialoog (Materialiteitsanalyse)	
G4-22	Verslag van de gevolgen van eventuele aanpassingen van de informatie verstrekt in eerdere rapporten, en de redenen voor deze aanpassingen.		Er zijn geen aanpassingen doorgevoerd in de informatie zoals verstrekt in eerdere rapporten.
G4-23	Significante veranderingen ten opzichte van vorige verslagperiodes ten aanzien van de reikwijdte en aspectenafbakening.		Er zijn geen significante veranderingen geweest tijdens de verslagperiode.
G4-24	Lijst van groepen belanghebbenden die de organisatie heeft betrokken.	Stakeholderdialoog	
G4-25	Basis voor inventarisatie en selectie van belanghebbenden.	Stakeholderdialoog	
G4-26	Benadering van het betrekken van belanghebbenden.	Stakeholderdialoog	
G4-27	De voornaamste onderwerpen en vraagstukken die naar voren zijn gekomen door de betrokkenheid van belanghebbenden en hoe de organisatie hierop heeft gereageerd.	Stakeholderdialoog, Profiel (Maatschappelijk verantwoord ondernemen), Verslag Raad van Bestuur (Duurzaam werken)	
G4-28	Verslaggevingsperiode.		Kalenderjaar 2017
G4-29	Datum van het vorige verslag.		14 april 2017
G4-30	Verslaggeving cyclus		Jaarlijks
G4-31	Contactpersoon		Zie <a href="http://www.prorail.nl/contact">http://www.prorail.nl/contact</a>
G4-32	a. De 'in accordance' optie die de organisatie heeft gekozen. b. GRI-index voor de gekozen optie. c. Verwijzing naar het externe assurance-rapport, indien het rapport extern is geverifieerd.	Maatschappelijk verslaggevingsbeleid, GRI verslaggeving	GRI4 Comprehensive met accountantscontrole
G4-33	Beleid en huidige praktijk met betrekking tot het betrekken van externe assurance van het verslag.	Maatschappelijk verslaggevingsbeleid	
G4-34	Bestuursstructuur van het hoogste bestuurslichaam en de commissies die verantwoordelijk zijn voor de besluitvorming ten aanzien van economische, sociale en ecologische impact.	Besturing (Corporate governance)	De Executive committee besluit over strategische onderwerpen zoals ambitie en doelstellingen. De managementteams van de bedrijfseenheden besluiten over tactische onderwerpen zoals de planning, monitoring en investeringen in verbetermaatregelen. Het milieu- en veiligheidsbeleid op tactisch niveau wordt vastgesteld door het Landelijk Comité Milieu en Landelijk Comité Veiligheid, waarin de managementteams van de bedrijfseenheden met toereikend mandaat

GRI indicator	Verwijzing	Directe beantwoording	
			vertegenwoordigd zijn en namens de managementteams kunnen besluiten. De bedrijfseenheden nemen operationele besluiten.
G4-35	Het proces voor het delegeren van bevoegdheden door het hoogste bestuursorgaan naar managers en andere werknemers inzake de economische, sociale en ecologische onderwerpen.	Besturing (Corporate governance)	Zie ook G4-34
G4-36	Verantwoordelijkheid voor economische, milieu- en sociale onderwerpen, op directieniveau en of functionarissen die rechtstreeks rapporteren aan het hoogste bestuursorgaan.	Profiel (Maatschappelijk verantwoord ondernemen), Besturing (Corporate governance)	Duurzaamheid is een integraal onderdeel van het lijnmanagement, ondersteund door de staffunctie milieu. Milieu is een onderwerp dat integraal onderdeel uitmaakt van het werk van de bedrijfseenheden.
G4-37	Het consultatieproces tussen stakeholders en het hoogste bestuursorgaan over economische, ecologische en sociale onderwerpen.	Stakeholderdialoog	
G4-38	De samenstelling van het hoogste bestuursorgaan.	Besturing (Corporate governance)	
G4-39	Rol van de voorzitter van het hoogste bestuursorgaan.	Besturing (Corporate governance)	
G4-40	Proces voor het bepalen van de kwalificaties en expertise van de leden van het hoogste bestuursorgaan en de criteria voor benoeming.	Besturing (Corporate governance)	
G4-41	Processen waarmee het hoogste bestuursorgaan waarborgt dat strijdige belangen worden vermeden en gemanaged.	Besturing (Corporate governance)	
G4-42	De rol van het hoogste bestuursorgaan en top managers in de ontwikkeling, goedkeuring, en actualisering van de missie en visie, strategie, beleid en doelstellingen ten aanzien van economische, ecologische en sociale impact.	Besturing (Corporate governance)	
G4-43	Maatregelen die zijn genomen om de kennis over economische, ecologische en sociale onderwerpen van het hoogste bestuursorgaan verder te ontwikkelen.		In 2017 is het onderwerp duurzaamheid meerdere malen in de Executive Committee besproken waarbij ook duurzaamheidsonderwerpen inhoudelijk aan de orde zijn geweest.
G4-44	Evaluatieproces van de prestaties van het hoogste bestuursorgaan met betrekking tot de besturing van de economische, ecologische, en sociale onderwerpen en acties ondernomen naar aanleiding van deze evaluatie.	Bericht van de Raad van Commissarissen, Besturing (Corporate governance)	
G4-45	De rol van het hoogste bestuursorgaan bij de identificatie en het managen van de economische, ecologische en sociale impact, risico's en kansen.	Besturing (Corporate governance, Risicomanagement)	
G4-46	De rol van het hoogste bestuursorgaan bij het beoordelen van de effectiviteit van risicomanagementprocessen	Besturing (Corporate governance, Risicomanagement)	

GRI indicator	Verwijzing	Directe beantwoording	
	van de organisatie ten aanzien van economische, ecologische en sociale onderwerpen.		
G4-47	De frequentie van de evaluatie door het hoogste bestuurslichaam ten aanzien van de economische, ecologische en sociale impact, risico's en kansen.	Besturing (Corporate governance, Risicomanagement)	
G4-48	Het hoogste orgaan of functie die het duurzaamheidsverslag beoordeelt en goedkeurt en tevens zorgdraagt dat alle materiële aspecten zijn afgedekt.	Besturing (Corporate governance, onderdeel Raad van Bestuur), Materialiteitsanalyse	
G4-49	Het proces voor communicatie over kritische zorgen aan het hoogste bestuursorgaan.	Besturing (Risicomanagement)	De communicatie van kritieke zorgen richting de Executive Committee (ExCo) verloopt via de Corporate Compliance Officer (CCO). De CCO ontvangt een melding vermoede misstand. ProRail heeft voor dergelijke meldingen een regeling vastgesteld. Kritische zorgen (incidenten, anders dan veiligheidsincidenten op het spoor) die niet via een melding vermoede misstand kenbaar worden gemaakt, worden via de lijn en/of CCO gecommuniceerd richting de ExCo.
G4-50	De aard en het totale aantal kritische zorgen die zijn gecommuniceerd aan het hoogste bestuursorgaan en de procedures die gevolgd zijn om deze aan te pakken en op te lossen.	Besturing (Risicomanagement)	
G4-51	Beloningsbeleid van de leden van het hoogste bestuurslichaam, topmanagers en leidinggevenden.	Bericht van de Raad van Commissarissen, Jaarrekening (Bezoldiging)	
G4-52	Het proces voor vaststelling van beloning.	Bericht van de Raad van Commissarissen, Besturing (Corporate governance)	
G4-53	Het proces dat zorg draagt dat standpunten van belanghebbenden ten aanzien van beloning worden meegenomen.	Bericht van de Raad van Commissarissen	
G4-54	De verhouding van het jaarsalaris van de best betaalde persoon van de organisatie in elk land van significante bedrijfsactiviteiten tot de mediaan van het jaarsalaris van alle werknemers.		Deze ratio bedroeg 4,21 in 2017, gemeten aan de hand van het totale jaarsalaris.
G4-55	De verhouding van de procentuele toename van de jaarlijkse totale vergoeding voor de best betaalde persoon van de organisatie in elk land van significante bedrijfsactiviteiten tot de mediaan van deze toename voor alle werknemers.		De salarisstijging voor de best betaalde persoon bedroeg 0% in 2017. De salarisstijging op basis van het ProRail gemiddelde bedroeg 1,8% in 2017.
G4-56	De waarden, principes, standaarden en gedragsnormen van de organisatie, zoals gedragscodes en ethische codes.	Besturing (Corporate governance)	ProRail hecht aan een professionele opstelling van zijn medewerkers. ProRail medewerkers werken respectvol samen, doen integer zaken en



GRI indicator	Verwijzing	Directe beantwoording
		gaan zorgvuldig om met bedrijfsmiddelen. De kernwaarden van ProRail vormen de basis voor de opstelling van de medewerkers, zoals die zijn verwoord in de gedragscode en onderliggende regelingen. De missie van ProRail is: ProRail verbindt, verbetert en verduurzaamt. De kernwaarden en missie zijn onderwerp van gesprek in alle lagen van de organisatie, en deze gesprekken worden vanuit de Executive Committee gestimuleerd.
G4-57	De interne en externe procedures ten aanzien van ethiek en gedrag, alsmede zaken met betrekking tot integriteit, zoals hulplijnen of advieslijnen.	Besturing (Risicomanagement) Elke ProRail-medewerker kan intern ongewenst gedrag en intimidatie (intern of extern) melden bij de direct leidinggevende, een vertrouwenspersoon of de compliance officer. Meldingen van buiten kunnen bij de vertrouwenspersoon, de CEO of de compliance officer worden gemeld. ProRail kent hiervoor het Reglement Klachtenprocedure Ongewenst Gedrag ProRail B.V., behorende als bijlage bij de cao.
G4-58	De interne en externe procedures voor het melden van (vermoeden van) onethisch of onwettig gedrag, en zaken die verband houden met integriteit, zoals escalatie van het lijnmanagement, klokkenluidersregeling of meldpunten.	Besturing (Risicomanagement) Medewerkers van ProRail kunnen op een adequate en veilige wijze vermoede misstanden binnen de organisatie melden. Een betrokkene van een vermoede misstand kan een melding doen bij onder andere zijn of haar leidinggevende, een vertrouwenspersoon of de CCO. Daarnaast kan melding worden gemaakt van ongewenst gedrag en integriteitsschendingen. Dit kan bij de leidinggevende maar ook bij de vertrouwenspersoon Ongewenst Gedrag en Integriteit; dit kan zowel in- als extern. Een klacht kan ook (direct) worden ingediend bij de klachtencommissie. Een melding van ongewenst gedrag blijft altijd vertrouwelijk. ProRail kent hiervoor het Reglement Klachtenprocedure Ongewenst Gedrag ProRail B.V., behorende als bijlage bij de cao.
<b>Economische prestatie indicatoren</b>		
	DMA: economische prestaties	Verslag Raad van Bestuur (Financiën), Jaarrekening
	DMA: Effectieve bestedingen	Verslag Raad van Bestuur (Financiën), Jaarrekening
	DMA: Lagere kosten	Verslag Raad van Bestuur (Financiën), Jaarrekening
	DMA: Professioneel opdrachtgeverschap	Profiel (Maatschappelijk verantwoord ondernemen)
G4-EC1	Directe economische waarden die zijn gegenereerd en gedistribueerd.	Verslag Raad van Bestuur (Financiën), Jaarrekening

GRI indicator	Verwijzing	Directe beantwoording
G4-EC2	Financiële implicaties en andere risico's en mogelijkheden voor de activiteiten van de organisatie als gevolg van klimaatverandering.	<p>Het spoor is gevoelig voor extreem weer. Treinreizigers weten dit uit eigen ervaring, maar ook statistisch is dit terug te zien. Langetermijn klimaatverandering brengt toename van een aantal extremen met zich mee. ProRail wil de effecten van een veranderend klimaat op het spoorstelsel inzichtelijk en beheersbaar maken.</p> <p>In 2015 heeft ProRail in samenwerking met de ketenpartners een routekaart naar een 'klimaat robuust' spoorstelsel uitgewerkt en vastgesteld. In 2020 heeft ProRail een pakket met maatregelen klaar, dat waar nodig, ingezet kan worden. Het pakket bevat onder meer een monitoringsplan en zowel proces- als fysieke maatregelen. Daar waar nodig zijn al maatregelen getroffen.</p>
G4-EC3	Dekking van de verplichtingen in verband met het vastgestelde uitkeringsplan van de organisatie.	Jaarrekening
G4-EC4	Significante financiële steun van een overheid.	Verslag Raad van Bestuur (Financiën), Jaarrekening
G4-EC5	Spreiding in de verhouding tussen het standaard aanvangssalaris en het lokale minimumloon op belangrijke bedrijfslocaties.	<p>In Nederland heeft iedere werknemer het wettelijke recht op minimumloon en wordt er geen onderscheid gemaakt naar geslacht en/of regio. ProRail houdt zich aan de Nederlandse wet- en regelgeving. Daarnaast zijn de salarisschalen inclusief aanvangs- en eindsalaris opgenomen in de cao van ProRail. Hieruit is op te maken dat het laagste aanvangssalaris (EUR 1.821; per 1 maart 2017) hoger is dan het wettelijke minimumloon (EUR 1.552).</p>
G4-EC6	Aandeel van het management dat afkomstig is uit de lokale gemeenschap op significante bedrijfslocaties.	ProRail is alleen actief in Nederland. Deze indicator is derhalve niet relevant voor ProRail.
G4-EC7	Ontwikkeling en impact van investeringen in infrastructuur en ondersteunende diensten.	Het bouwen en onderhouden van infrastructuur is één van de kernactiviteiten van ProRail. Deze indicator is daarom geen indirecte impact voor ProRail maar een directe impact gerapporteerd onder G4-C1.
G4-EC8	Beschrijving van significante indirecte economische impacts.	ProRail heeft een indirecte economische impact op de arbeidsmarkt mede omdat ProRail grote infrastructurele projecten aanbesteedt. Dit geldt met name voor de bouwsector waar ProRail een belangrijke opdrachtgever is. Daarnaast heeft ProRail een belangrijke indirecte economische impact op congestiegebieden en

GRI indicator	Verwijzing	Directe beantwoording
G4-EC9	Percentage van uitgaven aan lokaal gevestigde leveranciers.	ontsluiting van meer afgelegen dun bevolkte gebieden. ProRail is actief in Nederland en doet overwegend zaken met Nederlandse bedrijven. Deze indicator is derhalve niet relevant voor ProRail.
<b>Milieu prestatie indicatoren</b>		
G4-EN1	Totale hoeveelheid gebruikte materialen naar gewicht of volume.	ProRail laat continu investeringsprogramma's uitvoeren voor uitbreiding en vervanging van infrastructuur (spoorinfrastructuur en stations). Daarbij worden veel gebruikte materialen, apparaten etc. uit de infrastructuur verwijderd, en nieuwe materialen aangevoerd en aangebracht door de leveranciers van ProRail. De op jaarbasis gebruikte materiaal hoeveelheden zijn niet bekend en zullen dat in de toekomst ook niet zijn en derhalve kan deze indicator niet betrouwbaar worden gerapporteerd.
G4-EN2	Percentage van de gebruikte materialen dat bestaat uit gerecyclede materialen	Verslag Raad van Bestuur (Duurzaam spoor) Zie ook EN1
G4-EN3	Energieverbruik binnen de organisatie.	Verslag Raad van Bestuur (Duurzaam spoor) Totaal energieverbruik binnen de organisatie bedraagt 1.439 TJ. Hiervan is ruim 1.285 TJ duurzaam ingekocht als groene stroom .
G4-EN4	Energieverbruik buiten de organisatie.	Verslag Raad van Bestuur (Duurzaam spoor) Totaal energieverbruik buiten de organisatie bedraagt 12.363 TJ.
G4-EN5	Energie intensiteitsratio.	ProRail rapporteert deze indicator voor drie categorieën.  - Stations (gerapporteerd per m2): 1,09 GJ/m2 - Infra (per km spoor): 119,23 GJ/km - Kantoren (per m2): 0,25 GJ/m2  De energie Efficiency Index bedroeg 114% in 2017.
G4-EN6	Reductie van het energieverbruik.	Verslag Raad van Bestuur (Duurzaam spoor) ProRail heeft in 2016 voor 5,5 TJ aan procesmaatregelen getroffen en voor 30,5 aan ketenmaatregelen getroffen.
G4-EN7	Reductie van de energiebehoefte ten aanzien van producten en diensten.	Verslag Raad van Bestuur (Duurzaam spoor) Door het opheffen van snelheidsbeperkingen en het verminderen van wissels zorgt ProRail ervoor dat er minder energie nodig voor het rijden van treinen. Deze besparing is ongeveer 30,5 TJ.
G4-EN8	Totale wateronttrekking per bron.	ProRail onttrekt geen water direct van bronnen. Deze indicator is derhalve niet relevant voor ProRail.
G4-EN9	Waterbronnen waarvoor wateronttrekking significante gevolgen heeft.	ProRail onttrekt geen water direct van bronnen. Deze indicator is derhalve niet relevant voor ProRail.

