

# ProRail B.V. Jaarverslag 2019

Verbindt.  
Verbetert.  
Verduurzaamt.



**ProRail**

---

---

---

---

# Inhoud

<b>Kerncijfers</b> .....	<b>4</b>
<b>Het jaar 2019</b> .....	<b>6</b>
<b>Profiel van ProRail</b> .....	<b>10</b>
Organisatie en activiteiten .....	12
Onze waardeketen .....	15
Maatschappelijk verantwoord ondernemen .....	18
Internationaal vergelijken .....	19
<b>Spoorprestaties</b> .....	<b>20</b>
<b>Punctueel spoor</b> .....	<b>22</b>
<b>Betrouwbaar spoor</b> .....	<b>26</b>
Capaciteit .....	35
Innovaties en vernieuwingen .....	38
Stations- en spoorvernieuwingen .....	42
Veiligheid .....	47
<b>Maatschappelijke prestaties</b> .....	<b>56</b>
Duurzaam spoor .....	58
In contact met het publiek .....	62
Geluid en trillingen .....	62
<b>Medewerkers</b> .....	<b>66</b>
<b>Financiën</b> .....	<b>78</b>
Financiële prestaties .....	80
Effectieve bestedingen .....	82
<b>Bericht van de RvC</b> .....	<b>83</b>
Terugblik en bijeenkomsten Raad .....	83
Bijeenkomsten commissies .....	87
<b>Corporate Governance</b> .....	<b>89</b>
<b>Risicomanagement</b> .....	<b>99</b>

<b>Stakeholders</b> .....	<b>108</b>
Onze stakeholders .....	110
Betrokkenheid van onze stakeholders .....	113
In contact met onze stakeholders .....	116
In dialoog met onze stakeholders .....	116
Materialiteitsanalyse .....	116
<b>Maatschappelijk verslagleggingsbeleid</b> .....	<b>120</b>
<b>GRI-verslaglegging</b> .....	<b>122</b>
Assurance-rapport van de onafhankelijke accountant .....	130
<b>Jaarrekening</b> .....	<b>134</b>
Balans per 31 december 2019 .....	137
Winst- en verliesrekening over 2019 .....	138
Kasstroomoverzicht 2019 .....	139
Toelichting op de balans, de winst- en verliesrekening en het kasstroomoverzicht .....	140
<b>Overige gegevens</b> .....	<b>179</b>
<b>Meerjarenoverzicht</b> .....	<b>185</b>
<b>Begrippenlijst</b> .....	<b>187</b>

# Kerncijfers



**Spoorlengte (km)**

2019: 7.097 | 2018: 7.114



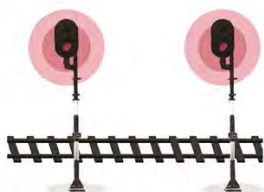
**Wissels**

2019: 6.560 | 2018: 6.795



**Overwegen\*\*\***

2019: 2.477 | 2018: 2.519



**Seinen**

2019: 11.586 | 2018: 11.751



**Stations**

2019: 400 | 2018: 399



**Tonkilometers  
(in miljarden)**

2019: 57 | 2018: 55



**Treinkilometers  
(in miljoenen)**

2019: 165 | 2018: 164



**Aantal spoorweg-  
ondernemingen**

2019: 27 | 2018: 29



**Aantal eigen medewerkers  
(gemiddeld fte)**

2019: 4.369 | 2018: 4.304



**Reizigerspunctualiteit HRN (5 min)**

2019: 92,6% | Bodemwaarde\*: 88,9%



**Reizigerspunctualiteit HRN (15 min)**

2019: 97,7% | Bodemwaarde\*: 96,7%



**Reizigerspunctualiteit HSL (5 min)**

2019: 83,4% | Bodemwaarde\*: 82,1%



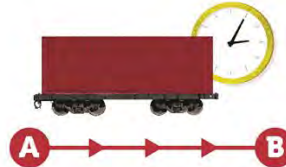
**Punctualiteit reizigersverkeer (3 min)**

2019: 91,9% | Bodemwaarde\*: 86,8%



**Punctualiteit regionale series (3 min)**

2019: 95,2% | Bodemwaarde\*: 92,4%



**Transitotijd goederenvervoer**

2019: 3,4% | Bodemwaarde\*: 7,5%



**Geleverde treinpaden**

2019: 98,5% | Bodemwaarde\*: 97,5%



**Impactvolle storingen op de infra**

2019: 436 | Bodemwaarde\*: 610



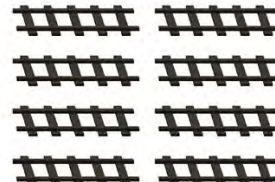
**Bedrijfsopbrengsten**

2019: 1.300 | 2018: 1.263



**Balans totaal**

2019: 19.500 | 2018: 19.065



**Materiële vaste activa**

2019: 18.629 | 2018: 18.260



**Investerings\*\***

2019: 988 | 2018: 957

\* Waarde voor het jaarlijks minimaal te realiseren prestatieniveau op een prestatie-indicator. In het geval van de prestatie-indicatoren Transitotijd goederenvervoer en Impactvolle storingen op de infra geldt een maximum.

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

\*\*\* In 2019 is de definitie van overwegen uitgebreid. In het aantal overwegen worden vanaf 2019 de particuliere overwegen die openbaar gebruikt kunnen worden meegenomen. Het vergelijkende cijfer is hier weergegeven overeenkomstig deze gewijzigde definitie.

# Het jaar 2019

## Verbinden, verbeteren, verduurzamen

In de periode dat wij het jaarverslag 2019 afronden en publiceren, houdt het Coronavirus de wereld in zijn greep. Een escalerende pandemie met ongekende gevolgen voor mens, maatschappij en organisaties. Het is een paradoxale gewaarwording om te rapporteren over een voor ProRail over het algemeen goed verlopen 2019, terwijl zovelen in de eerste maanden van 2020 met ingrijpende ontwikkelingen en drastische maatregelen worden geconfronteerd. En het einde van deze crisis is nog niet in zicht. Tijdens deze turbulente periode blijven wij ons, uiteraard in nauwe samenwerking met de vervoerders en andere betrokken partijen, zo goed mogelijk inzetten voor de bereikbaarheid van Nederland. Vanwege het sterk afgenomen aantal reizigers en het toegenomen aantal zieken onder het spoorpersoneel hebben we in maart 2020 de dienstregeling aangepast. Want ons doel is en blijft een betrouwbare, veilige treindienst, ook onder deze moeilijke omstandigheden.

2019 was voor ProRail op vrijwel alle fronten een jaar van verdere verbetering, waar ook de intensieve samenwerking met onze partners in de spoorsector flink aan heeft bijgedragen. Meer en meer ontwikkelt ProRail zich naar een krachtige, alerte organisatie die voorbereid is op de uitdagingen van morgen. Nederland staat met de almaar groeiende drukte op het spoor voor belangrijke keuzes in mobiliteit en duurzaamheid. Wij zijn ons terdege bewust van onze maatschappelijke rol en maken ons daar sterk voor. Van alle vervoersmodaliteiten is de trein het meest duurzaam, al ligt het aandeel van de trein in de totale mobiliteit van Nederland op slechts zo'n 10%. Daar willen we wat aan doen.