GRI indicator	Verwijzing	Directe beantwoording	
G4-EN10	Percentage en totaal volume van gerecycled en hergebruikt water.	ProRail onttrekt geen water direct van bronnen. Deze indicator is niet relevant voor ProRail.	
G4-EN11	Bedrijfslocaties die eigendom zijn, gehuurd worden, beheerd worden in of grenzen aan beschermde gebieden alsmede gebieden met een hoge biodiversiteitswaarde buiten beschermde gebieden.	In 2012 is door ProRail een kaart opgesteld met spoordoorkruisingen van Natura2000 gebieden. Alhoewel het spoor aan verandering onderhevig is, zijn er in 2017 slechts zeer geringe wijzigingen in het aantal en de locatie van de doorkruisingen. De kaart geeft derhalve een getrouw beeld van het spoor en doorkruisingen van Natura2000 gebieden. We verwijzen derhalve naar het jaarverslag over 2012.	
G4-EN12	De significante impact van activiteiten, producten en diensten op de biodiversiteit in beschermde gebieden alsmede gebieden met een hoge biodiversiteitswaarde buiten beschermde gebieden.	Verslag Raad van Bestuur (Duurzaam spoor)	
G4-EN13	Beschermde of herstelde habitats.	Verslag Raad van Bestuur (Duurzaam spoor)	
G4-EN14	Aantal op de rode lijst van de IUCN vermelde soorten en soorten op nationale beschermingslijsten met habitats in gebieden binnen de invloedssfeer van bedrijfsactiviteiten, ingedeeld naar hoogte van het risico van uitsterven.	Verslag Raad van Bestuur (Duurzaam spoor)	
G4-EN15	Directe emissies van broeikasgassen naar gewicht (scope 1).	Verslag Raad van Bestuur (Duurzaam spoor)	Directe emissies van broeikasgassen naar gewicht bedraagt 11,86 kton.
G4-EN16	Indirecte emissies van broeikasgassen naar gewicht (scope 2).	Verslag Raad van Bestuur (Duurzaam spoor)	Indirecte emissies van broeikasgassen naar gewicht bedraagt 0,65 kton.
G4-EN17	Andere relevante indirecte emissies van broeikasgassen naar gewicht (scope 3).	Verslag Raad van Bestuur (Duurzaam spoor)	In 2016 bedroeg de totale emissie 0,95 kton. De hoogste emissies bestonden uit: 0,6 kton ten gevolge van externe servers en 0,2 kton ten gevolge van auto gebruik.
G4-EN18	Broeikasgasemissie-intensiteitsratio.		Deze data kan momenteel nog niet betrouwbaar gerapporteerd worden door ProRail. Op dit moment is nog geen verwachte termijn uit te spreken waarop wij op dit item betrouwbaar kunnen rapporteren.
G4-EN19	Reductie van broeikasgasemissies.		Deze data kan momenteel nog niet betrouwbaar gerapporteerd worden door ProRail. Op dit moment is nog geen verwachte termijn uit te spreken waarop wij op dit item betrouwbaar kunnen rapporteren.
G4-EN20	Emissie van ozonafbrekende stoffen.		Emissies van ozonafbrekende stoffen van ProRail is niet materieel. Deze indicator is derhalve niet relevant voor ProRail.

GRI indicator	Verwijzing	Directe beantwoording
G4-EN21	NO <sub>x</sub> , SO <sub>x</sub> en andere significante luchtemissies.	Het is niet zo dat spoor geen emissies heeft, maar in het algemeen zijn ze niet van grote invloed en leiden ze niet tot overschrijding van normering. Derhalve komen in de jaarrapportage Luchtkwaliteit van RIVM, de woorden 'spoor' en 'trein' niet voor. Voor de luchtkwaliteit zijn wegvervoer en industrie dominant; derhalve is deze indicator niet materieel.
G4-EN22	Totale waterafvoer naar kwaliteit en bestemming	Waterverbruik bij ProRail vindt plaats in de kantoren (ongeveer 20%) en op rangeerterreinen (ongeveer 80%). Op de rangeerterreinen levert ProRail watervoorzieningen aan de vervoerders voor het wassen van treinen in wasstraten, het wassen van interieurs van treinen, voor het aanvullen van watervoorraden in de treinen, overige activiteiten in kantoren en werkplaatsen. Deze partijen zijn zelf verantwoordelijk voor hun waterverbruik en het eventuele besparingsbeleid. Derhalve is deze indicator niet materieel.
G4-EN23	Totaalgewicht afval naar type en verwijderingsmethode.	In totaal heeft Van Gansewinkel 351 ton afval verwijderd en verwerkt voor ProRail. Dit bestond uit de volgende categorieën: restafval 188 ton, papier/karton 57 ton, vertrouwelijk papier 35 ton, voedselresten 46 ton, glas 4 ton, folie/kunststoffen 19 ton, bouw & sloopafval 0 ton, gevaarlijk afval 1,5 ton, wit/bruingoed 0,5 ton. Dit overzicht betreft het afval van de kantoorlocaties van ProRail.
G4-EN24	Totaal aantal en volume van significante lozingen.	Verspilling van olie, benzine, chemicaliën en andere stoffen spelen geen rol in de kernprocessen van ProRail. Deze indicator is niet relevant voor ProRail.
G4-EN25	Gewicht van getransporteerd, geïmporteerd, geëxporteerd of verwerkt afval dat als gevaarlijk geldt op grond van bijlage I, II, III en VIII van de Conventie van Bazel en het percentage afval dat internationaal is getransporteerd.	ProRail vervoert zelf geen gevaarlijk afval. Deze indicator is niet relevant voor ProRail.
G4-EN26	Benaming, grootte, beschermingsstatus en biodiversiteitwaarde van wateren en gerelateerde habitats die significante gevolgen ondervinden van de waterafvoer en -afvloeiing van de verslaggevende organisatie.	ProRail voert zelf geen water af naar wateren. Deze indicator is niet relevant voor ProRail.
G4-EN27	Initiatieven ter compensatie van de milieugevolgen van producten en diensten en de omvang van deze compensatie.	Deze wordt reeds onder andere indicatoren gerapporteerd (energie, broeikasgasemissies en biodiversiteit). Deze indicator is niet relevant voor ProRail.

GRI indicator	Verwijzing	Directe beantwoording
G4-EN28	Percentage producten dat is verkocht en waarvan de verpakking is ingezameld, naar categorie.	ProRail levert geen producten met verpakkingsmateriaal. Deze indicator is derhalve niet relevant voor ProRail.
G4-EN29	Monetaire waarde van significante boetes en totaal aantal niet-monetaire sancties wegens het niet naleven van milieuwet en - regelgeving.	Het totaal aantal overtredingen geconstateerd door bevoegd gezag betrof 64. Dit heeft niet geleid tot significante boetes.
G4-EN30	Significante milieugevolgen van het transport van producten en andere goederen en materialen die worden gebruikt voor de activiteiten van de organisatie en het vervoer van personeelsleden	Materialen ten behoeve van aanleg en onderhoud van het spoor worden door aannemers vervoerd. Deze indicator is derhalve niet relevant voor ProRail.
G4-EN31	Totale uitgaven aan en investeringen in milieubescherming naar type.	ProRail is niet in staat deze investeringen betrouwbaar te rapporteren. Reden is dat deze dermate verweven zijn met de operationele activiteiten dat deze niet afzonderlijk gespecificeerd zijn of zullen zijn in de nabije toekomst.
G4-EN32	Percentage van nieuwe leveranciers dat gescreend is op milieucriteria.	ProRail is een opdrachtgeverorganisatie. Daardoor is de mate waarin opdrachtnemers/leveranciers rekening houden met milieucriteria van grote invloed op het resultaat van ProRail. 45% á 60% van de inkoopomzet betreft werkzaamheden die de veiligheid en beschikbaarheid van de spoorinfrastructuur beïnvloeden. Deze omzet loopt via de erkenningsregeling van ProRail. Binnen deze regeling wordt 100% gescreend op de aanwezigheid van een milieumanagementsysteem conform ISO 14001, of delen daarvan voor zover nodig, om te kunnen blijven voldoen aan de regelgeving die voor het bedrijf relevant is. Naast het screenen van zijn belangrijkste opdrachtnemers (die werkzaamheden aan het spoor verrichten,) stelt ProRail inkoopvoorwaarden, contractbepalingen en duurzame inkoopvoorsisen ten aanzien van milieuaspecten.
G4-EN33	Significante bestaande en potentiële negatieve impact op milieu in de supply chain, alsmede de getroffen maatregelen.	ProRail kan op dit moment niet betrouwbaar rapporteren op deze indicator. ProRail heeft wel beleid en onderneemt activiteiten om zijn negatieve impact in de supply chain te verbeteren ten aanzien van het milieu, arbeidsomstandigheden en de samenleving. Dit doet ProRail door: <ul style="list-style-type: none"> <li>1. Algemene inkoopvoorwaarden en het stellen van selectie- en gunningseisen aan leveranciers;</li> <li>2. Toezicht houden op de bedrijfsvoering en werkzaamheden van leveranciers;</li> </ul>

GRI indicator	Verwijzing	Directe beantwoording
		3. Samenwerking met de gehele spoorbranche door actieve deelname aan de werkzaamheden van de stichting railAlert op het gebied van veiligheid (arbeidsveiligheid en spoorwegveiligheid).
G4-EN34	Aantal milieuklachten ingediend, aangepakt en opgelost door middel van formele klachtenprocedures.	Stakeholdersdialoog In 2017 zijn in totaal 9.409 vragen/klachten bij Publiekscontacten binnengekomen waarvan 2.931 vallend onder de categorie milieuklachten. ProRail registreert onder de categorie milieuklachten:  <ul style="list-style-type: none"> <li>• Geluid en trillingen: 1.670</li> <li>• Natuur (kappen, snoeien, slootonderhoud): 610</li> <li>• Stank en vervuiling: 417</li> <li>• Beeld en licht: 234</li> </ul> Het aantal opgeloste klachten kan door ProRail niet betrouwbaar worden gerapporteerd.
<b>Arbeidsomstandigheden en indicatoren voor volwaardig werk</b>		
G4-LA1	Totaal aantal en snelheid van personeelsverloop per leeftijdsgroep en geslacht.	Verslag Raad van Bestuur (Medewerkers) ProRail had de volgende aantallen indiensttredingen in 2017:  <b>Mannen</b> - Jonger dan 30 jaar: 83 - Tussen 30 en 50 jaar: 166 - Ouder dan 50 jaar: 46  <b>Vrouwen</b> - Jonger dan 30 jaar: 40 - Tussen 30 en 50 jaar: 73 - Ouder dan 50 jaar: 12
G4-LA2	Uitkeringen aan voltijdmedewerkers die niet beschikbaar zijn voor deeltijdmedewerkers, per grootschalige activiteit.	ProRail heeft geen verschillen in arbeidsvoorwaarden voor full-time (FT) en part-time (PT) medewerkers. Een uitzondering hierop zijn de VTW en OBP regelingen. Beide regelingen zijn bedoeld voor optimalisatie van de privé-werk balans voor FT-medewerkers. Deze gelden niet voor PT-medewerkers omdat deze gekozen hebben om minder te werken en voor een andere invulling gekozen hebben met betrekking tot privé-werkbalans.
G4-LA3	Herintreding en retentieratio na ouderschapsverlof, naar geslacht.	In 2017 keerden 201 van de 205 medewerkers terug na ouderschapsverlof. De 'terugkeer naar werk'-ratio is derhalve 98%.
G4-LA4	Minimale opzegtermijn(en) in verband met operationele veranderingen, inclusief of dit wordt gespecificeerd in collectieve overeenkomsten.	Bij ProRail is in het kader van operationele wijzigingen de Sociale Spelregels en het Sociaal Plan van toepassing. ProRail vraagt vooraf formeel advies aan de OR op basis van de Wet op de Ondernemingsraden (WOR). De OR geeft binnen een redelijke termijn haar advies. Vervolgens neemt ProRail zijn ondernemersbesluit. Met dit besluit is duidelijk welke functies vervallen, (on-) gewijzigd blijven

GRI indicator	Verwijzing	Directe beantwoording
		of nieuw ontstaan. Na dit besluit volgt de uitvoering en volgt het plaatsingsproces van medewerkers. Hele proces is streng geprotocolleerd via Sociale Spelregels en Sociaal Plan (onderdeel van de cao Sociale Eenheid) dat op ProRail van toepassing is. Voor alle ProRail medewerkers geldt een opzegtermijn van 1 maand zoals geregeld in de cao. In een aantal specifieke gevallen worden in de arbeidsovereenkomsten afwijkende afspraken gemaakt.
G4-LA5	Percentage van het totale personeelsbestand dat is vertegenwoordigd in formele gezamenlijke Arbo-commissies van werkgevers en werknemers die bijdragen aan de controle op en advies over Arbo-programma's.	Alle medewerkers van ProRail worden gerepresenteerd door Arbo-commissies. Deze Arbo-commissies vallen onder de ondernemingsraad en houden zich bezig met zaken op het gebied van arbeidsomstandigheden, veiligheid, gezondheid en welzijn.
G4-LA6	Letsel-, beroepsziekte-, uitvaldagen- en verzuimcijfers en het aantal werkgerelateerde sterfgevallen naar geslacht en regio.	Verslag Raad van Bestuur (Veiligheid)
G4-LA7	Werknemers met een hoog risico op ziekten die verband houden met hun beroep.	ProRail is hoofdzakelijk een kantooromgeving waar het risico gering is. Enkele functies hebben ook werkzaamheden aan het spoor in een risicovolle omgeving. ProRail bedient echter ook vervoerders van gevaarlijke stoffen en desbetreffende medewerkers kunnen in aanraking komen met gevaarlijke stoffen; deze stoffen komen alleen vrij bij incidenten. ProRail heeft in zijn veiligheidsmanagementsysteem (VMS) maatregelen opgenomen om deze risico's te beperken.
G4-LA8	Afspraken over Arbo-onderwerpen vastgelegd in formele overeenkomsten met vakbonden.	De (duurzame) inzetbaarheid van zijn medewerkers heeft ProRail onder andere vastgelegd in de ProRail-cao 2017-2019. Dit betreft onder andere: het faciliteren van gezond en plezierig werken, het vergroten van loopbaanscope, het vergroten van (interne) mobiliteit door middel van het Loopbaancentrum voor alle in, door en uitstroom inclusief re-integratie.
G4-LA9	Gemiddeld aantal uren dat een werknemer per jaar besteedt aan opleidingen, onderverdeeld naar werknemerscategorie.	Medewerkers hebben de mogelijkheid om interne en externe opleidingen te volgen. Het aantal bestede uren aan externe opleidingen wordt niet geregistreerd. ProRail kan op dit moment niet betrouwbaar rapporteren op deze indicator.
G4-LA10	Programma's voor competentie management en levenslang leren die de blijvende	Verslag Raad van Bestuur (Medewerkers)



GRI indicator	Verwijzing	Directe beantwoording
	inzetbaarheid van werknemers garanderen en hen helpen bij het afronden van hun loopbaan.	
G4-LA11	Percentage werknemers dat regelmatig wordt ingelicht omtrent prestatie- en loopbaanontwikkeling naar geslacht en medewerkerscategorie.	Sinds 2017 hanteren wij de beoordelingssystematiek 'in gesprek' waarbij medewerkers meerdere malen per jaar met hun leidinggevende spreken over hun ontwikkeling in de afgelopen tijd maar nog belangrijker, de ontwikkeling van de medewerker in de toekomst. Hierin worden derhalve zowel prestatie- als loopbaanontwikkeling besproken. Medewerkers krijgen per kalenderjaar een score toegekend, welke in maart van het nieuwe kalenderjaar leidt tot (al dan niet) aanpassing van het salaris. Alle scores worden begin van het jaar doorgegeven aan de afdeling HR, die de mutaties verwerkt en de volledigheid borgt. We kunnen derhalve concluderen dat alle medewerkers regelmatig worden ingelicht over presteren etc.
G4-LA12	Samenstelling van bestuurslichamen en onderverdeling van werknemers per categorie, naar geslacht, leeftijdsgroep en andere indicatoren van diversiteit.	Verslag Raad van Bestuur (Medewerkers)Besturing (Corporate governance)
G4-LA13	Verhouding tussen basissalarissen van mannen en vrouwen naar werknemerscategorie en bedrijfslocatie.	ProRail maakt geen onderscheid tussen de salarisschalen voor mannen en vrouwen. De verhouding van de actuele salarissen (gerapporteerd als ratio voor vrouw/man) is als volgt:  Executive Committee: 85% Management: 90% Niet-management: 84%
G4-LA14	Percentage van nieuwe leveranciers die gescreend zijn op 'arbeidsomstandigheden' criteria.	ProRail is een opdrachtgeverorganisatie. Daardoor is de mate waarin opdrachtnemers / leveranciers rekening houden met arbeidsomstandigheden van grote invloed op het resultaat van ProRail. 45 á 60 % van de inkoopomzet betreft werkzaamheden die de veiligheid en beschikbaarheid van de spoorinfrastructuur beïnvloeden. Deze omzet loopt via de erkenningsregeling van ProRail. Binnen deze regeling wordt 100% gescreend op de aanwezigheid van een VCA-certificaat, maatschappelijk verantwoord arbeidsvoorwaardenbeleid, het voldoen aan betalingsverplichtingen sociale zekerheidsbijdragen, gedrag jegens werknemers en ingehuurd medewerkers als een goed en maatschappelijk verantwoord werkgever, toepassing cao (geen concurrentie op

GRI indicator	Verwijzing	Directe beantwoording
		arbeidsvoorwaarden indien en voor zover de cao Railinfrastructuur algemeen verbindend is verklaard) en beloning in te huren arbeidskracht dient minimaal gelijk te zijn aan dat van vergelijkbare eigen werknemers.
G4-LA15	Significante bestaande en potentiële negatieve impact op arbeidsomstandigheden in de supply chain, alsmede de getroffen maatregelen.	Zie EN33
G4-LA16	Aantal klachten over arbeidsomstandigheden ingediend, aangepakt en opgelost door middel van formele klachtenprocedures.	Er zijn in 2017 geen klachten ingediend waarbij mensen hun zorgen uiten over onveilige arbeidsomstandigheden.
<b>Mensenrechten</b>		
G4-HR1	Percentage van en totaal aantal aanmerkelijke investeringsovereenkomsten waarin clausules over mensenrechten zijn opgenomen of waarvan de naleving van de mensenrechten is getoetst.	De activiteiten van ProRail vinden uitsluitend in Nederland plaats waar de mensenrechten zijn geborgd in nationale wet- en regelgeving. ProRail opereert en investeert dus niet in gebieden waar de bescherming van de mensenrechten (kinderarbeid en gedwongen arbeid e.d.) in het geding is. Deze indicator is niet relevant voor ProRail.
G4-HR2	Totaal aantal uren personeelstraining over beleid en procedures betreffende aspecten van mensenrechten die relevant zijn voor de activiteiten, met inbegrip van het percentage van het personeel dat de trainingen gevolgd heeft.	Zie HR1. Deze indicator is niet relevant voor ProRail.
G4-HR3	Totaal aantal gevallen van discriminatie en de getroffen maatregelen.	Verslag Raad van Bestuur (Medewerkers) ProRail is alert op discriminatie. Medewerkers kunnen in geval van ongewenst gedrag en discriminatie contact opnemen met een vertrouwenspersoon. Tevens kan een klacht worden ingediend bij de klachtencommissie Ongewenst Gedrag. Er zijn in 2017 geen meldingen geweest met betrekking tot gevallen van discriminatie.
G4-HR4	Activiteiten en leveranciers waarvan is vastgesteld dat daarbij een aanzienlijk risico zou kunnen gelden voor het recht op de uitoefening van de vrijheid van vereniging en collectieve arbeidsonderhandelingen, alsmede de maatregelen die zijn getroffen ter ondersteuning van deze rechten.	Zie HR1
G4-HR5	Activiteiten en leveranciers waarvan is vastgesteld dat er een aanzienlijk risico is van gevallen van kinderarbeid, alsmede de maatregelen die zijn getroffen gericht op de uitbanning van kinderarbeid.	Zie HR1