Er was ook een verdrietig dieptepunt in 2019 voor de samenleving, voor de stad Utrecht en voor ProRail: de tramaanslag waarbij vier mensen omkwamen. Een van die mensen was een dierbare ICT-collega van ons. Het afschuwelijke bericht dat ook een ProRail-collega was omgekomen, maakte diepe indruk in de hele organisatie.

De punctualiteit van de reizigerstreinen bleef op het hoge niveau van voorgaand jaar, waarbij de drukte op het spoor toenam. De reizigers- en treinpunctualiteit zijn vorig jaar beide uitgekomen boven de met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat afgesproken bodemwaarden. Het aantal storingen met impact op het treinvervoer nam aanzienlijk af. Met deze en andere resultaten hebben we onze reputatie goed neergezet. Dat blijkt ook uit de waardering die de reizigers uitspreken over de activiteiten van ProRail. Nooit eerder was hun waardering zo hoog.

Ondanks de goede punctualiteitscijfers waren er ook verstoringen. Een ernstige verstoring deed zich voor in het Rotterdamse Havengebied bij het vervoer van gevaarlijke stoffen. Het niet kunnen rangeren van gevaarlijke stoffen op het spoorgoederenemplacement Waalhaven Zuid had veel impact op het goederenproces. De haven kende meerdere infraknelpunten. Met vervoerders en het Havenbedrijf Rotterdam is prioritering aangebracht in de oplossing van die infraknelpunten. Voor het structureel op orde brengen van de Havenspoorlijn in Rotterdam is inmiddels een eerste beschikking van €30 miljoen ontvangen. Het goederenvervoer heeft zich ondanks de werkzaamheden aan onder meer Het Derde Spoor in Duitsland gunstig ontwikkeld, en we hebben vorig jaar maatregelen genomen om de prestaties te verbeteren. Op het gebied van goederenvervoer wil ProRail - samen met de vervoerders en verladers, havenbedrijven en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat - de positie van de sector verbeteren in vergelijking met de ons omringende landen én met het vervoer via weg en water.

Vorig jaar hebben we samen met onze partners hard doorgewerkt aan de kwaliteit van de spoorinfrastructuur in Nederland. Diverse stations en emplacementen zijn fors verbouwd om de toenemende drukte aan te kunnen en de reizigers een aangename reiservaring te bieden.

Vernieuwingen en aanpassingen van stations, emplacementen en sporen vonden plaats in circa 20 steden en op een aantal belangrijke treinroutes. Ter stimulering van het fietsgebruik hebben we diverse grotere fietsstallingen geopend. Om de toegankelijkheid van de stations verder te verbeteren, zijn op een kleine 300 stations de perrons aangepast en andere voorzieningen getroffen.

Voor de HSL-Zuid werken we aan betere punctualiteit en nemen we maatregelen om eventuele strandingen en storingen zoveel mogelijk in te perken of zo snel mogelijk op te lossen.

Ook is de invoering van het European Rail Traffic Management System (ERTMS) van start gegaan. ERTMS betekent vergaande digitalisering van het spoor en zal zowel de veiligheid als de snelheid van (Europese) verbindingen positief beïnvloeden.

Wij zetten vol in op duurzame mobiliteitsgroei in Nederland. Uiteraard spannen we ons ook in om onze eigen organisatie verder te verduurzamen. Ons energieverbruik is in 2019 opnieuw gedaald en we wekken steeds meer energie zelf op. Het gebruik van fossiele brandstoffen neemt af, we nemen geleidelijk afscheid van het grotendeels duurzaam geproduceerde gas en we verduurzamen het materiaalgebruik. Al deze maatregelen hebben in 2019 geleid tot een reductie van circa 5 kiloton CO<sub>2</sub>-emissie.

ProRail heeft de afgelopen periode in zijn algemeen goed gepresteerd. Dat biedt een solide fundament om de uitdagingen voor vandaag en morgen aan te pakken. Naar verwachting zal de totale vraag naar reizigers- en goederenvervoer in 2040 met 30% zijn toegenomen. Door het vervoer van 25-45% meer reizigers en 50-90% meer goederentonnen over het spoor te faciliteren, geven we duurzame invulling aan de Nederlandse mobiliteitsvraag. Verdere verbetering van mobiliteit en duurzaamheid gaan voor ons hand in hand, waaraan wij vanuit onze maatschappelijke verantwoordelijkheid vorm en inhoud geven. Uiteraard doen we dat in nauwe samenwerking met onze partners; de uitdagingen zijn immers te groot voor een enkel bedrijf of een enkele organisatie.

Slimmer en flexibeler organiseren, intensievere samenwerking en technische innovatie; het zijn essentiële factoren. Voor de reizigers, voor de vervoerders en voor ons, om de toekomstbestendigheid van het spoor, het reizigerscomfort en het goederenvervoer naar een hoger plan te tillen. Vorig jaar hebben we maatregelen genomen om de slagvaardigheid van de organisatie verder te versterken. Er wordt nog beter samengewerkt met stakeholders en er zijn innovaties gerealiseerd die bijdragen aan meer spoorcapaciteit, betere prestaties en een duurzamer en kostenefficiënter spoor. Zo hebben we veel energie gestoken in nieuwe sensoringstechnologie en detectiemethodes voor meer veiligheid. We experimenteren met de verhoging van de bovenleidingsspanning en met treinen op accu's en waterstof. Ook hebben we proeven uitgevoerd op de Betuweroute en in Groningen met semiautomatisch rijdende goederen- en reizigerstreinen. In 2020 staan de eerste proeven met 740 meter lange goederentreinen op de agenda; vorig jaar hebben we bij Meteren het eerste goederenwachtspoor opgeleverd dat deze lengte aankan.

Onze ruim 4.000 medewerkers hebben vorig jaar veel goed werk verzet. Ik wil ook mijn waardering uitspreken voor mijn voorganger Pier Eringa onder wiens leiding grote stappen zijn gezet. Onze uitdaging is nu om de duurzame mobiliteitsopgave van Nederland aan te pakken, daadkrachtig en met een gezond urgentiegevoel. We hebben een heldere strategie voor de komende periode en het is aan ons om de daad bij het woord te voegen. De voorziene groei op het spoor vergt ook betere vormen van samenwerking en meer resultaatgerichte verbinding, met onze spoorpartners en met de overheid. ProRails omvorming naar een zelfstandig bestuursorgaan (zbo) in 2021 is een uitstekende mogelijkheid om de samenwerking met de overheid te verdiepen, zodat we schouder aan schouder door kunnen werken aan de mobiliteitsopgave voor Nederland. ProRail treedt daarbij op grond van de aanwezige ervaring en expertise op als uitvoerder en onafhankelijk adviseur om de meest toekomstbestendige keuzes te kunnen maken. Daarmee

dienen we de belangen van vervoerders en miljoenen Nederlanders die nu en in de toekomst prijs stellen op een punctueel, veilig, aangenaam en duurzaam vervoer over het spoor.

Dank voor ieders inzet, ik kijk er naar uit om samen onze ambities te verwezenlijken!

Namens de Raad van Bestuur van ProRail B.V., Utrecht, 10 april 2020

John Voppen  
Voorzitter Raad van Bestuur







ALL WORK MUST BE DONE ONLY BY THE COMPANY

STRUK

10

25



## Profiel van ProRail

ProRail is verantwoordelijk voor het spoorwegnet van Nederland. Wij zorgen ervoor dat op een gemiddelde werkdag ruim een miljoen mensen en meer dan 100.000 ton goederen over ruim 7.000 kilometer spoor veilig en op tijd op hun bestemming komen. Samen met vervoerders zetten wij ons hier 24/7 voor in. Generaties voor ons hebben dit de afgelopen 180 jaar opgebouwd. Daar zijn we trots op en hier bouwen wij de komende jaren op voort.

# Organisatie en activiteiten

## Wat wij doen

Wij zorgen voor aanleg, onderhoud en beheer van het Nederlandse spoorwegnet. Als onafhankelijke partij verdelen we de ruimte op het spoor, regelen we al het treinverkeer, bouwen en beheren we stations en leggen we nieuwe sporen aan. We onderhouden bestaande sporen, wissels, seinen en overwegen.

ProRail is tevens netbeheerder en in die hoedanigheid verantwoordelijk voor het transport van elektriciteit over het net.

## Onze missie

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

## Onze strategie

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

## Onze ambities

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

Wij hebben deze ambities uitgewerkt in een visie, die beschrijft hoe ProRail er in 2040 uitziet en wat we moeten doen om daar te komen. Deze uitwerking heeft gezorgd voor diverse nieuwe initiatieven. Deze ambities, de visie en de uitgewerkte initiatieven sluiten goed aan bij de taken en ambities uit de Spoorwegwet, de Lange Termijn Spooragenda, de beheerconcessie 2015-2025 en het Toekomstbeeld OV 2040.

## Mens, milieu en samenleving

ProRail werkt actief aan een goede leefomgeving in en rondom het spoor. Overlast veroorzaakt door het gebruik van het spoor en de aanleg van spoor, zoals geluid en trillingen, wordt zoveel als mogelijk beperkt. Ons streven is waar mogelijk energiezuinige technologieën in te voeren, gebruik te maken van grondstoffen die het milieu zo min mogelijk belasten en ons afval te scheiden en te recyclen. Ook zetten we ons in voor natuurbehoud. Met het beheer van circa 5.000 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 betaalbaar spoor, 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 naar het buitenland. We werken vanuit vier regio's: Randstad-Noord, Randstad-Zuid, Noord-Oost en Zuid. Ons hoofdkantoor staat in Utrecht. Daarnaast zijn er vier regiokantoren: Amsterdam, Rotterdam, Zwolle en Eindhoven. Verspreid over het land hebben we twaalf verkeersleidingposten van waaruit het treinverkeer wordt bestuurd. Er zijn zes uitruklocaties voor incidentenbestrijding. In Utrecht zit het Operationeel Controle Centrum Rail (OCCR), waar ProRail samenwerkt met vervoerders en spooraanneemers en de afhandeling van calamiteiten en incidenten op het spoor coördineert.

## **Betrokken werkgever**

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

## **Juridische structuur**

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

## **Omvorming tot zbo**

Eind 2016 heeft de regering besloten ProRail om te vormen tot een zelfstandig bestuursorgaan (zbo). Eind 2019 heeft de Raad van State haar advies gegeven op het wetsvoorstel waarmee deze omvorming wordt vastgelegd. De volgende stap is behandeling van dit wetsvoorstel in de Tweede Kamer. De huidige planning is om de omvorming per 1 januari 2021 rond te hebben. ProRail en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat grijpen de omvorming aan om de positie van ProRail als publieke uitvoerder en deskundig adviseur van de bewindspersonen van het ministerie te versterken. De belangen van medewerkers, reizigers, vervoerders en verladers krijgen de volle aandacht bij de omvorming. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en ProRail trekken samen op om de nieuwe relatie vorm te geven en de omvorming zorgvuldig te implementeren, zonder verstoring van de dagelijkse operatie en de ontwikkelingen om het spoor klaar te maken voor de toekomst.

## **Juridisch speelveld**

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

## Beheerconcessie

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

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

## Beheerplan

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

## Organogram



## Verslag raad van bestuur

De raad van bestuur doet in de volgende hoofdstukken van het jaarverslag verslag van de prestaties en gebeurtenissen in 2019: 'Profiel van ProRail', 'Spoorprestaties', 'Punctueel spoor', 'Betrouwbaar spoor', 'Maatschappelijke prestaties', 'Medewerkers', 'Financiën' en 'Risicomanagement'.