GRI indicator	Verwijzing	Directe beantwoording
G4-HR6	Activiteiten en leveranciers waarvan is vastgesteld dat er een aanzienlijk risico is van gevallen van gedwongen of verplichte arbeid, alsmede de maatregelen die zijn getroffen gericht op de uitbanning van gedwongen of verplichte arbeid.	Zie HR1
G4-HR7	Percentage van het beveiligingspersoneel dat training heeft gevolgd in het beleid of de procedures van de organisatie betreffende aspecten van de mensenrechten die relevant zijn voor de activiteiten.	Zie HR1
G4-HR8	Totaal aantal gevallen van overtreding van de rechten van de inheemse bevolking, alsmede de getroffen maatregelen.	Zie HR1
G4-HR9	Totaal aantal en percentage van de activiteiten welke onderworpen zijn aan mensenrechten reviews of impact assessments.	Zie HR1
G4-HR10	Percentage van nieuwe leveranciers dat gescreend is op 'mensenrechten' criteria.	ProRail doet hoofdzakelijk zaken met Nederlandse en enkele Europese leveranciers. Nederland en andere Europese landen hebben de mensenrechten in nationale en Europese wetgeving geborgd. Mensenrechten staan in het Handvest van de grondrechten, waar de EU zich aan moet houden. Zie ook HR1.
G4-HR11	Significante bestaande en potentiële negatieve impact op mensenrechten in de supply chain, alsmede de getroffen maatregelen.	Zie HR1
G4-HR12	Aantal klachten over mensenrechten ingediend, aangepakt en opgelost door middel van formele klachtenprocedures.	Er zijn in 2017 geen klachten ingediend over mensenrechten.
<b>Maatschappelijk</b>		
G4-SO1	Effecten van de activiteiten op de gemeenschap.	Verslag Raad van Bestuur (Omgeving) Uit analyse van klachten blijkt dat het grootste aandeel van klachten komt door geluidsoverlast. Alle ProRail projecten worden getoetst op het onderwerp geluid. Indien geluidsgroei dreigt plaats te vinden, wordt dit ofwel opgevangen met maatregelen aan de bron (zonder procedure, derhalve zonder afstemming met de omgeving), ofwel met maatregelen in de overdracht (geluidschermen) of aan de gevel van woningen (met procedure en derhalve altijd op basis van inspraak van de omgeving).
G4-SO2	Activiteiten met een significante bestaande en potentiële negatieve impact op de lokale gemeenschap.	Verslag Raad van Bestuur (Omgeving) ProRail maakt in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Milieu een geluidkaart. Deze geluidkaart laat zien wat de impact is van geluid op baanvakken op de omgeving.

GRI indicator	Verwijzing	Directe beantwoording
		Deze geluidkaart wordt door de minister vastgesteld en gepubliceerd voor het publiek via internet ( <a href="http://www.geluidregisterspoor.nl/">http://www.geluidregisterspoor.nl/</a> ).
G4-SO3	Percentage van en totaal aantal bedrijfseenheden geanalyseerd op corruptie gerelateerde risico's.	Binnen ProRail is aandacht voor integriteit en compliance op alle afdelingen en niveau's binnen de organisatie hetgeen tevens naar voren komt in de Gedragscode.
G4-SO4	Communicatie en training inzake anticorruptiebeleid en -procedures.	Besturing (Risicomanagement) De Gedragscode van ProRail wordt jaarlijks breed gecommuniceerd aan alle medewerkers van ProRail. Daarnaast verstrekt ProRail aan zijn business partners een document waarin de business principes zoals vastgelegd in de gedragscode worden gecommuniceerd.
G4-SO5	Bevestigde gevallen van corruptie, alsmede de getroffen maatregelen.	In 2016 hebben zich geen gevallen voorgedaan van corruptie.
G4-SO6	Totale waarde van politieke bijdragen naar lidstaat en ontvanger / begunstigde.	Daar ProRail zich te allen tijde onafhankelijk en objectief opstelt, doet men bij ProRail geen contributies aan politieke partijen en zal men ook geen politieke voorkeur naar buiten uiten. Om deze reden is de indicator niet materieel.
G4-SO7	Totaal aantal rechtszaken vanwege concurrentiebelemmerend gedrag, anti-kartel-, en monopolistische praktijken, alsmede de resultaten van deze rechtszaken.	De issues zoals anti trust, monopolie en anticompetitief gedrag is niet van toepassing op de rol die ProRail inneemt in de sector. Deze indicator is niet relevant voor ProRail.
G4-SO8	Monetaire waarde van significante boetes en totaal aantal niet-monetaire sancties wegens het niet naleven van wet- en -regelgeving.	Totale waarde van boetes als gevolg van het niet naleven van wet- en regelgeving bedraagt EUR – in 2017.
G4-SO9	Percentage van nieuwe leveranciers dat gescreend is op 'impact op de samenleving'-criteria.	ProRail is een opdrachtgeverorganisatie. Daardoor is de mate waarin opdrachtnemers / leveranciers rekening houden met omgevingscriteria van grote invloed op het resultaat van ProRail. 45 á 60 % van de inkoopomzet betreft werkzaamheden die de veiligheid en beschikbaarheid van de spoorinfrastructuur beïnvloeden. Deze omzet loopt via de erkenningsregeling van ProRail. Binnen deze regeling wordt 100% gescreend op eisen op het gebied van integriteit en uitsluiting in geval van delicten in strijd met de beroepsgedragsregels.
G4-SO10	Significante bestaande en potentiële negatieve impact voor de samenleving in de supply chain, alsmede de getroffen maatregelen.	Zie EN33

GRI indicator	Verwijzing	Directe beantwoording
G4-SO11	Aantal klachten over impact op de samenleving ingediend, aangepakt en opgelost door middel van formele klachtenprocedures.	Zie EN34
G4-PR1	Percentage van significante product- en service categorieën waarvoor de impact voor gezondheid en veiligheid wordt beoordeeld in het kader van verbetering.	Verslag Raad van Bestuur (Veiligheid) Veiligheid van reizigers, medewerkers en omwonenden staat bij ProRail centraal en is een van de strategische pijlers. Continue monitoring en verbeteren van veiligheid is daarom onderdeel van het beleid van ProRail. ProRail monitort zijn diensten op continue verbetering. Dit is geformaliseerd in het Veiligheid Management Systeem.
G4-PR2	Totaal aantal gevallen van niet-naleving van regelgeving en vrijwillige codes betreffende gevolgen voor gezondheid en veiligheid van producten en diensten gedurende de levensduur, naar type resultaat.	Verslag Raad van Bestuur (Veiligheid) In 2017 was er 1 constatering als gevolg van overtredingen voortvloeiende uit inspecties van ILT (Inspectie Leefomgeving & Transport) en ISZW (Inspectie Sociale Zaken & Werkgelegenheid).
G4-PR3	Type informatie over producten en diensten dat verplicht wordt gesteld door procedures en het percentage van belangrijke producten en diensten die onderhevig zijn aan dergelijke informatie-eisen.	ProRail verkoopt geen consumentenproducten. Deze indicator is niet relevant voor ProRail.
G4-PR4	Totaal aantal gevallen van niet-naleving van regelgeving en vrijwillige codes betreffende informatie over en etikettering van producten en diensten, naar type resultaat.	ProRail verkoopt geen consumentenproducten. Deze indicator is niet relevant voor ProRail.
G4-PR5	Resultaten van klanttevredenheid onderzoeken.	Stakeholderdialoog
G4-PR6	Verkoop van verboden of betwiste producten.	ProRail verkoopt geen consumentenproducten. Deze indicator is niet relevant voor ProRail.
G4-PR7	Totaal aantal gevallen van niet-naleving van regelgeving en vrijwillige codes betreffende marketingcommunicatie, waaronder reclame, promotie en sponsoring, naar type resultaat.	ProRail verkoopt geen consumentenproducten. Deze indicator is niet relevant voor ProRail.
G4-PR8	Totaal aantal gegronde klachten over inbreuken op de privacy van klanten en het kwijtraken van klantgegevens.	ProRail verkoopt geen consumentenproducten. Deze indicator is niet relevant voor ProRail.
G4-PR9	Monetaire waarde van significante boetes wegens het niet naleven van wet- en -regelgeving betreffende de levering en het gebruik van producten en diensten.	Totale waarde van boetes ten aanzien van het niet naleven van de spoorwegwet en de spoorveiligheidsrichtlijn bedroeg EUR 0,2 miljoen in 2017.

## DMA-overzicht

Materiële thema's	Bijbehorende GRI4 aspecten	Aspect afbakening						Management benadering	Bijbehorende KPI's
		Toeleverende industrie (materialen)	ProRail leveranciers	ProRail	Vervoerders	Reizigers	Samenleving / omgeving		
Duurzaam bouwen	Screening van leveranciers op milieucriteria		√					Professioneel opdrachtgeversschap, duurzaam GWW, CO <sub>2</sub> prestatieladder	GRI: EN32, EN33, EN34
Energie & CO <sub>2</sub> reductie	Energie Luchtemissies	√	√	√	√			Energieverbruik, CO <sub>2</sub> reductie in de keten	CO <sub>2</sub> prestatieladder trede 5 GRI: EN3, EN4, EN5, EN6, EN7, EN15, EN16, EN17
Veiligheid	Gezondheid & veiligheid van consumenten Gezondheid & veiligheid van medewerkers Arbeidsomstandigheden in de supply chain		√	√	√	√	√	Veilig reizen, werken, leven	Veilig reizen: STS passages Veilig leven: ongevallen, botsingen, ontsporingen, aantal dodelijke slachtoffers, zelfdodingen Veilig werken: veiligheidsladder, veiligheidsincidenten GRI: LA5, LA14, LA15, LA16, PR1, PR2
Geluids- & Trilling reductie	Impact op de gemeenschap						√	Duurzaam leven - geluids- en trillingenreductie	Aantal vermijdbare klachten GRI: SO1, SO2, SO11
Betrouwbaar spoor	Product verantwoordelijkheid				√	√		Punctueel spoor	Punctualiteit reizigersvervoer Punctualiteit regionale series Punctualiteit goederenvervoer Uitval TAO's (Treindienst aantastende onregelmatigheden)
Biodiversiteit & inpassing in leefomgeving	Biodiversiteit						√	Duurzaam leven - biodiversiteit	GRI: EN11, EN12, EN13, EN14
Aansluiting andere types OV	Producten en diensten				√	√		Tevredenheid en evaluatie van onze stakeholders	Er is op dit moment geen KPI waarmee dit gevolgd wordt
Vervoer gevaarlijke stoffen	Gezondheid & veiligheid van consumenten				√		√	Veilig leven - Informatie gevaarlijke stoffen (IGS)	Veilig leven: ongevallen, botsingen, ontsporingen

# Assurance-rapport van de onafhankelijke accountant

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

## Onze conclusie

Wij hebben de duurzaamheidsinformatie in het Jaarverslag van ProRail B.V. te Utrecht over 2017 beoordeeld. Een beoordelingsopdracht is gericht op het verkrijgen van een beperkte mate van zekerheid.

Op grond van onze werkzaamheden is ons niets gebleken op basis waarvan wij zouden moeten concluderen dat de duurzaamheidsinformatie geen, in alle van materieel belang zijnde aspecten, betrouwbare en toereikende weergave geeft van:

- het beleid en de bedrijfsvoering ten aanzien van maatschappelijk verantwoord ondernemen;
- de gebeurtenissen en de prestaties op dat gebied in 2017

in overeenstemming met de Sustainability Reporting Guidelines versie G4 (optie Comprehensive) van het Global Reporting Initiative (GRI) en de aanvullend gehanteerde verslaggevingscriteria zoals toegelicht in hoofdstuk Maatschappelijk verslagleggingsbeleid in het jaarverslag.

De duurzaamheidsinformatie bestaat uit de hoofdstukken Profiel, Spoorvervoer, Omgeving, Medewerkers, Stakeholderdialoog, Maatschappelijk verslagleggingsbeleid en GRI verslaglegging van het Jaarverslag.

## De basis voor onze conclusie

Wij hebben onze beoordelingsopdracht met betrekking tot de duurzaamheidsinformatie verricht in overeenstemming met Nederlands recht, waaronder de Nederlandse Standaard 3810N "Assurance-opdrachten inzake maatschappelijke verslagen". Onze verantwoordelijkheden op grond hiervan zijn beschreven in de sectie 'Onze verantwoordelijkheden voor de beoordeling van de duurzaamheidsinformatie'.

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

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

## Beperkingen in de reikwijdte van onze beoordelingsopdracht

### Ter vergelijking opgenomen informatie niet beoordeeld

Op de prestatie-indicatoren Reizigerspunctualiteit en Klanthinder over de periode 2015 tot en met 2016 is geen assurance-opdracht uitgevoerd. Daarom is de ter vergelijking opgenomen informatie en de daaraan gerelateerde toelichtingen over de periode 2015 tot en met 2016 niet beoordeeld.

### **Toekomstgerichte informatie niet onderzocht**

In de duurzaamheidsinformatie is toekomstgerichte informatie opgenomen in de vorm van ambities, strategie, plannen, verwachtingen en ramingen en risico-inschattingen. Inherent aan deze informatie is dat de werkelijke uitkomsten in de toekomst onzeker zijn. Wij geven geen zekerheid bij de veronderstellingen en de haalbaarheid van toekomstgerichte informatie in de duurzaamheidsinformatie.

### **Verwijzingen naar externe bronnen niet beoordeeld**

De verwijzingen naar externe bronnen of websites in de duurzaamheidsinformatie maken geen onderdeel uit van de duurzaamheidsinformatie die door ons is beoordeeld. Wij verstrekken derhalve geen zekerheid over deze informatie.

### **Materialiteit**

Op basis van onze professionele oordeelsvorming hebben wij materialiteitsniveaus bepaald voor elk relevant onderdeel van de duurzaamheidsinformatie en voor de duurzaamheidsinformatie als geheel. Bij het beoordelen van onze materialiteitsniveaus hebben wij kwantitatieve en kwalitatieve aspecten evenals de relevantie van informatie voor zowel belanghebbenden als de organisatie in ogenschouw genomen.

### **Verantwoordelijkheden van de raad van bestuur en de raad van commissarissen voor de duurzaamheidsinformatie**

De raad van bestuur is verantwoordelijk voor het opstellen van de duurzaamheidsinformatie in overeenstemming met Sustainability Reporting Guidelines versie G4 (optie Comprehensive) van GRI en de aanvullend gehanteerde verslaggevingscriteria zoals toegelicht in hoofdstuk Maatschappelijk verslagleggingsbeleid van het Jaarverslag, inclusief het identificeren van belanghebbenden en het bepalen van materiële onderwerpen. De door de raad van bestuur gemaakte keuzes ten aanzien van de reikwijdte van de duurzaamheidsinformatie en het verslaggevingsbeleid zijn uiteengezet in hoofdstuk Maatschappelijk verslagleggingsbeleid in het jaarverslag.

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

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

### **Onze verantwoordelijkheden voor de beoordeling van de duurzaamheidsinformatie**

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

De werkzaamheden die worden verricht bij het verkrijgen van een beperkte mate van zekerheid zijn gericht op het vaststellen van de plausibiliteit van informatie en variëren in aard en timing van, en zijn ook beperkter in omvang, dan die bij een assurance-opdracht gericht op het verkrijgen van een redelijke mate van zekerheid. De mate van zekerheid die wordt verkregen bij beoordelingsopdrachten is daarom ook aanzienlijk lager dan de zekerheid die wordt verkregen bij controleopdrachten.



Afwijkingen kunnen ontstaan als gevolg van fraude of fouten en zijn materieel indien redelijkerwijs kan worden verwacht dat deze, afzonderlijk of gezamenlijk, van invloed kunnen zijn op de beslissingen die gebruikers op basis van deze duurzaamheidsinformatie nemen. De materialiteit beïnvloedt de aard, timing en omvang van onze beoordelingswerkzaamheden en de evaluatie van het effect van onderkende afwijkingen op onze conclusie.

Wij passen de 'Nadere voorschriften kwaliteitssystemen' toe. Op grond daarvan beschikken wij over een samenhangend stelsel van kwaliteitsbeheersing inclusief vastgelegde richtlijnen en procedures inzake de naleving van ethische voorschriften, accountantsstandaarden en andere van toepassing zijnde wet- en regelgeving.

Wij hebben deze beoordelingsopdracht professioneel kritisch uitgevoerd met een multidisciplinair team en hebben waar relevant professionele oordeelsvorming toegepast in overeenstemming met de Nederlandse Standaard 3810N, de ethische voorschriften en de onafhankelijkheidseisen.