# Onze waardeketen

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

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

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





# De waarde van het spoor

## Input



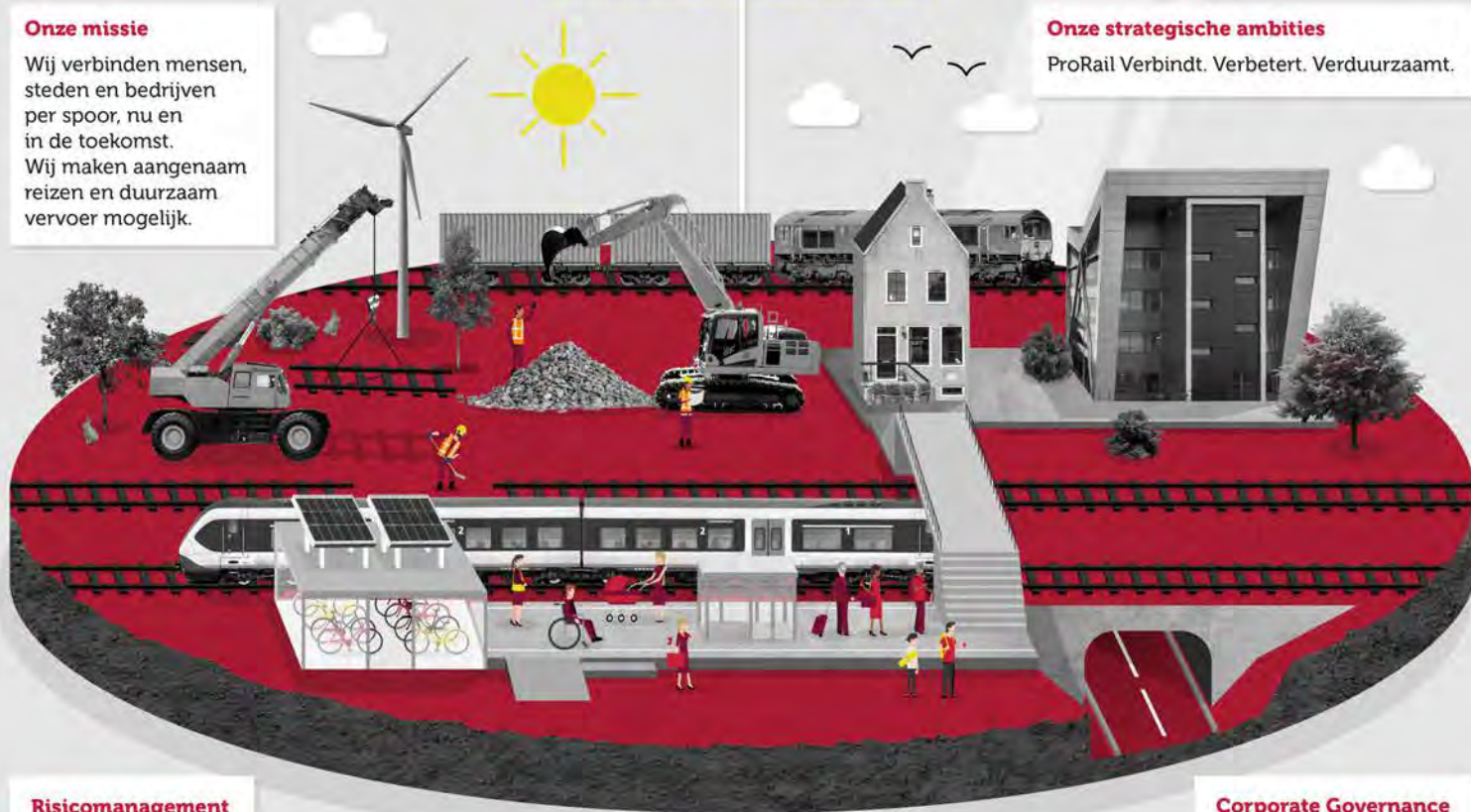
## Businessmodel

### Onze missie

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

### Onze strategische ambities

ProRail Verbindt. Verbetert. Verduurzaamt.



## Output



# Maatschappelijk verantwoord ondernemen

## Ambities

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

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

## Duurzaamheid in de strategie

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

Deze ambitie willen we als volgt bereiken:

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

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

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

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

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

## Sturing en beheersing

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

# Internationaal vergelijken

We vergelijken iedere drie jaar onze prestaties met een selectie van vergelijkbare spoorinfrabeheerders in het buitenland. In 2019 is een nieuwe internationale benchmark uitgevoerd met data over een periode van 2015 tot en met 2018 waarin we onze prestaties vergelijken met de spoorinfrabeheerders in Zwitserland, Frankrijk, Verenigd Koninkrijk, Zweden en Denemarken. De resultaten van deze benchmark zijn begin 2020 aangeboden aan het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

Deze benchmark laat zien dat ProRail – samen met de vervoerders en andere stakeholders – goede prestaties levert op het Nederlandse spoor. Daar zijn we erg trots op. Voor belangrijke prestatiegebieden behoren we tot de top van de landen in de vergelijkingsgroep. Tevens zijn onze prestaties op veel gebieden verder verbeterd ten opzichte van het vorige ijkpunt van de internationale benchmark in 2015. De belangrijkste bevindingen uit de huidige benchmark vanuit het perspectief van ProRail zijn:

- Het vervoer over het Nederlandse spoor is in de periode 2015 – 2018 harder gegroeid dan in de meeste landen van de vergelijkingsgroep: zowel het reizigers- als het goederenvervoer is relatief hard gegroeid.
- Het Nederlandse spoor wordt het meest intensief gebruikt: in geen enkel ander land van de vergelijkingsgroep rijden zoveel treinen per spoorkilometer als in Nederland.
- De punctualiteit van treinen op het Nederlandse spoor is verder gestegen en behoort tot de hoogste van de vergelijkingsgroep. Prestaties van het goederenvervoer blijven een aandachtspunt.
- Het aantal verstoringen op het Nederlandse spoor is – ondanks de intensieve benutting van het spoor – relatief laag. Het aantal uitgevallen treinen ligt rond het gemiddelde van de vergelijkingsgroep.
- Veiligheid op en rond het Nederlandse spoor blijft hoog. Aandacht voor veiligheid rondom spoorwegovergangen blijft topprioriteit.
- De onderhouds- en vernieuwingsuitgaven per treinkilometer zijn het laagst van de vergelijkingsgroep: ProRail levert goede prestaties tegen relatief lage kosten.

Deze benchmark geeft ons waardevolle inzichten in de prestaties van ons spoorstelsel. We leren van andere spoorinfrabeheerders en zij van ons. Er zijn veel manieren waarop we samenwerken en kennis uitwisselen met onze buitenlandse collega's. Voorbeelden hiervan zijn onder meer de bi- en multilaterale allianties en samenwerkingen op specifieke thema's en de internationale werkgroepen en overlegcommissies waar we actief in participeren en vaak een trekkende rol in hebben.



6  
WIMBETON  
Wimbor, Wimbor, Wimbor

Green light indicator  
Blue icons: wheelchair, stroller, bicycle, no smoking

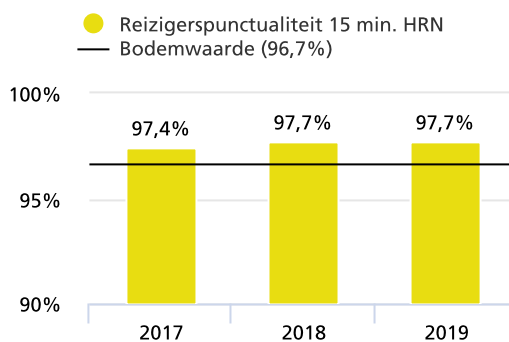
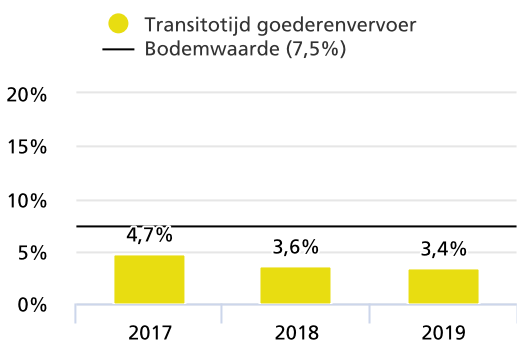
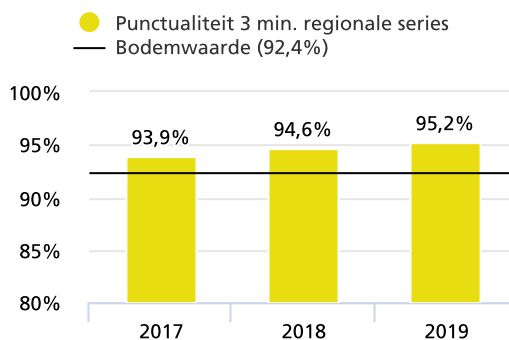
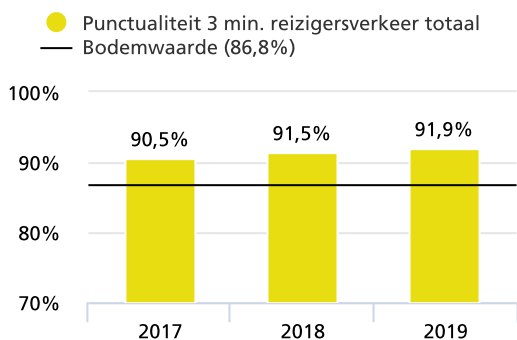
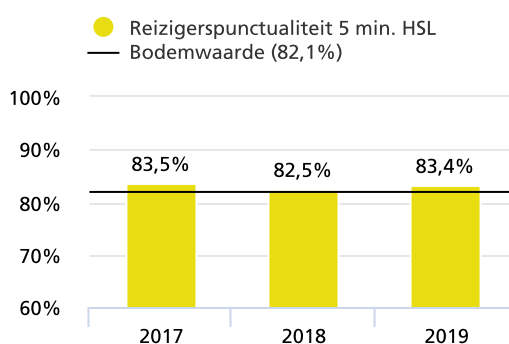
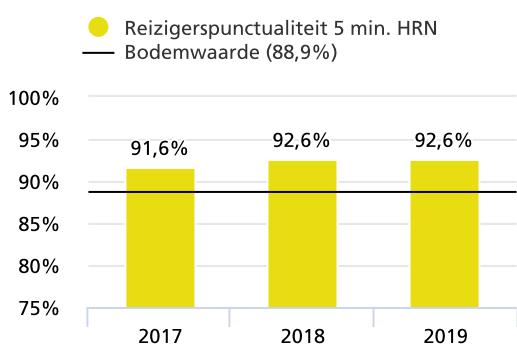


# Spoorprestaties

In 2019 hebben we er voor kunnen zorgen dat meer reizigerstreinen op tijd reden, terwijl de drukte op het spoor is toegenomen. Ook de groei van het spoorgoederenvervoer zette door in 2019. Het aantal impactvolle storingen nam in 2019 af met zo'n 20% ten opzichte van 2018. De meeste geleverde prestaties, met uitzondering van klanttevredenheid onder goederenvervoerders, lagen aan de goede kant van de afgesproken waarden (bodemwaarden) met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. We realiseren ons dat de prestaties voor goederenvervoer beter kunnen en moeten. Naast de spoorprestaties hebben we in 2019 ook stationsverbouwingen afgerond en bruggen, ecoducten en faunapassages gerealiseerd.

# Punctueel spoor

Net als vorig jaar komen alle prestatiecijfers uit aan de goede kant van de met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat overeengekomen bodemwaarden. De treinpunctualiteit op 3 minuten voor het totale reizigersverkeer steeg naar 91,9%. Die groei komt met name voor rekening van de regionale treinseries, waar de treinpunctualiteit steeg tot 95,2%. Op het hoofdrailnet bleef de reizigerspunctualiteit stabiel, terwijl er meer treinen zijn gaan rijden. En ook op de HSL heeft de reizigerspunctualiteit in 2019 de weg omhoog weer gevonden.



*Toelichting bodemwaarde: Waarde voor het jaarlijks minimaal te realiseren prestatieniveau op een prestatie-indicator. In het geval van de prestatie-indicatoren Transitotijd goederenvervoer en Impactvolle storingen op de infra geldt een maximum.*

## **Reizigerspunctualiteit hoofdrailnet (HRN) op hoog niveau gebleven**

Reizigerspunctualiteit HRN (op 5 of 15 minuten gemeten) 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 of haar uitcheckstation minder dan 5 (of 15) minuten vertraging had ten opzichte van de reis die de reiziger vanaf het moment van inchecken volgens de reisplanner had kunnen maken.

De Reizigerspunctualiteit HRN in 2019 was 92,6% op 5 minuten en 97,7% op 15 minuten. Dat is gelijk aan de scores in 2018, terwijl er meer treinen hebben gereden en meer reizigers zijn vervoerd. De scores in 2019 lagen boven de bodemwaarden (5 minuten: 88,9%, 15 minuten: 96,7%) als ook boven de streefwaarden 2019 (5 minuten: 91,1%, 15 minuten: 97,3%).

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

## **Hogere punctualiteit reizigersverkeer totaal**

Treinpunctualiteit reizigersverkeer totaal is het percentage treinaankomsten waarbij het verschil tussen de geplande en de gerealiseerde tijd kleiner is dan 3 minuten. Uitgevallen aankomsten en aankomsten van vervangende treinen worden niet meegerekend. Deze indicator wordt gemeten op representatieve stations op het hoofdrailnet (inclusief HSL-Zuid) en op de regionale spoorinfrastructuur. Omdat dit cijfer grotendeels uit hoofdrailnettreinen bestaat en we daar tegenwoordig sturen op reizigerspunctualiteit, vervalt deze prestatie-indicator per 2020. Voor de regionale series blijven we wel sturen op treinpunctualiteit.

De Treinpunctualiteit reizigersverkeer totaal was in 2019 met 91,9% ruim hoger dan de bodemwaarde van 86,8% en de streefwaarde van 89,9%. Daarnaast was de treinpunctualiteit reizigersverkeer ook hoger dan de realisatie 2018 (91,5%).

## **Reizigerspunctualiteit 5 minuten HSL**

De reizigerspunctualiteit 5 minuten HSL is onderdeel van de reizigerspunctualiteit op het hoofdrailnet en is tevens een aparte prestatie-indicator. De reizigerspunctualiteit 5 minuten HSL bedroeg over heel 2019 83,4%. Daarmee hebben ProRail en NS boven de bodemwaarde (82,1%) gescoord, maar lager dan de streefwaarde 2019 (84,1%).

Het jaar 2019 begon slecht. In januari en februari lagen de scores ver onder de bodemwaarde, met scores onder de 80%. De belangrijkste oorzaak was een software-update uit 2018. Die veroorzaakte plotselinge stilstanden van het TRAXX-ICR materieel dat over de HSL rijdt. Ook werden de prestaties tijdens deze periode onder andere negatief beïnvloed door een landelijke GSM-R-storing en een defecte wissel bij Noorderkempen in België waardoor de Intercity Brussel een aantal dagen via Roosendaal moest omrijden.

Vanwege deze tegenvallende prestaties hebben NS en ProRail onder het motto 'alle hens aan dek' een groot aantal acties opgezet. Begin maart heeft NS samen met de leverancier de problemen met de TRAXX-software verholpen. ProRail heeft eveneens actie ondernomen, waarvan hieronder enkele voorbeelden:

- Vervanging van wielsensoren op HSL-wissels;
- Een proef met een nieuwe werkwijze voor de afhandeling van strandingen. In december is besloten de werkwijze uit de proef door te zetten;
- Plaatsing van een railspoel bij een wissel in Rotterdam;
- Verscherpte aandacht voor de correcte toepassing van een nieuwe voorrangregeling;
- Introductie van nieuwe seinbeelden bij station Rotterdam en Hoofddorp.

De combinatie van continue operationele scherpste op de HSL en de ingezette verbetermaatregelen heeft geleid tot een, voor de HSL, hoog basisniveau. In periodes zonder grote incidenten scoren we boven de streefwaarde. Incidenten zoals storingen door derden, extreem weer, infraverstoringen en materieeldefecten kunnen zorgen voor een terugval in de prestaties.

Uiteraard blijven wij ook in 2020, samen met NS, veel aandacht geven aan de HSL om de continue operationele scherpste en doorgevoerde verbeteringen vast te houden.

## **Treinpunctualiteit regionale series toegenomen**

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

In 2019 zijn weinig inhoudelijke veranderingen in de regionale concessies en dienstregelingen doorgevoerd, waardoor we het hele jaar konden profiteren van de verbeteringen uit 2018. Hierdoor verbeterde de regionale treinpunctualiteit verder naar 95,2%. De score in 2019 lag boven de bodemwaarde (92,4%) als ook de streefwaarde 2019 (93,4%).