De werkzaamheden van onze beoordelingsopdracht bestonden onder andere uit:

- Het uitvoeren van een omgevingsanalyse en het verkrijgen van inzicht in de relevante maatschappelijke thema's en kwesties en de kenmerken van de organisatie.
- Het evalueren van de geschiktheid van de gebruikte verslaggevingscriteria, de consistente toepassing hiervan en de toelichtingen die daarover in de duurzaamheidsinformatie staan, waaronder het evalueren van de uitkomsten van de dialoog met belanghebbenden en het evalueren van de redelijkheid van schattingen gemaakt door de raad van bestuur.
- Het verkrijgen van inzicht in de verslaggevingsprocessen die ten grondslag liggen aan de gerapporteerde duurzaamheidsinformatie, inclusief het op hoofdlijnen kennis nemen van de interne beheersingsmaatregelen, voor zover relevant voor onze beoordelingsopdracht;
- Het aansluiten van de relevante financiële informatie met de jaarrekening;
- Het identificeren van gebieden in de duurzaamheidsinformatie waar waarschijnlijk afwijkingen van materieel belang als gevolg van fouten of fraude zich zullen voordoen en het op basis van deze risico-analyse uitvoeren van verdere werkzaamheden gericht op het vaststellen van de plausibiliteit van de duurzaamheidsinformatie. Deze werkzaamheden bestonden onder meer uit:
  - Het afnemen van interviews met relevante medewerkers verantwoordelijk voor de duurzaamheidsstrategie, het duurzaamheidsbeleid en de duurzaamheidsprestaties.
  - Het afnemen van interviews met relevante medewerkers verantwoordelijk voor:
    - het aanleveren van de duurzaamheidsinformatie voor,
    - het uitvoeren van interne controles op, en de consolidatie van gegevens in de duurzaamheidsinformatie;
  - Het op basis van beperkte deelwaarnemingen beoordelen van relevante interne en externe documentatie; en
  - Het analytisch evalueren van data en trends aangeleverd voor opname in het jaarverslag.
- Het evalueren van de presentatie, structuur en inhoud van de duurzaamheidsinformatie als geheel, inclusief de daarin opgenomen toelichtingen, ten opzichte van de gehanteerde verslaggevingscriteria.

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

Utrecht, 6 april 2018

Ernst & Young Accountants LLP

drs. J. Niewold RA





# Jaarrekening 2017

Jaarrekening

# Balans per 31 december 2017

(vóór verwerking van het resultaat)

Bedragen in miljoenen euro's

<b>Activa</b>		<b>31 december 2017</b>	<b>31 december 2016</b>
<b>Vaste activa</b>			
Materiële vaste activa	1	18.099	17.905
Financiële vaste activa	2	-	6
		<b>18.099</b>	<b>17.911</b>
<b>Vlottende activa</b>			
Vorderingen	3	234	400
Liquide middelen	4	377	509
		<b>611</b>	<b>909</b>
<b>Totaal Activa</b>		<b>18.710</b>	<b>18.820</b>

<b>Passiva</b>		<b>31 december 2017</b>	<b>31 december 2016</b>
<b>Eigen vermogen</b>	5		
Gestort kapitaal		0,02	0,02
Wettelijke reserve		-	1
Agio		1.599	1.599
Overige reserve		5	5
Onverdeeld resultaat		-	-
		<b>1.604</b>	<b>1.605</b>
<b>Vorzieningen</b>	6	22	17
<b>Langlopende schulden</b>	7	16.259	16.193
<b>Kortlopende schulden</b>	8	825	1.005
<b>Totaal Passiva</b>		<b>18.710</b>	<b>18.820</b>

# Winst- en verliesrekening over 2017

Bedragen in miljoenen euro's

	2017	2016
<b>Netto omzet</b>		
Exploitatiebijdragen Rijksoverheid	796	762
Gebruiksvergoeding	<u>332</u>	<u>350</u>
	<b>1.128</b>	<b>1.112</b>
Geactiveerde productie eigen bedrijf	111	98
Overige bedrijfsopbrengsten	<u>47</u>	<u>44</u>
<b>Bedrijfsopbrengsten</b>	<b>10</b>	<b>1.254</b>
<b>Exploitatielasten</b>	<b>11</b>	
Kosten van uitbesteed werk	-718	-704
Lonen en salarissen	-277	-257
Sociale lasten	-56	-49
Afschrijvingskosten	-112	-117
Overige waardeveranderingen vaste activa	-6	-18
Overige bedrijfslasten	<u>-141</u>	<u>-120</u>
	<b>-1.310</b>	<b>-1.265</b>
Financiële baten en lasten	12	<u>-15</u>
Resultaat uit gewone bedrijfsuitoefening voor resultaat deelneming en mutatie egalisatierekening	13	<u>-39</u>
Resultaat deelnemingen		5
Mutatie egalisatierekening	14	<u>34</u>
<b>Resultaat uit gewone bedrijfsuitoefening voor belastingen</b>		<b>-</b>
Belastingen	15	<u>-</u>
<b>Resultaat na belastingen</b>		<b>-</b>

# Kasstroomoverzicht 2017

Bedragen in miljoenen euro's

	2017	2016
Ontvangsten vanuit Infrastructuurfonds	1.115	865
Ontvangsten van vervoerders	336	360
Ontvangsten van derden	43	38
<b>Ontvangsten beheer en onderhoud</b>	<b>1.494</b>	<b>1.263</b>
Leveranciers beheer en onderhoud	-884	-952
Apparaat en personeel	-343	-288
<b>Betalingen beheer en onderhoud</b>	<b>-1.227</b>	<b>-1.240</b>
Afdracht belastingsdienst	-88	-39
<b>Kasstroom uit bedrijfsoperaties</b>	<b>179</b>	<b>-15</b>
Ontvangen interest	-	0,4
Betaalde interest	-13	-13
<b>Kasstroom uit operationele activiteiten</b>	<b>166</b>	<b>-28</b>
Ontvangsten vanuit Infrastructuurfonds	716	771
Ontvangsten van derden	341	306
Ontvangsten uit specials	23	-
Leveranciers uitbreiding en vervanging	-1.078	-1.090
Apparaat en personeel	-143	-139
<b>Kasstroom uit investeringsactiviteiten</b>	<b>-141</b>	<b>-152</b>
Aflossing leningen	-166	-
Overig	9	-
<b>Kasstroom uit financieringsactiviteiten</b>	<b>-157</b>	<b>-</b>
<b>Totale kasstroom</b>	<b>-132</b>	<b>-180</b>
Liquide middelen einde boekjaar	377	509
Liquide middelen begin boekjaar	509	689
<b>Mutatie liquide middelen</b>	<b>-132</b>	<b>-180</b>

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

## Algemeen

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

ProRail is houder van de beheerconcessie van de Nederlandse hoofdspoorwegen. In de beheerconcessie staan de afspraken tussen ProRail en overheid over beheer en onderhoud van het spoor - onder meer over beschikbaarheid en betrouwbaarheid, maar ook over de kwaliteit van de informatievoorziening. In december 2014 is de Beheerconcessie 2015-2025 aan ProRail verleend.

## Aandeelhouder

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

## Structuur van de onderneming

ProRail B.V. is een niet-beursgenoteerde vennootschap, gevestigd te Utrecht en geregistreerd bij de Kamer van Koophandel te Utrecht onder nummer 30124359. In de statuten is opgenomen dat het bestuur van de vennootschap wordt gevormd door drie statutaire bestuurders. De raad van commissarissen houdt toezicht.

## Verslaggevingsperiode

Deze jaarrekening heeft betrekking op het boekjaar 2017, dat is geëindigd op balansdatum 31 december 2017.

## Toegepaste standaarden

De jaarrekening is opgesteld in overeenstemming met de wettelijke bepalingen van Titel 9 Boek 2 van het Burgerlijk Wetboek en de uitspraken van de Richtlijnen voor de Jaarverslaggeving, uitgegeven door de Raad voor de Jaarverslaggeving. De hierna uiteengezette grondslagen voor de financiële verslaggeving zijn consistent toegepast voor de gepresenteerde perioden in deze jaarrekening.

## Continuïteit

Deze jaarrekening is opgesteld uitgaande van de continuïteitsveronderstelling.

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

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

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

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

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

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

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

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

## Presentatie

ProRail is de enige spoorweginfrabeheerder in Nederland en voert deze taken uit op basis van een beheerconcessie verleend door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Voor het inzicht wordt daarom afgeweken van de standaard indeling en model. De gehanteerde benamingen in de verloopstaat materiële vaste activa wijken af van de standaardindeling (artikel 366 lid 1 Titel 9 BW 2) teneinde een beter inzicht te geven en beter aan te sluiten bij de aard van het bedrijf conform artikel 362 lid 4 Titel 9 BW 2. Hiertoe is de onderverdeling van de 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

De opstelling van de jaarrekening vereist dat het management oordelen vormt en schattingen en veronderstellingen maakt die van invloed zijn op de toepassing van grondslagen en de gerapporteerde waarde van activa en verplichtingen, en van baten en lasten. De daadwerkelijke uitkomsten kunnen afwijken van deze schattingen. De schattingen en onderliggende



veronderstellingen worden voortdurend beoordeeld. Herzieningen van schattingen worden opgenomen in de periode waarin de schatting wordt herzien en in toekomstige perioden waarvoor de herziening gevolgen heeft.

De volgende waarderingsgrondslagen zijn naar de mening van het management het meest kritisch voor het weergeven van de financiële positie en vereisen schattingen en veronderstellingen:

- gebruiksduren van materiële vaste activa
- bijzondere waardeverminderingen van vaste activa
- omvang van voorzieningen
- investeringsbijdrage inzake AK schommelfonds

## Afrondingsverschillen

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

## Financiële instrumenten

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

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

### ***Handels- en overige vorderingen***

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

### ***Lang- en kortlopende schulden en overige financiële verplichtingen***

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

### ***Bijzondere waardeverminderingen financiële activa***

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

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

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

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

## **Activa**

### ***Materiële vaste activa***

#### **Waardering**

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

De aanschafwaarde bestaat uit de investeringsuitgaven die verband houden met het verkrijgen of vervaardigen van het activum, inclusief de kosten van de door eigen personeel verrichte werkzaamheden (geactiveerde productie eigen bedrijf). In de aanschafwaarde wordt geen rente over investeringen tijdens de bouw begrepen. Kosten van groot onderhoud aan materiële vaste activa (en dus kosten welke gerelateerd zijn aan het instandhouden van een actief, zoals schilderen van objecten), worden direct ten laste gebracht van de winst- en verliesrekening.

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

#### **Afschrijvingen**

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

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

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

	Ondergrens	Bovengrens	Gemiddelde afschrijvingstermijn
Dragen, geleiden en doorsnijden	-	120	45
Energie	15	80	32
Transfer	10	100	43
Beheersen en communicatie	3	30	12
Beveiligen	15	75	33

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

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

#### **Bijzondere waardevermindering**

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

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, rekening houdende met afschrijvingen die zouden zijn verantwoord indien in voorgaande jaren geen bijzondere waardevermindering was verwerkt.

#### ***Financiële vaste activa***

##### **Deelnemingen**

Deelnemingen waarin invloed van betekenis op het zakelijke en financiële beleid kan worden uitgeoefend, worden gewaardeerd volgens de nettovermogenswaarde. Bij de bepaling van de nettovermogenswaarde worden de waarderingsgrondslagen van ProRail gehanteerd. Resultaten op transacties waarbij overdracht van activa en passiva tussen ProRail en haar deelnemingen en tussen deelnemingen onderling heeft plaatsgevonden, worden geëlimineerd voor zover deze als niet gerealiseerd kunnen worden beschouwd.

##### **Overige financiële activa**

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

### **Liquide middelen**

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

### **Passiva**

#### ***Eigen vermogen***

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

#### ***Voorzieningen***

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

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

De voorziening jubileumuitkering wordt opgenomen tegen de contante waarde, de overige voorzieningen worden gewaardeerd tegen de nominale waarde van de uitgaven die naar verwachting noodzakelijk zijn om de verplichtingen en verliezen af te wikkelen.

#### **Reorganisatievoorziening**

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

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

#### **Voorziening uit hoofde van claims, geschillen en rechtsgedingen**

Een voorziening uit hoofde van claims, geschillen en rechtsgedingen wordt gevormd indien het waarschijnlijk is dat ProRail in een procedure zal worden veroordeeld. De voorziening betreft de beste schatting van het bedrag waarvoor de verplichting kan worden afgewikkeld.

#### **Jubileumvoorziening**

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

#### ***Lang- en kortlopende schulden***

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

#### **Investeringsbijdrage**

Ontvangen investeringsbijdragen van de Rijksoverheid en derden ten behoeve van de financiering van materiële vaste activa worden onder de lang- en kortlopende schulden verantwoord.

### ***Pensioenen***

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

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

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

### ***Egalisatierekening***

De door ProRail te vormen egalisatiereserve, als bedoeld in artikel 4:72, van de Algemene wet bestuursrecht, wordt als een egalisatierekening verantwoord in de jaarrekening. Op de egalisatierekening is het saldo verantwoord van de historische resultaten uit gewone bedrijfsuitoefening en door de Rijksoverheid ingehouden taakstellingen bij het verlenen van de subsidiebeschikking. Het verschil tussen de vastgestelde subsidie en de werkelijke kosten waarvoor subsidie wordt verleend, komt ten gunste onderscheidenlijk ten laste van de egalisatierekening. Dit saldo wordt afhankelijk van een debet of credit stand, als overlopend actief respectievelijk overlopend passief verantwoord.

### **Resultaatbepaling**

#### ***Opbrengstverantwoording***

##### **Netto-omzet**

Onder de Exploitatiebijdragen Rijksoverheid worden de van de Rijksoverheid verkregen middelen voor capaciteitsmanagement, verkeersleiding, onderhoud en kapitaallasten 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 van de winst- en verliesrekening komt in het jaar waarin de ermee samenhangende bestedingen worden verwerkt.

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

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

##### **Geactiveerde productie eigen bedrijf**

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

##### **Overige bedrijfsopbrengsten**

Onder Overige bedrijfsopbrengsten zijn opgenomen de opbrengsten van de voor derden uitgevoerde werkzaamheden uit hoofde van door ProRail verrichte diensten, zoals detachering van treindienstleiders.

### ***Kosten***

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

### ***Rentebaten en rentelasten***

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

### ***Belastingen***

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

## **Grondslagen voor het kasstroomoverzicht**

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

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

## **Bepaling reële waarde**

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

De kortlopende schulden bestaan hoofdzakelijk uit schulden aan leveranciers en de Rijksoverheid. De reële waarde van de kortlopende schulden is nagenoeg gelijk aan de marktwaarde als gevolg van de korte looptijden van de betreffende instrumenten.

# 1. Materiële vaste activa

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	<b>Dragen, geleiden en doorsnijden</b>	<b>Beheersen en Energiecommunicatie</b>	<b>Beveiligen</b>	<b>Werken in Transferconstructie</b>	<b>Totaal</b>
<b>Stand per 31 december 2016</b>					
Aanschafwaarde	17.230	2.265	1.396	2.134	26.500
Cumulatieve afschrijvingen	-5.136	-808	-852	-1.143	-8.595
<b>Boekwaarde</b>	<b>12.094</b>	<b>1.457</b>	<b>544</b>	<b>991</b>	<b>17.905</b>

<b>Mutaties in de boekwaarde</b>					
Investerings	-	-	-	-	900
Ingebruikname	479	52	80	50	-768
Desinvesteringen	-27	-1	-	-1	-29
Afschrijvingen	-306	-53	-81	-74	-69
Bijzondere waardeverminderingen	-9	-	-	-	-9
Overige mutaties	-43	-7	-2	-6	-24
<b>Saldo</b>	<b>94</b>	<b>-9</b>	<b>-3</b>	<b>-30</b>	<b>108</b>

<b>Stand per 31 december 2017</b>					
Aanschafwaarde	17.496	2.303	1.466	2.157	27.094
Cumulatieve afschrijvingen	-5.308	-855	-925	-1.196	-8.995
<b>Boekwaarde</b>	<b>12.188</b>	<b>1.448</b>	<b>541</b>	<b>961</b>	<b>18.099</b>

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

## Categorieën materiële vaste activa

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	<b>Dragen, geleiden en doorsnijden</b>	<b>Energie</b>	<b>Beheersen en communicatie</b>	<b>Beveiligen</b>	<b>Transfer</b>
Terreinen	818	-	-	-	-
Aardebaan (inclusief voorzieningen)	1.006	-	-	-	-
Gebouwen	251	-	-	-	-
Bovenbouw (inclusief ballast)	3.287	-	-	-	-
Bruggen	3.703	-	-	-	-
Tunnels	2.141	-	-	-	-
Overig Dragen, geleiden en doorsnijden: o.a. overwegen en geluidsschermen	982	-	-	-	-
Overig Beheersen en communicatie: o.a. hard- software, apparatuur	-	-	541	-	-
Bovenleiding en draagconstructies	-	848	-	-	-
Onderstations/voedingsinstallaties	-	600	-	-	-
Baanvak- en emplacementsbeveiliging	-	-	-	961	-
Perrons, inclusief overkappingen	-	-	-	-	866
Toegang tot perrons (zoals: roltrappen, liften, bruggen en tunnels)	-	-	-	-	474
Publiek aandeel in stationsgebouwen	-	-	-	-	466
Fietsenstallingen	-	-	-	-	244
	<b>12.188</b>	<b>1.448</b>	<b>541</b>	<b>961</b>	<b>2.050</b>

## Investeringsen

De investeringen in materiële vaste activa bedroegen in 2017 EUR 929 miljoen en zijn 11% lager dan in 2016 (EUR 1.044 miljoen). In de verloopstaat materiële vaste activa zijn de projectgerelateerde kosten die niet voor activering in aanmerking komen á EUR 29 miljoen in mindering gebracht op de investeringen. Van het totaal aan investeringen in 2017 is EUR 757 miljoen gefinancierd door ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (2016: EUR 771 miljoen) en EUR 172 miljoen door derden (2016: EUR 273 miljoen).

## Ingebruikname

De in gebruik genomen vaste activa bedraagt in 2017 EUR 768 miljoen en heeft onder andere betrekking op bovenbouwvernieuwingsprojecten en onderdelen van grote stationsprojecten (Utrecht).

## Bijzondere waardeverminderingen

Het bedrag van EUR 9 miljoen vermeld onder de bijzondere waardeverminderingen betreft een afwaardering inzake aangekochte grond.

## Overige mutaties

Onder overige mutaties zijn overboekingen opgenomen van categorieën activa naar aanleiding van recente inzichten in de verschillende typen objecten, waaronder met name herrubriceringen in verband met herbeoordeling van het economisch eigendom van de onderliggende activa. Van het totaalbedrag van EUR 85 miljoen heeft EUR 61 miljoen betrekking op de overdracht van het tracé Hoekse Lijn.