## **Transitotijd goederenvervoer verbeterd**

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

In 2018 lag dit cijfer met 3,6% al ruim onder de bodemwaarde van 7,5% (die voor deze indicator een maximumwaarde is) en de streefwaarde 2019 van 6,3% (eveneens een maximumwaarde). In 2019 verbeterde dit verder naar 3,4%. Hoewel Transitotijd goederenvervoer een goede weergave is van de mate waarin ProRail de kwaliteit van het aan de goederenvervoerders geleverde pad weet te borgen, geeft deze prestatie-indicator geen volledig beeld van de door verladers beleefde kwaliteit van ons product. We zien dat terug in het klanttevredenscijfer van de goederenvervoerders en blijven in gesprek over de gewenste verbeteringen.



## **VerbeterAanpak Trein Schiphol – Utrecht – Nijmegen (VATSUN)**

Sinds 2018 rijdt er tussen Amsterdam en Eindhoven elke tien minuten een intercity. Het volgende traject waarop een vergelijkbare frequentieverhoging gepland staat, is het traject Schiphol – Utrecht – Arnhem/Nijmegen (SUN). ProRail en NS werken samen in het programma VATSUN. Het doel van dit programma is om te voorkomen dat de frequentieverhoging ten koste gaat van de reizigerspunctualiteit. Dit doen we door maatregelen te realiseren die de kans op én de impact van storingen verkleinen. Bijvoorbeeld door de bijsturing te optimaliseren, door de infrastructuur en het materieel betrouwbaarder te maken en door operationeel betrokken medewerkers door middel van simulaties voor te bereiden op de nieuwe dienstregeling.

In 2019 hebben ProRail en NS onderzocht welke maatregelen moeten worden genomen om de verwachte daling in de reizigerspunctualiteit als gevolg van de 5e en 6e intercity op de SUN-corridor te voorkomen. Hieruit blijkt het logistiek gezien noodzakelijk de frequentieverhoging op de SUN-corridor te verbinden met het traject Schiphol-Leiden-Rotterdam (SLR). Daarom is voorgesteld het traject SLR op te nemen in de programmascope. Dit houdt in dat na besluitvorming hierover verbetermaatregelen kunnen worden gerealiseerd op het traject Rotterdam – Schiphol - Arnhem (ROSA) en dat per 2022 op dit volledige traject elke tien minuten een intercity kan rijden. Vanwege deze scopewijziging hebben ProRail en NS voorgesteld de programmaam te wijzigen naar VAT ETMET ROSA. ETMET staat hierbij voor 'Elke Tien Minuten Een Trein'.

# Betrouwbaar spoor

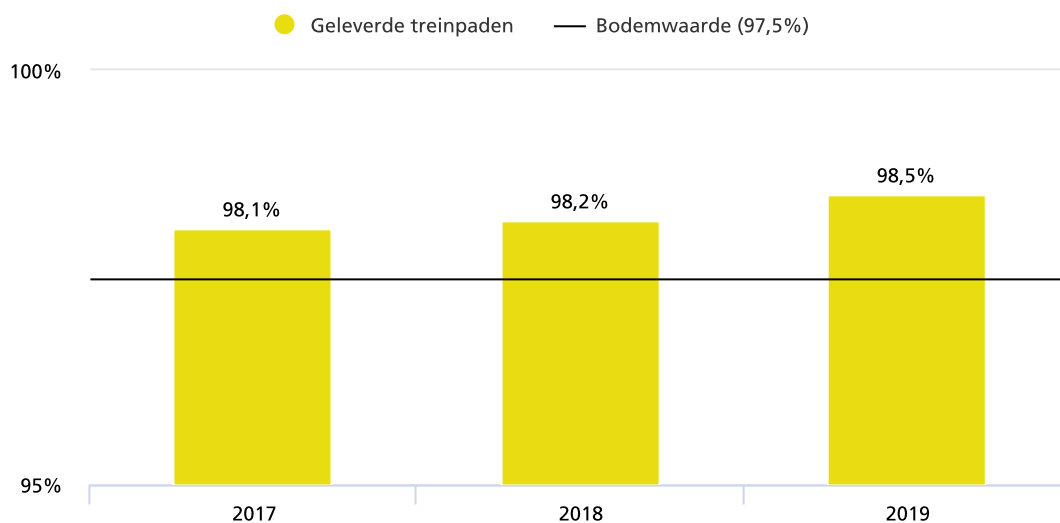


*In 2019 zijn de indicatoren Geleverde treinpaden en Impactvolle storingen aan de infra verder verbeterd.*

## **Geleverde treinpaden toegenomen**

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

Het percentage geleverde treinpaden profiteert mee van de totaalaanpak van incidenten (zie ook Impactvolle storingen op de infra). Deze prestatie-indicator was nog nooit zo hoog als in 2019. Met 98,5% zitten we boven de bodemwaarde van 97,5% als ook de streefwaarde 2019 van 98,2%.



## Impactvolle storingen op de infra (Klanthinder) gedaald

De prestatie-indicator Impactvolle storingen op de infra (ook wel bekend als Klanthinder) geeft inzicht in het aantal storingen aan de infrastructuur met grote impact op de treindienst. Hierbij wordt de verbinding gelegd tussen de storing en de hinder die de reiziger of de verlader hiervan ondervindt.

In 2019 hebben we het Programma Klanthinder voortgezet, waarin we werken aan de gezamenlijke focus binnen de spoorsector op het reduceren van klanthinder bij impactvolle storingen. Dit doen we door alle partijen die bij een verstoring een rol spelen te laten samenwerken. We verbinden activiteiten op het gebied van assetmanagement en logistiek management en zorgen ervoor dat de activiteiten van de calamiteitenorganisatie hier naadloos op aansluiten. De maatregelen in het programma richten zich op preventie, versnellen van herstel en bijsturing tijdens en na verstoringen. Het aantal Impactvolle storingen op de infra is in 2019 verder gedaald naar 436 (2018: 542). Dat is ruim onder de bodemwaarde van 610 en ook onder de streefwaarde 2019 van 546.

## Uitzonderlijk grote incidenten

Als landelijk de Treinpunctualiteit op 3 minuten onder de 75% daalt en/of de uitval van treinen boven de 10% uitkomt, dan ligt daar doorgaans een groot incident aan ten grondslag. Dergelijke dagen kwamen zes keer voor in 2019:

- Op 22 en 30 januari is op het hoofdrailnet een Landelijk Uitgedunde Dienstregeling (LUD) gereden in verband met extreem weer. De uitval was deze dagen 20,0% en 18,4%.
- Op 18 maart leidden stakingen in het openbaar vervoer tot 13,8% uitval. En op 28 mei was de uitval door staking zelfs 95,2%.
- In juli hadden het spoor en de treinen last van het zeer warme weer. Op 26 juli dunde NS de treindienst uit in verband met de hoeveelheid overbelaste klimaatinstallaties in de treinen en kwam de uitval op 11,8%. Maar ook op de dagen eromheen zorgden veel infra- en materieeldefecten voor uitvalpercentages richting de 10%-grens.
- Op 27 november daalde de punctualiteit tot 74,1% en ook op 28 november zaten we met 75,7% vlak boven de grenswaarde van 75%. Het is moeilijk om daar één specifieke oorzaak voor aan te wijzen. Beide dagen speelden allerlei grote en kleinere infra- en treinstoringen, waaronder defecte bovenleidingen, een stroomstoring, gestrande treinen en diverse aanrijdingen.