## Buiten afschrijving geraakte activa

De materiële vaste activa bevat een groot aantal objecten waarvan de afschrijvingstermijn is verstreken en daarmee de betreffende objecten buiten afschrijving zijn 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

Onder deelnemingen waren opgenomen het belang in Relined B.V. en het belang in Keyrail B.V.

#### Relined B.V.

Op 17 februari 2017 is het belang in de deelneming Relined B.V. verkocht aan Tennet B.V. voor een bedrag van EUR 5 miljoen.

#### Keyrail B.V.

Ultimo 2016 had ProRail B.V. een belang van 50% in Keyrail B.V. Keyrail B.V. beheerde en exploiteerde de goederenspoorlijn tussen de Rotterdamse haven en de grens van Nederland met Duitsland (de havenspoorlijn en de Betuweroute). Deze activiteiten zijn per 1 juli 2015 geïntegreerd binnen ProRail B.V. Gedurende 2017 heeft ProRail B.V. het resterend aandelenkapitaal overgenomen en is vervolgens overgegaan tot liquidatie van de entiteit. De liquidatie van Keyrail B.V. is per 31 december 2017 volledig afgerond.

### Vorderingen op deelnemingen

De vordering op deelnemingen 2016 betrof de rekening courant verhouding met de deelneming Relined B.V.

## 3. Vorderingen

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	<b>2017</b>	<b>2016</b>
Vorderingen op derden	32	51
Vordering op de Rijksoverheid	82	176
Vordering op Spoorwegpensioenfonds	-	39
Vorderingen op deelnemingen	-	3
Vorderingen omzetbelasting	29	-
Vorderingen omgevingswerken	20	16
Overige vorderingen / Overlopende activa	71	115
	<b>234</b>	<b>400</b>

Bij de waardering van de vorderingen is bij de vorderingen op derden en vorderingen uit hoofde van door derden veroorzaakte schades rekening gehouden met mogelijke oninbaarheid van EUR 8 miljoen (2016: EUR 8 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 Spoorwegpensioenfonds

Ultimo 2015 is ProRail B.V. met het Spoorwegpensioenfonds en NS overeengekomen dat de overeenkomsten uit 2005 over het premiepad komen te vervallen en worden vervangen door een nieuwe overeenkomst. Door het vervallen van de in de overeenkomsten genoemde afspraken is door het Spoorwegpensioenfonds EUR 79 miljoen ter beschikking van ProRail B.V. gekomen.

De vordering op het Spoorwegpensioenfonds wordt in de periode 1 januari 2016 tot en met 31 december 2017 maandelijks verrekend met de maandelijks afdracht van de premiebetaling aan het Spoorwegpensioenfonds. Dit verklaart dan ook de afname tot nihil van de vordering Spoorwegpensioenfonds ultimo kalenderjaar 2017.

## Vordering deelnemingen

De vordering op de deelnemingen bedraagt ultimo 2017 EUR - miljoen (2016: EUR 3 miljoen) en hadden betrekking op vooruitbetaalde bedragen inzake onder andere huur.

## 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.

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	<b>2017</b>	<b>2016</b>
<b>Stand vordering omgevingswerken per 1 januari</b>	<b>16</b>	<b>16</b>
Kosten in het boekjaar	48	88
Gedeclareerde bedragen in het boekjaar	-44	-88
<b>Stand vordering omgevingswerken per 31 december</b>	<b>20</b>	<b>16</b>

Naast de vordering omgevingswerken heeft ProRail tevens een positie inzake de omgevingswerken verantwoord onder de schulden, 'vooruit gefactureerde bedragen derden' van EUR 4 miljoen ultimo 2017 (2016: EUR 4 miljoen).

## Overige vorderingen / Overlopende activa

De overlopende activa bestaan met name uit vooruitbetalingen en nog te factureren bedragen. Bij vooruitbetalingen met een langlopend karakter zijn tevens bankgaranties afgegeven. Voor details omtrent de garanties verwijzen wij naar de sectie liquide middelen.

## 4. Liquide middelen

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	<b>2017</b>	<b>2016</b>
<b>Totaal banktegoeden</b>	<b>377</b>	<b>509</b>

ProRail houdt haar banktegoeden aan op een speciale rekening bij het ministerie van Financiën conform de Wet financiering decentrale overheden.

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

In de liquide middelen is een bedrag van EUR 1,2 miljoen (2016: EUR 0,5 miljoen) aan afgegeven garanties voor met name huurovereenkomsten begrepen. Over dit bedrag kan ProRail niet vrij beschikken.

## 5. Eigen vermogen

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	<b>Gestort kapitaal</b>	<b>Wettelijke reserve</b>	<b>Agio</b>	<b>Overige reserves</b>	<b>Onverdeeld resultaat</b>	<b>Totaal</b>
<b>Stand per 31 december 2016</b>	0,02	1,0	1.599	5	-	1.605
<b>Mutaties</b>						
Resultaat deelnemingen	-	-1	-	-	-	-1
Resultaat lopend boekjaar	-	-	-	-	-	-
<b>Stand per 31 december 2017</b>	<b>0,02</b>	<b>-</b>	<b>1.599</b>	<b>5</b>	<b>-</b>	<b>1.604</b>

### 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 (2016: 44 aandelen) en bedraagt EUR 19.800 (2016: EUR 19.800). Alle geplaatste en volgestorte aandelen zijn via Railinfratrust B.V. (statutair gevestigd te Utrecht) in handen van de Nederlandse Staat, waarvoor het aandeelhouderschap is ondergebracht bij het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, gevestigd te 's-Gravenhage.

### Wettelijke reserve

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

### Agio

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

### Overige reserves

De overige reserves bevatten de vrij uitkeerbare reserves.

### Onverdeeld resultaat

Onder het onverdeeld resultaat zijn de jaarlijkse exploitatieresultaten verantwoord. In 2017 is een nettoresultaat van EUR – miljoen (2016: EUR – miljoen) behaald.

## 6. Voorzieningen

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	Jubileumuitkeringen	Overig	Totaal
<b>Stand per 31 december 2016</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>17</b>
Mutaties			
Toevoegingen	1	7	8
Onttrekkingen	-1	-1	-2
Vrijval	0	-1	-1
<b>Stand per 31 december 2017</b>	<b>8</b>	<b>14</b>	<b>22</b>

### Jubileumuitkeringen

Medewerkers van ProRail ontvangen een jubileumgratificatie bij een dienstverband van 12,5 jaar, 25 jaar en 40 jaar. De vergoeding bij het 12,5 jaar dienstverband bedraagt 25% van het cao maandloon. Bij een dienstverband van 25 en 40 jaar ontvangt een medewerker een gratificatie van eenmaal het CAO-maandloon. De voorziening bevat de voorwaardelijk opgebouwde rechten van medewerkers per 31 december 2017.

De gehanteerde veronderstellingen zijn als volgt:

	2017	2016
Disconteringsvoet	0,84%	0,92%
Arbeidsongeschiktheidsrisico (leeftijdsafhankelijk)	0,13%-1,72%	0,13%-1,72%
Kans uitdiensttreding (leeftijdsafhankelijk)	1%-5%	1%-5%
Algemene loonronde	2%	2%
Individuele verhogingen (leeftijdsafhankelijk)	0%-4%	0%-4%

Het kortlopend gedeelte van de jubileumvoorziening bedraagt EUR 0,4 miljoen.

### Overig

De voorziening overig 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.

## 7. Langlopende schulden

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2017	2016
Onderhandse leningen	148	314
Pensioenpremie	15	34
Overlopende passiva	16.096	15.845
	<b>16.259</b>	<b>16.193</b>

## Onderhandse leningen

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	Ministerie van Financiën	Institutionele beleggers	Totaal	
<b>Stand per 31 december 2016</b>		241	73	314
Mutaties				
Toevoegingen		-	-	-
Aflossingen		-166	-	-166
<b>Stand per 31 december 2017</b>		75	73	148

Specificatie onderhandse leningen:

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	< 1 jaar	1 - 5 jaar	> 5 jaar	Totaal
2% tot 4%	-	75	-	75
4% tot 6%	-	-	-	-
6% tot 8%	-	-	73	73
	-	75	73	148

## Reële waarde

De reële waarde van de onderhandse leningen bedraagt EUR 199 miljoen (2016: EUR 382 miljoen) en is bepaald met behulp van beschikbare marktinformatie en schattingsmethoden. De marktwaarde van de onderhandse leningen is geschat aan de hand van de contante waarde van de toekomstige kasstromen tegen de geldende marktrente. Als grondslag voor de marktrente is hierbij gebruik gemaakt van rentevoeten op Europese staatsleningen met vergelijkbare looptijd.

## Pensioenpremie

ProRail heeft met het ontstaan van de vordering op het Spoorwegpensioenfonds in 2015 (EUR 79 miljoen) de verplichting om deze gelden aan te wenden voor pensioendoeleinden. ProRail B.V. gebruikt deze gelden voor het verschil tussen de werkelijke 24% pensioenpremie en de betaalde pensioenpremie uit het premiepad zoals overeengekomen met de vakbonden tot en met 2021.

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	Totaal
<b>Stand per 31 december 2016</b>	55
Mutaties	
Toevoeging	-
Onttrekking	21
Vrijval	-
<b>Stand per 31 december 2017</b>	34
Verplichting premiepad – kortlopend	19
Verplichting premiepad – langlopend	15
<b>Stand per 31 december 2017</b>	34

## Overlopende passiva

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2017	2016
Vooruitontvangen omgevingswerken	167	165
Investeringsbijdragen	15.929	15.680
	<b>16.096</b>	<b>15.845</b>

## Vooruitontvangen omgevingswerken

ProRail voert in opdracht van derden, voornamelijk gemeenten en provincies, werken uit zoals onderdoorgangen, spoorwegovergangen en geluidswallen. Deze partijen hebben aan ProRail een vergoeding betaald bij oplevering van het werk of betalen jaarlijkse vergoedingen. Deze vergoedingen worden door ProRail onder de schulden verantwoord ter financiering van periodiek onderhoud aan en toekomstige vernieuwing van deze objecten. Hiernaast is er sprake van oprenting tegen 0,521 % (2016: 0,312 %). Ten aanzien van de aanwending bij onderhoud wordt verondersteld dat deze gelijk is aan de jaarlijkse bijdragen en oprenting over de gestorte afkoopsommen (EUR 7 miljoen). Indien niet langer sprake is van een verplichting tot vernieuwing leidt dit tot een vrijval. In 2017 bedroeg de vrijval EUR 1 miljoen. De verantwoorde bijdrage inzake omgevingswerken heeft overwegend een langlopend karakter.

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	Onderhoud	Vernieuwing	Totaal
<b>Stand per 31 december 2016</b>	<b>36</b>	<b>137</b>	<b>173</b>
Mutaties			
Bijdragen	11	3	14
Oprenting	-	1	1
Aanwending	-7	-3	-10
Vrijval	-1	-1	-2
<b>Stand per 31 december 2017</b>	<b>39</b>	<b>138</b>	<b>177</b>
Omgevingswerken – kortlopend	7	3	10
Omgevingswerken – langlopend	32	135	167
<b>Stand per 31 december 2017</b>	<b>39</b>	<b>138</b>	<b>177</b>

## 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. Het aandeel waarover niet wordt afgeschreven heeft betrekking op terreinen en bedraagt EUR 664 miljoen (2016: 652 miljoen).

Onder de investeringsbijdragen is een bedrag van EUR 55 miljoen (2016: EUR 63 miljoen) opgenomen voor verwachte tekorten op de dekking van de kosten voor Projectmanagement, Engineering, Administratie en Toezicht (PEAT) die gemaakt worden in de planuitwerkingsfase en de realisatiefase van een project (AK schommelfonds).

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	<b>Rijksoverheid</b>	<b>Derden</b>	<b>Totaal</b>
<b>Stand per 31 december 2016</b>	<b>13.906</b>	<b>2.259</b>	<b>16.165</b>
Mutaties			
Ontvangen bijdragen	685	176	861
Desinvesteringen	-53	-8	-61
Afschrijvingen	-417	-54	-471
Overige mutaties	-55	-12	-67
<b>Stand per 31 december 2017</b>	<b>14.066</b>	<b>2.361</b>	<b>16.427</b>
Investeringsbijdrage - kortlopend	426	71	497
Investeringsbijdrage - langlopend	13.640	2.289	15.929
<b>Stand per 31 december 2017</b>	<b>14.066</b>	<b>2.360</b>	<b>16.426</b>

### Ontvangen bijdragen

De toevoegingen van de investeringsbijdragen betreffen de ontvangen bijdragen van de Rijksoverheid voor 2017 van EUR 685 miljoen (2016: EUR 701 miljoen) en van derden, met name gemeenten en provincies van EUR 176 miljoen (2016: EUR 271 miljoen).

### Desinvesteringen

De amortisatie als gevolg van desinvesteringen hebben grotendeels betrekking op projecten binnen de categorie Werken in constructie en op boekwaardeverliezen.

### Afschrijvingen

De amortisatie als gevolg van afschrijvingen betreffen de vrijval van investeringsbijdragen ten gunste van de winst- en verliesrekening. Deze staan tegenover de betreffende afschrijvingskosten van de materiële vaste activa.

### Overige mutaties

De overige mutaties op de investeringsbijdragen hebben met name betrekking op de herrubricering in verband met een herbeoordeling van het economisch eigendom van de onderliggende activa.

## 8. Kortlopende schulden

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	<b>2017</b>	<b>2016</b>
Leveranciers en handelscrediteuren	53	54
Schulden aan deelnemingen	-	-
Kortlopende schulden Rijksoverheid	18	28
Belastingen en sociale lasten	13	15
Overige kortlopende schulden	234	374
Overlopende passiva	507	534
	<b>825</b>	<b>1.005</b>

De kortlopende schulden hebben een looptijd korter dan 1 jaar.

### Leveranciers en handelscrediteuren

Onder de leveranciers en handelscrediteuren zijn opgenomen de ontvangen en nog niet betaalde facturen met name van aannemers voor lopende projecten en onderhoud aan de spoorinfrastructuur.

## Kortlopende schulden Rijksoverheid

De kortlopende schulden Rijksoverheid hebben met name betrekking op terug te betalen beschikte middelen.

## Belastingen en sociale lasten

De kortlopende schulden inzake belastingen en sociale lasten bestaan uit de te betalen loonheffing over december 2017 van EUR 13 miljoen (2016: EUR 12 miljoen).

## Overige kortlopende schulden

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2017	2016
<b>Rijksoverheid</b>		
Voorfinanciering van geormerkte programma's	8	19
Vooruitontvangen subsidiegelden aanleg (MIRT)	8	45
Overloop van ontvangen subsidiebijdragen naar volgende jaren	-	6
Vooruitontvangen subsidie kapitaallasten en onderhoud (BOV)	-	82
<b>Derden</b>		
Af te dragen rente van onderhandse leningen	-	1
Vooruitontvangen gelden van de Europese Unie	-	6
Vooruitontvangen gelden van lagere overheden en derden	69	50
FENS-projecten	2	3
Diverse personeelsaanspraken (vakantiegeld en vrijetijdsaanspraken)	15	19
Vooruitgefactureerde bedragen aan derden	4	4
Nog te ontvangen facturen	106	119
Overige nog te betalen kosten	22	20
	<b>234</b>	<b>374</b>

## Nog te ontvangen facturen

In de nog te ontvangen facturen was per ultimo 2016 een verplichting aan de vervoerders van EUR 8,9 miljoen opgenomen inzake de herberekening gebruiksvergoedingstarieven over dienstregelingsjaren 2015 en 2016, dit naar aanleiding van het ACM besluit zoals in 2016 is genomen hieromtrent. Deze verplichting is in 2016 in de winst- en verliesrekening in mindering gebracht op de post gebruiksvergoeding.

## Overlopende passiva

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2017	2016
Investeringsbijdragen	497	485
Vooruitontvangen omgevingswerken	10	8
Bijdragen inzake stationsprojecten	3	2
Egalisatierekening	-3	31
Fonds winterweer	-	7
	<b>507</b>	<b>534</b>

## Investeringsbijdragen

De investeringsbijdragen betreft de door de Rijksoverheid of derden betaalde vergoedingen voor investeringsprojecten. De aanwending vindt plaats naar rato van afschrijvingen en desinvesteringen op de door genoemde partijen gefinancierde materiële vaste activa.



## Vooruitontvangen omgevingswerken

De verantwoorde bijdrage inzake omgevingswerken heeft overwegend een langlopend karakter. Het kortlopende deel van de bijdrage heeft betrekking op de jaarlijkse aanwending voor de uitvoering van de onderhoudswerkzaamheden.

## Bijdragen inzake stationsprojecten

Ten behoeve van de financiering van commerciële voorzieningen in grote stations vernieuwingsprojecten, de zogeheten Nieuwe Sleutel Projecten, is door NS Stations (voorheen: NS Poort) in totaal EUR 113 miljoen (prijspeil 1 januari 2006) toegezegd. Op de initiële overeenkomsten zijn indexeringen toegepast voor in totaal EUR 14 miljoen en zijn contractwijzigingen overeengekomen voor in totaal EUR -10 miljoen, waarmee het totaal van de overeengekomen toezeggingen EUR 117 miljoen bedraagt. Het verloop van deze bijdragen in 2017 is:

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	<b>Bijdragen</b>	<b>Rente</b>	<b>Aanwending</b>	<b>Totaal</b>
<b>Stand per 31 december 2016</b>	81	2	-81	2
Mutaties	5	-	-4	1
<b>Stand per 31 december 2017</b>	<b>86</b>	<b>2</b>	<b>-85</b>	<b>3</b>

## Egalisatierekening

De egalisatierekening is het saldo van de in het verleden gerealiseerde resultaten uit gewone bedrijfsuitoefening en door de Rijksoverheid ingehouden taakstellingen bij het verlenen van de subsidiebeschikkingen. Dit saldo wordt verantwoord als overlopend passief.

<b>Bedragen in miljoenen euro's</b>	<b>2017</b>	<b>2016</b>
Stand per 1 januari	31	57
Mutaties		
Resultaat	-34	-26
Overige	-	-
Stand per 31 december	-3	31

### Mutatie resultaat

Het resultaat 2017 van EUR 34 miljoen negatief (2016: EUR 26 miljoen negatief) betreft het verschil tussen de verleende subsidie in 2017 en de werkelijke kosten van de door subsidieverlener opgedragen taken.

## Fonds winterweer

Ter dekking van toekomstige uitgaven bij zwaar winterweer is voor extra benodigde inzet van stations-storingsploegen een fonds nog te besteden subsidiegelden gevormd. In afstemming met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is fonds winterweer ultimo 2017 opgeheven.

# 9. Financiële instrumenten

## Algemeen

De in deze toelichting opgenomen gegevens verschaffen informatie die behulpzaam is bij het schatten van de omvang van risico's die verbonden zijn aan zowel de in de balans opgenomen als

de niet in de balans opgenomen financiële instrumenten. Het betreft hier elke overeenkomst die leidt tot een financieel actief bij één partij en een financiële verplichting of eigenvermogensinstrument bij een andere partij. Hieronder vallen traditionele financiële instrumenten, zoals vorderingen, schulden en effecten.

ProRail maakt in de normale bedrijfsuitoefening gebruik van financiële instrumenten die de onderneming blootstelt aan rente- en kredietrisico. Om deze risico's te beheersen heeft ProRail een beleid inclusief een stelsel van limieten en procedures opgesteld om de risico's van onvoorspelbare ongunstige ontwikkelingen op de financiële markten en daarmee de financiële prestaties van de onderneming te beperken.

## **Kredietrisico**

ProRail handelt enkel met kredietwaardige partijen en heeft procedures opgesteld om de kredietwaardigheid te bepalen. Er zijn richtlijnen opgesteld om de omvang van het kredietrisico bij elke partij te beperken. Bovendien bewaakt ProRail voortdurend 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.

## **Renterisico**

De langlopende leningen van ProRail hebben een vast rentepercentage waardoor ProRail een aanvaardbaar risico loopt dat de waarde van de leningen zal dalen respectievelijk stijgen als gevolg van veranderingen in de marktrente. Het aflossingsschema en de opbouw van de van toepassing zijnde rentepercentages zijn opgenomen bij de toelichting op de langlopende schulden.

## **Niet in de balans opgenomen verplichtingen en regelingen**

### **Concessie**

Aan ProRail is door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een concessie verleend voor het beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur voor de periode 2015-2025. Het beheer heeft betrekking op het onderhoud van de hoofdspoorweginfrastructuur, de voorbereiding en uitvoering van de uitbreiding van de hoofdspoorweginfrastructuur, de eerlijke, niet-discriminerende en transparante verdeling van de capaciteit van de hoofdspoorweginfrastructuur en het leiden van het verkeer over de hoofdspoorweginfrastructuur.

ProRail stelt jaarlijks een beheerplan op met concrete doelstellingen voor dat jaar. ProRail meet haar prestaties aan de hand van afgesproken kernprestatie-indicatoren en rapporteert elk kwartaal aan het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. In 2017 is de waarde voor KPI 'Klanthinder als gevolg van impactvolle verstoringen aan de infra' niet behaald. Van de huidige ingezette maatregelen laten de effecten langer op zich wachten om de hinderrijke verstoringen terug te dringen. Om die reden is door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een voorwaardelijke boete van € 1,3 miljoen opgelegd met een hersteltermijn van één jaar.

### **Investeringsverplichtingen**

De aangegane financiële verplichtingen inzake investeringen en onderhanden projecten bedroegen per ultimo 2017 circa EUR 0,7 miljard (2016: EUR 0,8 miljard). De afloop van de investeringsverplichtingen en de nieuwe investeringsverplichtingen zijn daarmee van vergelijkbare omvang.

### **Meerjarencontracten**

ProRail heeft overeenkomsten afgesloten voor schoonmaak en onderhoud transferruimten van stations met een waarde van EUR 65 miljoen per jaar. Deze beheerovereenkomsten zijn afgesloten

met een onbepaalde looptijd. Daarnaast heeft ProRail zich contractueel vastgelegd voor de hieronder opgesomde zaken:

Aangegane verplichtingen naar vervalttermijnen in miljoenen euro's	< 1 jaar	1-5 jaar	> 5 jaar	Totaal
Prestatie Gericht Onderhoud contracten (PGO) voor onderhoud aan de spoorinfra	118	438	102	658
Output Proces Contracten (OPC) voor onderhoud aan de spoorinfra *	67	4	–	71
Huisvesting (huur en servicekosten)	9	45	45	99
ICT-Beheer	46	–	–	46
Onderhoud beveiligingssystemen, liften en roltrappen	23	44	103	170
Diverse overeenkomsten	25	38	–	63
	<b>288</b>	<b>569</b>	<b>250</b>	<b>1.107</b>

\* Alle OPC-contracten zullen op termijn overgaan in PGO-contracten.

### 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 rangeren met gevaarlijke stoffen toelaatbaar is. De verplichtingen die hieruit voortvloeien hebben geleid tot (geluids-)bron bestrijdende maatregelen aan het rijdend materieel.

Het Uitvoeringsprogramma Geluid Emplacementen (UPGE) is er op gericht dat na afronding van het programma alle emplacementen voldoen aan de geluidsnormen uit de Handreiking industriewelvaart en vergunningverlening 1998 (beoordeeld volgens de Circulaire piekgeluiden spoorwegemplacementen d.d. 19 december 2003) dan wel aan de eisen uit de milieuvergunning als die hogere waarden dan de Handreiking toelaten.

Het programma bestaat enerzijds uit de deelprogramma's 'terugdringen booggeluid' en 'terugdringen voeggeluid' en anderzijds uit een aantal deelprojecten op emplacementen waar extra maatregelen (geluidsschermen en/of gevelmaatregelen) nodig zijn om aan de normen te kunnen voldoen. De deelprogramma's 'terugdringen booggeluid' en 'terugdringen voeggeluid' zijn in 2013 afgerond. De deelprojecten op emplacementen waar extra maatregelen nodig zijn, zijn op vier locaties na afgerond. De realisatie van deze locaties heeft vertraging opgelopen als gevolg van stagnatie in het aanvragen of een hoger beroep op de omgevingsvergunning milieu of omgevingsvergunning bouw. De verwachting is dat twee van deze locaties binnen 1 á 2 jaar zullen zijn afgerond. Bij de resterende twee locaties is het de verwachting dat het 3 tot 4 jaar gaat duren alvorens deze volledig zijn afgerond. Dit is echter sterk afhankelijk van eventuele (hogere) beroepen. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft voor het UPGE een totaalbudget van EUR 106 miljoen ter beschikking gesteld.

### Pensioenverplichtingen

ProRail is aangesloten bij de pensioenregeling voor de bedrijfstak Spoorwegen die is ondergebracht bij het Spoorwegpensioenfonds. Deze pensioenregeling geldt voor alle medewerkers in loondienst van ProRail en verplicht ProRail tot het betalen van een vooraf vastgestelde jaarlijkse premie. De pensioenpremie grondslag bedraagt vanaf 2016 als gevolg van de nieuwe overeenkomst met het Spoorwegpensioenfonds 24%. Als gevolg van de aanvullende afspraken inzake het premiepad is per saldo sprake van een jaarlijks stijgend percentage van de loonsom. Het percentage is in 2017 per saldo gestegen naar 12,7% (2016: 12%). Voor de toelichting op deze aanvullende afspraak inzake het premiepad verwijzen wij naar de langlopende schulden.

ProRail heeft na betaling van de overeengekomen premie geen verplichting tot het betalen van aanvullende bedragen in geval sprake zou zijn van een tekort bij het pensioenfonds. De actuariële risico's en de beleggingsrisico's liggen bij het pensioenfonds en haar deelnemers.

Van de pensioenpremie die aan het Spoorwegpensioenfonds wordt afgedragen komt 2/3 deel voor rekening van ProRail en 1/3 deel voor rekening van de medewerkers. De dekkingsgraad is een indicator voor de vermogenspositie van het pensioenfonds en geeft de verhouding weer tussen de bezittingen en de verplichtingen van het pensioenfonds. Het spoorwegpensioenfonds had een dekkingsgraad van 112,7% per 31 december 2017 (107,5% per 31 december 2016).

De wet- en regelgeving stelt eisen aan de berekening van de dekkingsgraad en het minimum niveau van de dekkingsgraad (105%).

### Samenwerkingsprotocol RWS

Rijkswaterstaat en ProRail streven ernaar zoveel mogelijk als één professionele opdrachtgever richting de markt en de omgeving op te treden. De kaders van de samenwerking tussen Rijkswaterstaat en ProRail B.V. zijn in 2001 uitgewerkt in een samenwerkingsprotocol. Het protocol geeft kaders voor de strategische samenwerking op het gebied van aanleg, beheer en onderhoud (inclusief vervanging) van onderling kruisende infrastructuur (weg, spoorweg, waterweg). In 2011 hebben Rijkswaterstaat en ProRail B.V. het samenwerkingsprotocol uit 2001 herzien. Per project zullen nadere concrete afspraken worden gemaakt op basis van de modelovereenkomst die onderdeel uitmaakt van het samenwerkingsprotocol. De totale vervangingswaarde van de 89 geïdentificeerde projecten is geraamd op EUR 1,4 miljard.

### Claims

ProRail B.V. is gegeven de aard van het bedrijf van tijd tot tijd betrokken in rechtsgeschillen naar aanleiding van ingediende, doch betwiste claims. Mede gebaseerd op juridisch advies, is een voorziening opgenomen inzake een beperkt aantal lopende zaken en is ProRail voorts van mening dat de uitkomst van de overige lopende zaken geen invloed van materiële betekenis zal hebben op de financiële positie van ProRail B.V.

De gebeurtenissen eind 2017 op de spoorlijn tussen Zwolle en Kampen leiden ertoe dat in 2018 nader onderzocht wordt of dit gevolgen heeft voor de aansprakelijkheid van ProRail.

### Meldingen

Per jaareinde lopen onderzoeken die voortvloeien uit interne of externe meldingen in het kader van meldingen vermoede misstanden. De afwikkeling van dergelijke onderzoeken na balansdatum kan potentieel invloed hebben op cijfers in deze jaarrekening. ProRail verwacht dat hier geen sprake is van een materiële invloed.

## 10. Bedrijfsopbrengsten

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2017	2016
Exploitatiebijdragen Rijksoverheid	796	762
Gebruiksvergoeding	332	350
Geactiveerde productie eigen bedrijf	111	98
Overige bedrijfsopbrengsten	47	44
	<b>1.286</b>	<b>1.254</b>

### Exploitatiebijdragen Rijksoverheid

De verantwoorde bijdragen betreffen de van de Rijksoverheid verkregen middelen voor capaciteitsmanagement, verkeersleiding, onderhoud en kapitaallasten van het landelijke railnet. De verantwoorde bijdragen bestaan uit de onderstaande componenten:

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	<b>2017</b>	<b>2016</b>
Initiële beschikking op (subsidie-)aanvraag	1.006	875
Aanvullende subsidiebeschikking	-	80
Vaststelling subsidie	-	-
	<b>1.006</b>	<b>955</b>
Overige (project-)beschikkingen	44	20
Overloop vanuit beschikkingen voorgaand jaar	2	4
	<b>46</b>	<b>24</b>
	<b>1.052</b>	<b>979</b>
Financiering investeringswerken	-261	-223
Beschikte middelen	5	8
Overheveling projecten naar volgend jaar	-	-2
	<b>-256</b>	<b>-217</b>
<b>Totaal exploitatiebijdragen</b>	<b>796</b>	<b>762</b>

## Gebruiksvergoeding

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	<b>2017</b>	<b>2016</b>
Opbrengsten gebruiksvergoeding	341	357
Prestatieregelingen	-9	-7
	<b>332</b>	<b>350</b>

De in rekening gebrachte gebruiksvergoeding over 2017 bedraagt EUR 341 miljoen (2016: EUR 357 miljoen), waarvan het merendeel betrekking heeft op personenvervoerders. Deze bedragen hebben betrekking op de aan spoorwegondernemingen in rekening gebrachte vergoedingen voor het gebruik van het gemengde net inclusief HSL-Zuid en Betuweroute.

## Geactiveerde productie eigen bedrijf

Geactiveerde productie eigen bedrijf is het toerekenen aan c.q. het doorbelasten van de uren van projectmedewerkers tegen een kostendekkend tarief aan investeringswerken. Hierdoor worden alle investeringsuitgaven geactiveerd, naast engineerings- en bouwkosten ook de kosten van projectmanagement. Algemene overheadkosten worden niet geactiveerd.

## Overige bedrijfsopbrengsten

Overige opbrengsten bedragen ultimo 2017 EUR 47 miljoen (2016: 44 miljoen) en bestaan onder andere uit periodieke ontvangsten lagere overheden, opbrengsten inzake de levering van reisinformatie aan vervoerders.

# 11. Exploitatielasten

## Kosten van uitbesteed werk

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2017	2016
Grootschalig onderhoud	-149	-126
Kleinschalig onderhoud	-303	-319
Onderhoud transfer	-79	-78
Beheer (inclusief kosten calamiteitenorganisatie)	-180	-180
Planstudies/innovaties/verkenningen	-7	-1
	<b>-718</b>	<b>-704</b>

### Grootschalig onderhoud

Grootschalig onderhoud bevat de kosten voor activiteiten die nodig zijn om de kwaliteit van de infrastructuur te handhaven en de gebruiksduur op de lange en middellange termijn te realiseren. De activiteiten richten zich met name op onderhouden en vervangen, aanpassen en wijzigen van constructies, conserveren van objecten, slijpen van spoorstaven en het seizoenbestendig maken van de sporen.

### Kleinschalig onderhoud

Kleinschalig onderhoud bevat kosten voor de activiteiten die noodzakelijk zijn om de prestaties op het gebied van beschikbaarheid, betrouwbaarheid en veiligheid te realiseren. Het gaat zowel om cyclische als incidentele onderhoudsactiviteiten. Deze activiteiten zijn onder andere gericht op inspecties van de infrastructuur, correctie van spoorligging, vervangen van (kleine) componenten en functieherstel.

### Onderhoud transfer

De kosten voor onderhoud van de transferruimte in stations bevatten kosten voor het schoonmaken, dagelijks en constructief onderhoud, verhelpen van storingen, energie, onroerendezaakbelasting en verzekeringen.

### Beheer

De kosten van beheer bevatten voornamelijk kosten van beheer van IT systemen, kosten van energieverbruik van de spoorinfra en benodigde inzet bij calamiteiten.

### Planstudies/innovaties/verkenningen

De kosten voor verkenningen en innovatie bestaan uit kosten voor planstudies voor projecten en programma's voor uitbreiding en optimalisatie van infrastructuur en projecten die gericht zijn op logistieke en technologische doorbraken.

## Lonen en salarissen

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2017	2016
Totaal	-277	-257

Alle medewerkers zijn werkzaam in Nederland.

## Verdeling van fte (gemiddeld aantal fte)

	2017	2016
Directie	12	12
Vervoer en Dienstregeling	190	224
Operatie	2.570	2.378
Projecten	725	769
Staven	678	576
	<b>4.175</b>	<b>3.959</b>

## Sociale lasten

Bedragen in miljoenen euro's	2017	2016
Totaal	-56	-49

Het werkgeversaandeel van de pensioenpremies bedraagt EUR 20,2 miljoen (2016: EUR 15,7 miljoen).

## Bezoldiging commissarissen

De ten laste van ProRail komende beloning van de commissarissen over 2017 bedraagt in totaal EUR 229.269 (2016: EUR 226.335). De beloning bestaat uit een vast honorarium, een vergoeding voor deelname aan een of meer commissies en een onkostenvergoeding. In 2017 heeft indexering van de bezoldiging plaatsgevonden. De indexering met betrekking tot 2016 is uitgekeerd aan de commissarissen in 2017. De bezoldiging van de raad van commissarissen over 2017 is als volgt:

2017	Vaste jaarlijkse vergoeding	Vergoeding Audit Commissie	Vergoeding remuneratie, selectie en benoemings-commissie	Vergoeding compliance en integriteits-commissie	Gedelegeerd commissaris	Overige vergoedingen	Totaal
J.G.M. Alders	33.160	-	8.137	-	-	1.583	42.880
W. Kooijman	21.085	-	8.137	8.137	-	1.557	38.916
J.G.H. Helthuis	21.085	8.137	8.137	-	-	1.557	38.916
P.T.H. Timmermans	21.085	8.137	-	-	-	1.503	30.725
A.C.W. Sneller	21.085	8.137	-	8.137	-	1.557	38.916
L.M. Sondag	21.085	-	8.137	8.137	-	1.557	38.916
							229.269
<b>2016</b>							
J.G.M. Alders	32.725	-	8.030	-	-	1.624	42.379
W. Kooijman	20.808	-	8.030	8.030	-	1.536	38.404
J.G.H. Helthuis	20.808	8.030	8.030	-	-	1.591	38.459
P.T.H. Timmermans	20.808	8.030	-	-	-	1.527	30.365
A.C.W. Sneller	20.808	8.030	-	8.030	-	1.496	38.364
L.M. Sondag	20.808	-	8.030	8.030	-	1.496	38.364
							226.335

Er zijn geen leningen, voorschotten en garanties ten behoeve van commissarissen verstrekt door de onderneming.