Veel reizigers zullen zich daarnaast 24 juni herinneren. Toen leidden in de avondspits een landelijke telefoonstoring en een aanrijding op Utrecht Centraal tot 9,8% uitval van treinen.

Tot slot noemen we de werkzaamheden aan het emplacement Leiden tussen 24 maart en 15 april. In de aangepaste NS-dienstregeling bleven zo veel mogelijk Sprinters en Intercity's rijden, wat in eerste instantie een goed plan leek. In de praktijk pakte dat anders uit. Door de beperkte infrastructuurcapaciteit, de complexe dienstregeling, de niet altijd voldoende verlengde treinen en het beperkt vervangend busvervoer, was het niet alleen extreem druk voor de reizigers, maar hadden ook kleine verstoringen al snel een groot sneeuwbaaleffect op de prestaties.

## **Toekomstbestendig werken aan het spoor**

In 2019 heeft de spoorsector hard gewerkt aan de groei en continuïteit van het spoorstelsel in het programma Toekomstbestendig Werken Aan het Spoor (TWAS). Het doel is om het spoorstelsel toekomstbestendig ofwel beschikbaar, betrouwbaar en betaalbaar te maken en te houden. Dat is een forse opgave gezien de uitdagingen waar de sector mee te maken heeft:

- Versnelde vervoersgroei van zowel reizigers- als goederenvervoer;
- Stijging van de hoeveelheid buitendienststellingen door werkzaamheden aan het spoor;
- Onaantrekkelijke arbeidsomstandigheden bij werken aan het spoor;
- Budgettaire taakstelling bij gelijkblijvende beschikbaarheid en betrouwbaarheid.

Deze uitdagingen vergen van de diverse partijen een gezamenlijke toekomstvisie op de langere termijn. En om de verbeteringen en optimalisaties duurzaam met elkaar te kunnen borgen en het spoorstelsel voor de verdere toekomst beschikbaar, betaalbaar en betrouwbaar te krijgen, moeten we op een nieuwe manier met elkaar gaan samenwerken. Het jaar 2019 stond in het teken van de ontwikkeling van een nieuwe werkwijze met de spoorsector en de daarbij benodigde TWAS-instrumenten zoals algoritmiek en innovatieve manieren van aanbesteden. Deze producten zijn ontwikkeld conform het in 2017 vastgestelde plan van aanpak. Hieronder lichten we de belangrijkste mijlpalen toe.

### **Masterplanproces (MPP)**

ProRail heeft het Masterplanproces ingevoerd. Afgezien van Kleinschalig Onderhoud en Storingsherstel worden daarin alle werkzaamheden aan het spoor meerjarig (2 tot 7 jaar vooruit) integraal en in samenhang gepland. Na het Masterplan 2020 en het Masterplan 2021 (met een doorkijk naar 2023) wordt in het voorjaar van 2020 het Masterplan 2022 (met een doorkijk naar 2026) vastgesteld. Vooraf wordt getoetst op de beschikbaarheid van budget, personeel, hinderniveau van werkzaamheden, materiaal en materieel. Met dit Masterplan levert ProRail een kwaliteitsimpuls aan een betrouwbare orderportefeuille voor de partijen die werken aan en voor het spoor. In de tweede helft van 2019 hebben we een versnellingsactie doorgevoerd in het proces waardoor een nieuw Masterplan sneller tot stand kan komen.

### **Toekomstbestendig verdelen van capaciteit voor werkzaamheden**

Werkzaamheden aan het spoor worden vooral 's nachts en tijdens het weekend en vakantieperiodes uitgevoerd. Om de kosten te verlagen en de spoorsector als werkgever aantrekkelijker te maken, is een andere spreiding van werkzaamheden nodig. Daarbij wordt ook de hinder voor reizigers en verladers meegenomen. In de uitgevoerde lijn- en gebiedspilots is een werkwijze ontwikkeld waarbij de aannemer zelf zijn optimale werkslot bepaalt met inachtneming van de hinder die hij daarbij veroorzaakt. Hinder wordt daarbij als gunningscriterium gebruikt.

### **Modelleren en optimaliseren**

Het plannen van werkzaamheden en buitendienststellingen is vooral een handmatig proces. Om de omvang en de complexiteit van de materie voor mensen inzichtelijk te krijgen, wordt gebruik gemaakt van vuistregels en procesafspraken. Deze tijdrovende manier van werken resulteert meestal in een beperkt aantal uitgewerkte planscenario's. De beschikbare bufferruimte wordt gebruikt om eventuele onvolkomenheden op te vangen of in te passen. Deze vuistregels en procesafspraken werken als er voldoende bufferruimte in het systeem zit.

In de werkstroom Modelleren en Optimaliseren zetten we moderne rekenkracht in voor het plannen en optimaliseren van werkzaamheden. Eind 2019 is fase 1 van de TWAS-optimalisatie-tooling gebouwd, namelijk het TVP-gedeelte (TVP: treinvrije periode c.q. buitendienststelling). Hiermee wordt eerst de planning van werkzaamheden in 2021 gesimuleerd en waar mogelijk geoptimaliseerd. Verdere invoering volgt naar verwachting in 2020.

### **Toekomstbestendig samenwerken**

Essentieel voor het halen van het TWAS-doel is dat de spoorpartijen op een andere manier leren samenwerken. In 2019 zijn voor de hele sector 'snelkookpan-sessies' (incubators) georganiseerd waarin die nieuwe manier van samenwerken is toegepast en het resultaat in de markt is gezet. De volgende zaken zijn ontwikkeld:

1. a) Lijn- en gebiedspilot: In de lijnpilot Wadden en gebiedspilot Kennemerland is met de sector samengewerkt om werkzaamheden op een andere manier te plannen, te combineren, aan te besteden en te contracteren. Het eerste contract is volgens deze nieuwe methode inmiddels gegund: de bovenbouwvernieuwing in het gebied Wadden die in 2020 zal plaatsvinden.
2. b) TWAS-handboek: Op basis van de ervaringen van de lijn- en gebiedspilot is een nieuwe samenwerkingsaanpak opgesteld die naar verwachting in de loop van 2020 met de hele spoorsector wordt ingevoerd. De introductie verloopt gebiedsgewijs via het ProRail verandertraject 'Samenspel voor meer treinen'. Daarin gaan we de vervanging en uitbreiding van onze spoorinfrastructuur anders organiseren. Met meer en beter samenspel tussen alle betrokken organisatieonderdelen, kunnen we straks sneller, beter en tegen lagere kosten werken aan het spoor.

Met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is afgesproken om het programma naar verwachting met twee jaar te verlengen, waarbij de focus verlegd wordt van ontwikkeling van instrumenten, naar implementatie.

## **Verbeterprogramma HSL-Zuid**

Het verbeterprogramma HSL-Zuid richt zich binnen ProRail op de operationele prestaties op de korte termijn én op maatregelen voor de middellange termijn (het realiseren van deze maatregelen op de middellange termijn valt buiten het programma onder concessiesturing).

Voor de korte termijn richt het programma zich op verbetering van de treinpunctualiteit, snellere afhandeling van strandingen en voorkoming van uitval door storingen.