## Bezoldiging bestuurders

De ten laste van ProRail komende beloning van de statutair bestuurders en de overige directieleden over 2017 bedraagt in totaal EUR 639.519 (2016: EUR 754.443). De beloning van de bestuurders bestaat uit een vast inkomen met secundaire arbeidsvoorwaarden (onkostenvergoeding, leaseauto en pensioen). Er zijn geen leningen, voorschotten en garanties ten behoeve van bestuurders verstrekt door de onderneming. De bezoldiging voor de statutaire bestuurders en overige directieleden is als volgt:

Naam	Functie	Periodiek betaalde beloningen				Beloningen betaalbaar op termijn <sup>[1]</sup>	Overige vergoedingen <sup>[2]</sup>	Totaal	Uitkering bij beëindiging dienstverband
		2017	Brutoloon	Werkgevers-deel sociale premies	Onkosten vergoeding				
P. Eringa	CEO	207.000	8.968	7.550	4.607	14.497	-	242.622	-
J. Voppen	COO	170.272	8.968	720	4.437	14.497	8.035	206.929	-
J.J.A. van Leeuwen	CFO	158.953	8.968	7.550	n.v.t.	14.497	-	189.968	-
								639.519	
<b>2016</b>									
P. Eringa	CEO	207.000	8.776	7.550	4.607	14.236	-	242.169	-
J. Voppen <sup>[3]</sup>	COO	128.914	6.580	540	4.016	10.677	6.333	157.060	-
J.J.A. van Leeuwen <sup>[4]</sup>	CFO	157.214	8.773	7.550	-	14.236	-	187.773	-
P.E.M. Buck <sup>[5]</sup>	directeur projecten (waarnemend)	47.000	2.193	1.248	3.062	3.559	4.594	61.656	-
W. Knopperts <sup>[6]</sup>	directeur operatie (waarnemend)	43.410	2.193	180	3.615	3.559	3.336	56.293	-
H. Thomassen <sup>[6]</sup>	directeur vervoer en dienstregeling	40.442	2.193	180	1.159	3.559	1.958	49.492	-
								754.443	

1 Werkgeversdeel pensioenpremie

2 Overige vergoedingen voor vaste medewerkers betreffen een bruto toeslag voor pensioen versobering

3 In functie per 1 april 2016

4 In dienst per 1 januari 2016

5 Directeur Projecten tot 1 april 2016

6 Waarnemend Directeur tot 1 april 2016

## 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 een collectieve toegezegde-bijdrageregeling, die de werkgever verplicht tot het betalen van een vooraf vastgestelde jaarlijkse premie. De opbouw van het pensioen is afhankelijk van de leeftijd van de medewerker. Medewerkers geboren in of na 1950 hebben in beginsel aanspraak op een pensioen gebaseerd op een middelloonregeling met een pensioenleeftijd van 68 jaar. De werkgever is niet aansprakelijk



voor het aanvullen van premie- of dekkingstekorten bij het pensioenfonds. Eind 2017 is geen sprake van een recht op overschot.

## Afschrijvingskosten

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	<b>2017</b>	<b>2016</b>
Afschrijvingen, gefinancierd door eigen financiering	-112	-117
Afschrijvingen, gefinancierd door de Rijksoverheid en derden	-471	-441
	-583	-558
Amortisatie materiële vaste activa, gefinancierd door de Rijksoverheid en derden	471	441
	-112	-117

### Amortisatie

De amortisaties betreffen de vrijval van bedragen ten gunste van de winst- en verliesrekening. Deze amortisaties staan tegenover de betreffende afschrijvingskosten van de materiële vaste activa die zijn gefinancierd door de Rijksoverheid en derden.

## Overige waardeveranderingen vaste activa

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	<b>2017</b>	<b>2016</b>
Overige waardeveranderingen, gefinancierd door eigen financiering	-6	-18
Overige waardeveranderingen, gefinancierd door de Rijksoverheid en derden	-61	-98
	-67	-116
Amortisatie, gefinancierd door de Rijksoverheid en derden	61	98
	-6	-18

Onder de overige waardeveranderingen vaste activa zijn begrepen boekwaarderresultaten bij desinvesteringen en de niet-activeerbare-investeringen.

## Overige bedrijfslasten

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	<b>2017</b>	<b>2016</b>
Huisvesting- en kantoor/werkplekkosten	-58	-57
Overige personeelskosten	-28	-24
Externe dienstverlening	-65	-46
Overige baten en lasten	10	7
	-141	-120

### Honoraria van de accountant

Onderstaande honoraria zijn in 2017 ten laste van het resultaat (externe dienstverlening) van ProRail gebracht voor accountantskosten en adviesdiensten door de externe accountant van ProRail zijnde Ernst & Young Accountants LLP, voor dienstverlening uitgevoerd in 2017.

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2017	2016
Onderzoek van de jaarrekening	0,6	0,6
Andere controleopdrachten	1	1
Adviesdiensten op fiscaal terrein	-	-
Andere niet controlediensten	-	-
	<b>1,6</b>	<b>1,6</b>

In het honorarium voor de controle van de jaarrekening van ProRail B.V. zijn de werkzaamheden voor de jaarrekening en daarmee verband houdende verantwoordingen van ProRail opgenomen. De overige controleopdrachten betreffen de controlewerkzaamheden voor projectverantwoordingen en het jaarverslag. Andere niet controlediensten betreffen algemene adviesdiensten. Er zijn in het boekjaar geen adviesdiensten op fiscaal terrein door de accountant uitgevoerd.

## 12. Financiële baten en lasten

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2017	2016
Rentelasten	-15	-15
Rentebaten	-	-
	<b>-15</b>	<b>-15</b>

## 13. Resultaat uit gewone bedrijfsuitoefening

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2017	2016
<b>Totaal</b>	<b>-34</b>	<b>-26</b>

Het resultaat uit gewone bedrijfsuitoefening betreft het verschil tussen de verleende subsidie en de werkelijke kosten waarvoor subsidie is verleend en wordt in zijn geheel ten laste onderscheidenlijk ten gunste van de egalisatierekening gebracht. De resultaatsontwikkelingen die zich in 2017 hebben voorgedaan zijn weergegeven in onderstaande tabel:

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2017
Gebruiksvergoeding	-16
Afschrijvingsresultaat	-6
Vrijval voorzieningen	5
Afwaardering gronden	-9
Overige	-8
	<b>-34</b>

## 14. Mutatie egalisatierekening

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2017	2016
<b>Totaal</b>	<b>34</b>	<b>26</b>

De mutatie egalisatierekening betreft de onttrekking onderscheidenlijk toevoeging van het resultaat uit gewone bedrijfsuitoefening aan de egalisatierekening als onderdeel van de overlopende passiva.

## 15. Belastingen

Bedragen in miljoenen euro's

2017

2016

---

Totaal

-

-

## 16. Gebeurtenissen na balansdatum

Geen bijzonderheden ten aanzien van gebeurtenissen na balansdatum te vermelden.

Utrecht, 6 april 2018

**Raad van Bestuur ProRail B.V.**

**Raad van Commissarissen ProRail B.V.**

---

De heer P. Eringa  
Chief Executive Officer

De heer J.G.M. Alders  
President-commissaris

De heer J.J.A. van Leeuwen  
Chief Financial Officer

De heer W.E. Kooijman

De heer J. Voppen  
Chief Operational Officer

Mevrouw J.G.H. Helthuis

De heer P.T.H. Timmermans

Mevrouw A.C.W. Sneller

De heer L.M. Sondag

# Overige gegevens

## Resultaatbestemming

De resultaatverdeling vindt plaats overeenkomstig artikel 26 van de statuten. De tekst hiervan luidt:

1. Uitkering van winst ingevolge het in dit artikel bepaalde geschiedt na vaststelling van de jaarrekening waaruit blijkt dat zij geoorloofd is.
2. De winst staat ter vrije beschikking van de algemene vergadering.
3. De vennootschap kan aan de aandeelhouders en andere gerechtigden tot de voor uitkering vatbare winst slechts uitkeringen doen voor zover 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 gedelgd voor zover de wet dat toestaat.
5. Bij de berekening van de verdeling van een voor uitkering op aandelen bestemd bedrag tellen de aandelen die de vennootschap houdt in haar eigen kapitaal niet mee.

Ingevolge artikel 26.2 staat het resultaat na belastingen ter vrije beschikking van de Algemene Vergadering van Aandeelhouders.

## Controleverklaring van de onafhankelijke accountant

De controleverklaring van de onafhankelijke accountant is opgenomen op de volgende pagina.

# Controleverklaring van de onafhankelijke accountant

Aan: de aandeelhouder en de Raad van Commissarissen van ProRail B.V.

## Verklaring over de in het jaarverslag opgenomen jaarrekening 2017

### *Ons oordeel*

Wij hebben de jaarrekening 2017 van ProRail B.V. te Utrecht gecontroleerd.

Naar ons oordeel geeft de in dit jaarverslag opgenomen jaarrekening een getrouw beeld van de grootte en de samenstelling van het vermogen van ProRail B.V. op 31 december en van het resultaat over 2017 in overeenstemming met Titel 9 Boek 2 BW.

De jaarrekening bestaat uit:

- de balans per 31 december 2017;
- de winst-en-verliesrekening over 2017;
- de toelichting met een overzicht van de gehanteerde grondslagen voor financiële verslaggeving en andere toelichtingen.

### *De basis voor ons oordeel*

Wij hebben onze controle uitgevoerd volgens het Nederlands recht, waaronder ook de Nederlandse controlestandaarden vallen. Onze verantwoordelijkheden op grond hiervan zijn beschreven in de sectie Onze verantwoordelijkheden voor de controle van de jaarrekening.

Wij zijn onafhankelijk van ProRail B.V. zoals vereist in de Verordening inzake de onafhankelijkheid van accountants bij assurance-opdrachten (ViO) en andere voor de opdracht relevante onafhankelijkheidsregels in Nederland. Verder hebben wij voldaan aan de Verordening gedrags- en beroepsregels accountants (VGBA).

Wij vinden dat de door ons verkregen controle-informatie voldoende en geschikt is als basis voor ons oordeel.

### *Materialiteit*

<b>Materialiteit</b>	€ 10.060.000 (2016: €8.750.000)
<b>Toegepaste benchmark</b>	1% van de over het subsidiejaar verstrekte subsidie (€ 1.006.000.000).
<b>Nadere toelichting</b>	De materialiteit is in overeenstemming met het controleprotocol dat onderdeel is van de subsidieverlening voor kapitaallasten en onderhoud van het landelijk spoorwegnet.

Wij houden ook rekening met afwijkingen en/of mogelijke afwijkingen die naar onze mening voor de gebruikers van de jaarrekening om kwalitatieve redenen materieel zijn.

Wij zijn met de audit commissie, als subcommissie van de raad van commissarissen, overeengekomen dat wij aan de raad tijdens onze controle geconstateerde afwijkingen boven de € 500.000 rapporteren alsmede kleinere afwijkingen die naar onze mening om kwalitatieve redenen relevant zijn.

***De kernpunten van onze controle***

In de kernpunten van onze controle beschrijven wij zaken die naar ons professionele oordeel het meest belangrijk waren tijdens onze controle van de jaarrekening. De kernpunten van onze controle hebben wij met de audit commissie, als subcommissie van de raad van commissarissen, gecommuniceerd, maar vormen geen volledige weergave van alles wat is besproken.

Wij hebben onze controlewerkzaamheden met betrekking tot deze kernpunten bepaald in het kader van de jaarrekeningcontrole als geheel. Onze bevindingen ten aanzien van de individuele kernpunten moeten in dat kader worden gezien en niet als afzonderlijke oordelen over deze kernpunten.

**Kernpunt van onze controle****Onze controle-aanpak****Belangrijke observaties****Verantwoording en toerekening subsidies (grondslagen voor de waardering van activa en passiva en de resultaatbepaling en toelichting 10 van de jaarrekening)**

ProRail B.V. heeft inkomsten uit verschillende subsidiestromen waarvan de belangrijkste zijn:

- Subsidieverlening voor kapitaallasten en onderhoud van het landelijke spoorwegnet.
- Subsidie voor Aanlegprojecten.

In het kader van de verschillende subsidiestromen dient ProRail B.V. kostenverantwoordingen op te stellen. Voor de controle van de jaarrekening en de juiste en volledige weergave van deze kostenverantwoordingen zijn de aanbesteding en levering van prestaties ten aanzien van inkoop van belang.

**Aanbesteding**

Een belangrijke subsidievoorwaarde is dat bijWij beoordelen opzet en bestaan van de de inkoop van diensten en producten (zowel ten behoeve van projecten als de eigen bedrijfsvoering) ProRail B.V. dient te voldoen aan vigerende wetgeving op het gebied van aanbesteding. Het niet voldoen aan deze wetgeving kan leiden tot het terugbetalen van de subsidies van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

interne beheersing van ProRail B.V. ten aanzien van het proces inkopen en de wetgeving en interne richtlijnen op dit gebied. Om de interne beheersing te toetsen omtrent het vaststellen van eventuele onrechtmatigheden in het aanbestedingsproces hebben wij een toets op individuele transacties uitgevoerd op basis van een deelwaarneming verspreid over het gehele boekjaar.

Wij hebben vastgesteld dat accordering op leveringen heeft plaatsgevonden en dat de lasten op de juiste wijze in de jaarrekening zijn verantwoord en zijn het eens met de inschattingen van ProRail B.V. omtrent het risico op terugbetalingen van ontvangen subsidies en de wijze van verantwoorden in de jaarrekening.

**Leveren van de prestatie**

Levering van de prestatie door leveranciers en verantwoording van de uitgaven overeenkomstig de grondslagen voor waardering en resultaatbepaling, zoals opgenomen in de jaarrekening is van belang in het kader van de controle van de jaarrekening.

ProRail B.V. heeft de bestedingen geëvalueerd ten opzichte van de subsidievereisten en ten opzichte van het risico van terugbetalen van ontvangen subsidies. Op basis van deze evaluatie heeft ProRail B.V. geconcludeerd dat het risico dermate beperkt is, dat de in de voorlopige beschikking toegezegde subsidie volledig kan worden verantwoord.

Binnen onze controleaanpak is data-analyse ingezet om de juistheid van de verantwoorde lasten in 2017 vast te stellen en de daaraan ten grondslag liggende bestellingen, prestatieleveringen en facturen te controleren.

Wij hebben werkzaamheden uitgevoerd bestaande uit inspectie van documenten en afstemmingen met de subsidieverstrekkingen om vast te stellen dat de evaluatie van bestedingen, zoals intern uitgevoerd door ProRail B.V. voldoende is om het risico op terugbetalen van ontvangen subsidies in te kunnen schatten.

**Registratie en beheer van materiële vaste activa**

(grondslagen voor de waardering van activa en passiva en de resultaatbepaling en toelichting 1 van de jaarrekening)

Bij ProRail B.V. is sprake van relatief complexe bouwkundige projecten met een lange doorlooptijd waarbij realisatie van de begroting van een veelheid aan factoren afhankelijk is. Deze projecten leiden tot de activering van nieuwe materiële vaste activa.

De materiële vaste activa vormen grotendeels het balanstotaal van ProRail B.V. Het risico bestaat dat door de grote omvang en complexiteit van de projecten sprake is van een onjuiste activering en/of waardering van de materiële vaste activa.

Onze werkzaamheden richten zich op de interne beheersing binnen ProRail B.V. rondom de registratie van materiële vaste activa. Dit teneinde de opzet, het bestaan en de werking van de processen met betrekking tot de registratie en beheersing van materiële vaste activa vast te stellen.

Wij toetsen bij onze controle de interne beheersingsmaatregelen die waarborgen dat operationele ontwikkelingen (zoals bijvoorbeeld investeringen of sloop van objecten) tot een juiste en tijdige financiële verantwoording leiden.

Daarnaast voeren wij aanvullende detailcontroles uit die mede omvatten:

- Een toets op projectuitgaven om vast te stellen of deze uitgaven voldoen aan activeringscriteria.
- Het toetsen van de impact van wijzigingen van de omstandigheden op de verwachte gebruiksduur.
- Het vaststellen of projectuitgaven worden toegerekend aan de juiste activaklassen met bijbehorende afschrijvingstermijnen en tijdig gestart wordt met afschrijven.

---

### Interne beheersing projecten

(toelichting 1 van de jaarrekening)

ProRail B.V. is betrokken bij een groot aantal infrastructurele projecten. Vaak heeft ProRail B.V. daarbij de regierol, waarbij afspraken zijn gemaakt over de vergoeding van de door ProRail in dat kader gemaakte kosten.

Dergelijke projecten kennen complexe financieringsovereenkomsten waarbij naast ProRail B.V. overheidsorganen en private ondernemingen betrokken zijn. Daarnaast is vaak sprake van relatief complexe bouwkundige projecten waarbij realisatie van de begroting van een veelheid aan factoren afhankelijk is.

In het licht van de beheersing van deze complexe projecten voor de jaarrekening van ProRail B.V. is het van belang dat gedurende de looptijd van deze projecten inzichtelijk is wat de verdeling van kosten op de projecten is (waardering en classificatie werken in constructie of vorderingen omgevingswerken) en dat passende actie wordt ondernomen bij over- of onderschrijdingen (bijvoorbeeld aanvraag aanvullende subsidie). Daarnaast is van belang dat toerekening van kosten aan financiers conform de financieringsovereenkomsten plaatsvindt.

Bij onze controle besteden wij aandacht aan opzet en bestaan van de interne beheersing van deze projecten binnen ProRail B.V. Wij toetsen de wijze waarop ProRail B.V. in haar regierol omgaat met mogelijke overschotten en tekorten op individuele projecten, alsmede de afwegingen die ProRail B.V. heeft gemaakt bij de beoordeling van de noodzaak tot het aanvragen van additionele subsidie en eventueel daaraan verbonden consequenties indien subsidie niet wordt verleend.

Wij zijn het eens met de wijze van verantwoorden door ProRail B.V. in de jaarrekening van projectkosten en de wijze waarop daarbij rekening is gehouden met de financiële afspraken met verschillende financiers.

ProRail B.V. heeft afspraken gemaakt met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat om tekorten en overschotten te verrekenen. Wij voeren detailcontroles uit om vast te stellen of tekorten en overschotten zijn verrekend conform deze afspraken.

Wij hebben deelwaarnemingen uitgevoerd op projecten met meerdere financiers en zijn daarbij nagegaan of de projectkosten passend zijn binnen de financiële afspraken en aan de juiste financier zijn toegerekend.

Tevens hebben wij deelwaarnemingen uitgevoerd op projecten waarbij ProRail B.V. een vaste kostenvergoeding ontvangt voor haar apparaatskosten en zijn wij nagegaan in hoeverre de verwachte apparaatskosten passen binnen de afgesproken vergoeding met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

---

### Fraude

(paragraaf Risicomanagement van het jaarverslag)

ProRail B.V. kent een omvangrijke stroom van inkoop van diensten en producten, zowel ten behoeve van projecten als de eigen bedrijfsvoering. De aard van het proces en de complexiteit van de projecten brengen met zich mee dat binnen dit proces een verhoogd risico op fraude bestaat.

Wij hebben in het kader van de controle kennis genomen van de opzet en implementatie van het integriteitsbeleid binnen ProRail B.V. Ook hebben wij kennis genomen van de registratie van meldingen van vermoede misstanden en daaraan gerelateerde door ProRail B.V. genomen correctieve acties voor zover van toepassing.

Wij hebben vastgesteld dat de opzet en implementatie van het integriteitsbeleid en de governance ten aanzien van onregelmatigheden binnen ProRail toereikend is.



Wij toetsen opzet en bestaan van de processen en interne beheersing (inclusief de onderkenning van frauderisico's) betreffende de aanbesteding van projecten, het vaststellen van de daadwerkelijke levering van de prestatie en de controle op het meerwerk.

Wij hebben zelfstandig waarnemingen uitgevoerd op de inkoop, waarbij onder meer is vastgesteld of de juiste aanbestedingsprocedure is gevolgd, de prestatielevering is vastgesteld en of voor eventueel meerwerk de juiste procedure is gevolgd.

Aanvullend hebben wij kennis genomen van de door ProRail uitgevoerde analyse op bestellingen net onder de aanbestedingsgrens gericht op het risico van het opknippen van opdrachten.

Onze werkzaamheden hebben geen indicaties opgeleverd dat sprake is van risico's dat de jaarrekening afwijkingen van materieel belang bevat als gevolg van fraude.

---

## Verklaring over de in het jaarverslag opgenomen andere informatie

Naast de jaarrekening en onze controleverklaring daarbij, omvat het jaarverslag andere informatie, die bestaat uit:

- Verslag van de Raad van Bestuur
- Bericht van de Raad van Commissarissen
- de overige gegevens;
- de andere onderdelen zoals vermeld in de inhoudsopgave.

Op grond van onderstaande werkzaamheden zijn wij van mening dat de andere informatie:

- met de jaarrekening verenigbaar is en geen materiële afwijkingen bevat;
- alle informatie bevat die op grond van Titel 9 Boek 2 BW is vereist.

Wij hebben de andere informatie gelezen en hebben op basis van onze kennis en ons begrip, verkregen vanuit de jaarrekeningcontrole of anderszins, overwogen of de andere informatie materiële afwijkingen bevat. Met onze werkzaamheden hebben wij voldaan aan de vereisten in Titel 9 Boek 2 BW en de Nederlandse Standaard 720. Deze werkzaamheden hebben niet dezelfde diepgang als onze controlewerkzaamheden bij de jaarrekening.

De raad van bestuur is verantwoordelijk voor het opstellen van de andere informatie, waaronder het verslag van de Raad van Bestuur en de overige gegevens in overeenstemming met Titel 9 Boek 2 BW.

## Beschrijving van verantwoordelijkheden voor de jaarrekening

### ***Verantwoordelijkheden van de raad van bestuur en de raad van commissarissen voor de jaarrekening***

De raad van bestuur is verantwoordelijk voor het opmaken en getrouw weergeven van de jaarrekening in overeenstemming met Titel 9 Boek 2 BW. In dit kader is de raad van bestuur verantwoordelijk voor een zodanige interne beheersing die het bestuur noodzakelijk acht om het opmaken van de jaarrekening mogelijk te maken zonder afwijkingen van materieel belang als gevolg van fouten of fraude.

Bij het opmaken van de jaarrekening moet de raad van bestuur afwegen of de onderneming in staat is om haar werkzaamheden in continuïteit voort te zetten. Op grond van genoemd verslaggevingsstelsel moet de raad van bestuur de jaarrekening opmaken op basis van de continuïteitsveronderstelling, tenzij het bestuur het voornemen heeft om de vennootschap te liquideren of de bedrijfsactiviteiten te beëindigen of als beëindiging het enige realistische alternatief is. De raad van bestuur moet gebeurtenissen en omstandigheden waardoor gerede

twijfel zou kunnen bestaan of de onderneming haar bedrijfsactiviteiten in continuïteit kan voortzetten, toelichten in de jaarrekening.

De raad van commissarissen is verantwoordelijk voor het uitoefenen van toezicht op het proces van financiële verslaggeving van de vennootschap.

### ***Onze verantwoordelijkheden voor de controle van de jaarrekening***

Onze verantwoordelijkheid is het zodanig plannen en uitvoeren van een controleopdracht dat wij daarmee voldoende en geschikte controle-informatie verkrijgen voor het door ons af te geven oordeel.

Onze controle is uitgevoerd met een hoge mate maar geen absolute mate van zekerheid waardoor het mogelijk is dat wij tijdens onze controle niet alle materiële fouten en fraude ontdekken.

Afwijkingen kunnen ontstaan als gevolg van fraude of fouten en zijn materieel indien redelijkerwijs kan worden verwacht dat deze, afzonderlijk of gezamenlijk, van invloed kunnen zijn op de economische beslissingen die gebruikers op basis van deze jaarrekening nemen. De materialiteit beïnvloedt de aard, timing en omvang van onze controlewerkzaamheden en de evaluatie van het effect van onderkende afwijkingen op ons oordeel.

Wij hebben deze accountantscontrole professioneel kritisch uitgevoerd en hebben waar relevant professionele oordeelsvorming toegepast in overeenstemming met de Nederlandse controlestandaarden, ethische voorschriften en de onafhankelijkheidseisen. Onze controle bestond onder andere uit:

- het identificeren en inschatten van de risico's dat de jaarrekening afwijkingen van materieel belang bevat als gevolg van fouten of fraude, het in reactie op deze risico's bepalen en uitvoeren van controlewerkzaamheden en het verkrijgen van controle-informatie die voldoende en geschikt is als basis voor ons oordeel. Bij fraude is het risico dat een afwijking van materieel belang niet ontdekt wordt groter dan bij fouten. Bij fraude kan sprake zijn van samenspanning, valsheid in geschrifte, het opzettelijk nalaten transacties vast te leggen, het opzettelijk verkeerd voorstellen van zaken of het doorbreken van de interne beheersing;
- het verkrijgen van inzicht in de interne beheersing die relevant is voor de controle met als doel controlewerkzaamheden te selecteren die passend zijn in de omstandigheden. Deze werkzaamheden hebben niet als doel om een oordeel uit te spreken over de effectiviteit van de interne beheersing van de entiteit;
- het evalueren van de geschiktheid van de gebruikte grondslagen voor financiële verslaggeving en het evalueren van de redelijkheid van schattingen door het bestuur en de toelichtingen die daarover in de jaarrekening staan;
- het vaststellen dat de door het bestuur gehanteerde continuïteitsveronderstelling aanvaardbaar is. Tevens het op basis van de verkregen controle-informatie vaststellen of er gebeurtenissen en omstandigheden zijn waardoor gereede twijfel zou kunnen bestaan of de onderneming haar bedrijfsactiviteiten in continuïteit kan voortzetten. Als wij concluderen dat er een onzekerheid van materieel belang bestaat, zijn wij verplicht om aandacht in onze controleverklaring te vestigen op de relevante gerelateerde toelichtingen in de jaarrekening. Als de toelichtingen inadequaat zijn, moeten wij onze verklaring aanpassen. Onze conclusies zijn gebaseerd op de controle-informatie die verkregen is tot de datum van onze controleverklaring. Toekomstige gebeurtenissen of omstandigheden kunnen er echter toe leiden dat een onderneming haar continuïteit niet langer kan handhaven;
- het evalueren van de presentatie, structuur en inhoud van de jaarrekening en de daarin opgenomen toelichtingen;
- het evalueren of de jaarrekening een getrouw beeld geeft van de onderliggende transacties en gebeurtenissen.

Wij communiceren met de raad van commissarissen onder andere over de geplande reikwijdte en timing van de controle en over de significante bevindingen die uit onze controle naar voren zijn gekomen, waaronder eventuele significante tekortkomingen in de interne beheersing.

Wij bevestigen aan de raad van commissarissen dat wij de relevante ethische voorschriften over onafhankelijkheid hebben nageleefd. Wij communiceren ook met de raad over alle relaties en andere zaken die redelijkerwijs onze onafhankelijkheid kunnen beïnvloeden en over de daarmee verband houdende maatregelen om onze onafhankelijkheid te waarborgen.

Wij bepalen de kernpunten van onze controle van de jaarrekening op basis van alle zaken die wij met de raad van commissarissen hebben besproken. Wij beschrijven deze kernpunten in onze controleverklaring, tenzij dit is verboden door wet- of regelgeving of in buitengewoon zeldzame omstandigheden wanneer het niet vermelden in het belang van het maatschappelijk verkeer is.

Utrecht, 6 april 2018

Ernst & Young Accountants LLP

F. de Bruijn RA

# Meerjarenoverzicht

## Winst en verliesrekening

Bedragen in miljoenen euro's	2017	2016	2015	2014	2013
Bedrijfsopbrengsten	1.286	1.254	1.200	1.203	1.236
Bedrijfslasten	1.325	1.280	1.187	1.153	1.233
Bedrijfsresultaat	-34	-26	13	50	3
Resultaat na belastingen	-	-	-	-	-

## Balans

Bedragen in miljoenen euro's	2017	2016	2015	2014	2013
<b>Vermogen</b>					
Balanstotaal	18.710	18.820	18.605	18.228	20.908
Eigen vermogen	1.604	1.605	1.604	1.604	5.477
Langlopende leningen	148	314	314	314	314
<b>Activa</b>					
Materiële vaste activa*	18.099	17.905	17.575	17.399	20.160
Afschrijvingen	112	117	120	118	316
Investeringsbijdrage	861	972	787	1.021	1.190

\* Waardering materiële vaste activa vanaf 2014 tegen historische kostprijs

## Medewerkers

In absolute aantallen	2017	2016	2015	2014	2013
Aantal medewerkers (gewogen gemiddelde)	4.289	4.069	3.909	4.000	4.083
Aantal medewerkers (einde jaar)	4.399	4.179	3.958	3.916	4.081
Aantal fte's eigen (gewogen gemiddelde)	4.175	3.959	3.793	3.868	3.953
Aantal fte's eigen (einde jaar)	4.279	4.072	3.847	3.796	3.949
Aantal fte's inhuur (gewogen gemiddelde)	294	209	182	182	232
Aantal fte's inhuur (einde jaar)	348	239	178	187	197

## Kwantiteiten

In absolute aantallen	2017	2016	2015	2014	2013
Netlengte in exploitatie(in km) *	3.049	3.034	3.058	3.057	3.061
waarvan enkelsporig	950	950	950	950	955
waarvan meersporig	2.099	2.084	2.108	2.107	2.106
Totale spoorlengte (in km) *	7.146	7.219	7.021	7.030	7.028
Wissels	6.922	7.006	7.071	7.151	7.172
Overwegen **	2.369	2.368	2.589	2.612	2.651
Seinen	11.890	12.093	12.036	11.944	11.843
Stations	404	404	404	403	402
Beweegbare bruggen	56	56	56	56	56
Tunnels ***	18	15	15	15	14
Tonkilometers (in miljarden per jaar) ****	54	54	53	51	50
waarvan personen	41	40	39	38	37
waarvan goederen	13	14	14	13	13
Treinkilometers (in miljoenen per jaar) ****	160	159	157	156	155
waarvan personen	149	147	145	145	144
waarvan goederen	10	11	11	10	10
waarvan overig (aannemers/testritten)	1	1	1	1	1
Spoorwegondernemingen, waarvan:	26	30	30	28	29
personen	8	9	10	9	9
goederen	18	21	20	19	20

\* Vanaf 2016 worden kilometers inclusief HSL-Zuid gerapporteerd.

\*\* Vanaf 2016 worden overwegen exclusief dienstoverpaden gerapporteerd.

\*\*\* In 2013 is de definitie van een spoortunnel aangescherpt. Vanaf 2013 tellen vrije kruisingen en diveunders niet meer mee als spoortunnel. De vergelijkende cijfers van 2012 en eerder zijn niet aangepast.

\*\*\*\* De trein- en tonkilometers betreffen alle in Nederland gereden kilometers inclusief de kilometers op het HSL-traject.

# Begrippenlijst

## **Ambitieweb**

Visuele weergave van de duurzaamheidsthema's en de daaraan gekoppelde ambitieniveaus. De thema's in het ambitieweb geven een concrete invulling aan de drie p's: people, planet en profit.

## **ATB verbeterde versie (ATBv)**

Versie van het ATB-systeem dat ook ingrijpt bij treinsnelheden onder de 40 km/u.

## **Autoriteit Consument en Markt (ACM)**

De overheidsorganisatie die toezicht houdt op de mededinging, specifieke sectoren waarin de concurrentie niet vanzelf gaat als telecom, vervoer, post- en vervoer en energie en de rechten van consumenten met als doel een gelijk speelveld van bedrijven die zich aan de regels houden en goedgeïnformeerde consumenten die voor hun recht opkomen

## **Basisnet**

Het systeem Basisnet zorgt dat het vervoer van gevaarlijke stoffen in Nederland zo veilig mogelijk kan plaatsvinden. Hiervoor is een landelijk netwerk van snelwegen, binnenwateren en (hoofd)spoorwegen vastgesteld. Vervoerders moeten zich houden aan veiligheidseisen. Maar ook transportroutes en de nabije omgeving moeten aan speciale eisen voldoen. Zo blijven risico's voor omwonenden langs de transportroutes binnen de wettelijke grenzen.

## **Beheerconcessie**

De door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat aan ProRail verleende vergunning voor het beheer van de Nederlandse hoofdspoorweginfrastructuur.

## **Bodemwaarde**

Waarde voor het jaarlijks minimaal te realiseren prestatieniveau op een prestatie-indicator,

## **Centraal Monitorings- en Beslisorgaan (CMBO)**

Onderdeel van ProRail dat landelijk vaststelt hoe om te gaan met grote storingen en de afhandeling daarvan in de dienstregeling regelt

## **Concessiegebied**

Een door de concessieverlener gedefinieerd gebied (geografisch en/of op basis van lijnvoering) waarbinnen het openbaar vervoer als één pakket wordt gegund

## **Doorstroomstation Utrecht (DSSU)**

Treinstation waarbij het aantal wissels is geminimaliseerd, zodat treinen met een hogere snelheid door het station kunnen rijden. Dit beperkt wel de bijsturingmogelijkheden

## **Emplacement**

Een gebied van de spoorweginfrastructuur dat ingericht en bestemd is om treinen te laten stoppen, beginnen, eindigen, inhalen, kruisen, opstellen of rangeren en voorzien is van ten minste één wissel.

## **European Rail Traffic Management System (ERTMS)**

Internationaal gestandaardiseerd beveiligingssysteem voor het treinverkeer – opvolger van Automatische trein Beveiliging (ATB)

### **Gemengde Net**

Het Gemengde net omvat de door ProRail beheerde spoorwegen met uitzondering van de Betuweroute.

### **Hoofdrailnet (HRN)**

Het deel van het Nederlandse spoornet waarop NS het alleenrecht heeft voor het rijden van reizigerstreinen.

### **HSL-Zuid**

Spoorlijn van Schiphol tot aan de Belgische grens met een aftakking naar Breda, die geschikt is voor hogesnelheidstreinen.

### **IC-direct**

Intercity direct is sinds 15 december 2013 de naam van de treindienst Amsterdam – Breda via de HSL-Zuid.

### **Inspectie voor Leefomgeving en Transport (ILT)**

Onderdeel van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat dat de naleving van wet- en regelgeving voor een veilige en duurzame leefomgeving en transport bewaakt en stimuleert.

### **Landelijk Coördinatieteam Goederen (LCG)**

Interdisciplinair team binnen ProRail die de opdracht heeft om de prestaties van het spoorgoederenvervoer te verbeteren en de kennis van het spoorgoederenvervoer binnen ProRail te vergroten.

### **Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO)**

Programma om een veilige doorstroming van trein- en wegverkeer op overwegen te verbeteren via slimme en kosteneffectieve maatregelen zodat het aantal incidenten verder vermindert

### **Landelijk Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer (LOCOV)**

Overleg waarin consumentenorganisaties de belangen van de treinreiziger behartigen door het overleg en adviseren aan NS, ProRail en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Onderwerpen betreffen concrete uitvoeringsmaatregelen voor het openbaar vervoer per spoor op nationaal en internationaal niveau over het Hoofdrailnet, zoals wijzigingen ten aanzien van de dienstregeling, de toegankelijkheid van de treinen, de kaartverkoop en de tarieven.

### **Lange Termijn Spooragenda**

Met de Lange Termijn Spooragenda wordt de kwaliteit van het spoor als vervoerproduct verbeterd zodat de trein voor de reiziger en de verlader in toenemende mate een aantrekkelijke vervoersoptie is.

### **Meerjarenprogramma voor Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT)**

Samen met de regionale overheden zorgt de Rijksoverheid ervoor dat grote ruimtelijke projecten in samenhang met elkaar worden voorbereid en uitgevoerd.

### **NCBG**

Niet-centraal bediende gebieden zijn spoorgebieden waarvan de treinpaden lokaal bepaald worden, zoals rangeerterreinen.

### **Operationeel Controle Centrum Rail (OCCR)**

Het landelijke controlecentrum voor het Nederlandse spoorwegnet waar ProRail samen met vervoerders en aannemers 24/7 de afhandeling van incidenten en calamiteiten in het spoorverkeer coördineert.

**Prestatie-indicator**

Een variabele die inzicht geeft in de prestaties van een organisatie. Het meet of een doelstelling wordt gehaald.

**Prestatiegericht Onderhoud (PGO)**

De doelstelling van het prestatiegericht onderhoud is de kwaliteit van het spooronderhoud te verhogen door meer te sturen op resultaat (bijv. storingsreductie, punctualiteit, veiligheid en duurzaamheid van de infrastructuur) en zo ruimte te bieden aan aannemers om eigen expertise en innoverend vermogen in te zetten.

**Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS)**

Programma om hoogfrequent spoorvervoer op de drukste trajecten mogelijk te maken en het groeiende goederenvervoer te faciliteren.

**Regionale Series**

Concessiegroep bestaande uit treinseries in regionale concessiegebieden.