- Op de stations Eindhoven, Den Haag, Breda en Rotterdam is de vertrekpunctualiteit verbeterd als gevolg van aanpassingen in de dienstregeling en scherpere in de operatie. In Amsterdam is de vertrekpunctualiteit ook verbeterd, maar als gevolg van de dienstregeling in combinatie met de spoor-lay-out minder dan op de andere stations.
- Sinds maart 2019 loopt een proef om de afhandeling van strandingen te verbeteren. In december is besloten de werkwijze uit de proef door te zetten.
- Om uitval te voorkomen is, samen met het programma suïcidepreventie en de afdeling Incidentenbestrijding, rondom Tilburg extra aandacht gegeven aan het voorkomen van storingen als gevolg van derden.

Ter verbetering van de prestaties op de middellange termijn richt ProRail zich op een doelmatige benutting van de EUR 60 miljoen die het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat aan ProRail en NS ter beschikking heeft gesteld. In 2019 zijn de volgende maatregelen gerealiseerd:

- Het eerste deel van het ERTMS testlab;
- Proef om de hinder door zwanen te voorkomen.

Ook is door de, in 2018 geïnstalleerde, inspectiecamera's in de spanningsluizen het schouwen bij kortsluiting in 2019 met circa 1 uur verkort naar 13 minuten. Daarnaast zijn in 2019 stappen gezet in de voorbereiding van:

- Het aanleggen van windschermen op de brug over het Hollandsch Diep;
- Het aanleggen van schakelingen, in alle spanningsluizen, die het maken van spanning-aarde (kortsluiting tussen trein en bovenleiding) voorkomen;
- Het verplaatsen van een stopmarkeerbord bij Zevenbergschenhoek aansluiting.

In 2019 is voorgesteld om de windmaatregelen op de brug over de Mark niet meer uit te voeren, omdat de kosten daarvan niet opwegen tegen de baten. Studies naar andere maatregelen laten mogelijkheden zien om de prestaties op de HSL verder te verbeteren. Besluitvorming hierover moet nog plaatsvinden. Het gaat om de volgende maatregelen:

- Verwijderen van de fasescheiding bij Zevenbergschenhoek aansluiting;
- Verlengen van de level 1 movement authority in ERTMS.

## **Met ERTMS voorbereid op de toekomst**

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

### **Van planuitwerking naar realisatie**

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

### **De coördinatie-opdracht**

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

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

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



## ICT ontwikkeling en beschikbaarheid

De ambities van ProRail en de daaraan gerelateerde strategie voor verbindt, verbetert en verduurzaamt kent met de ontwikkelingen die de bedrijfseenheden in gang zetten een grote afgeleide naar ICT. Zo zijn in 2019 plansystemen aangepast om nog scherper de dienstregeling te kunnen plannen en de ruimte op het spoor beter te benutten. Plannen in tienden van minuten is daar een mooi voorbeeld van. Maar ook nieuwe simulatietechnieken om aanpassingen in dienstregelingen ook echt samen met treinverkeersleiders te beproeven (Collate). Voor Verkeersleiding zijn verkenningen gedaan naar de inzet van nieuwe systemen die het mogelijk maken om scherper bij te sturen (verkenningen van één plan, werkplek consolidatie, inzet Zwitsers bijsturingssysteem, etc.). Dit ook ter voorbereiding op de voorziene groei in het spoor.

Nieuwe functionaliteit om nog weer sneller in de sector gezamenlijk incidenten af te handelen is ontwikkeld (extra mogelijkheden in SpoorWeb). Op het elektronisch inwinnen van data zijn in samenwerking met de ingenieurbureaus weer vervolgstappen gezet die het efficiënt inwinnen van tekeningen en daarmee nieuwe ontwerpen van het spoor mogelijk maken. Op basis van deze ontwikkeling (BIM) kan de basisdata van de infrastructuur beter worden onderhouden. Ook inwinningsmethodes om de staat van het spoor met grotere regelmaat en met meer nauwkeurigheid buiten vast te stellen zijn ontwikkeld (bijvoorbeeld de reizigerstrein als meettrein en helikoptervluchten met puntenwolken die kunnen worden geanalyseerd). Voor het verwerken van al deze data is verder geïnvesteerd in een DataLab en een Geolab en zijn hiervoor nieuwe omgevingen opgezet en teams samengesteld.

De omgeving voor rapportages en dashboards is verder uitgebreid. Een belangrijke opgave is nog dit maximaal te benutten en de ontwikkeling van predictive maintenance verder door te zetten. In het DataLab worden nu al steeds meer inzichten verkregen in de degeneratie van assets opdat storingen kunnen worden voorkomen en vervangingsvraagstukken beter kunnen worden bepaald.

Bij vervanging van ICT-infrastructuur wordt ook actief gezocht naar mogelijkheden om het energieverbruik terug te dringen. Hierin helpt mee dat nieuwe apparaten steeds energiezuiniger worden. In 2019 was het project, waarbij tunnelinstallaties zijn gereviseerd en weer een levensduur van zeven jaar kregen, een mooi voorbeeld waarbij verduurzamen en economisch gewin mooi samen gaan.

Alles natuurlijk wel in balans met de eisen voor hoge beschikbaarheid, want uiteindelijk is een hoog beschikbaar spoor de beste garantie voor een lage belasting van het milieu. De eerdere investeringen in het realiseren van hoge beschikbaarheid en continuïteit vergen ook omvangrijke projecten op het terrein van Life Cycle Management. Omvangrijke netwerkinfrastructuren moeten worden vervangen en nieuwe landelijke datacenters worden ontsloten opdat we naast de bestaande operatie ook nog de ontwikkelingen rond het samenvoegen van verkeersleidingsposten kunnen faciliteren en ook ruimte bieden voor de nieuwe installaties voor ERTMS. Hierin wordt het belang van onze netwerken ook steeds groter.

Het aantal ICT-verstoringen (TAO's) met impact op de treindienst is in 2019 toegenomen naar 80 (2018: 49) door een aantal TAO's die zijn veroorzaakt door een softwarefout in nieuwe software. De impact van de meeste storingen was gering. Wel was er één zeer ernstige storing op 22 april op Amsterdam Centraal. Het betrof een fout in de nieuwe software van de interfacelaag naar de beveiliging (ASTRIS). Diverse werkplekken op de verkeersleidingsposten ondervonden hier veel last van.

Om ook eenduidig terug te rapporteren over de projecten die eerder in het beheerplan zijn aangegeven volgen hier nog de belangrijkste en veelal omvangrijke ICT-projecten in 2019 waarin ook de hiervoor geschetste ontwikkelingen vanzelfsprekend terugkomen.

### **Renovatie verkeersleidingssysteem**

Procesleiding, het systeem voor de treinbesturing door treinverkeersleiders, wordt in verschillende stappen gerenoveerd. In 2019 heeft de laatste ontwikkelstap plaatsgevonden; integratie met het nieuwe computerplatform is de volgende stap. In het voorjaar 2020 zal de installatie op de post Groningen plaatsvinden. De verdere invoering op de overige posten kunnen we naar verwachting in 2020 afronden.

### **Lifecycle management op GSM-R**

Het lifecycle managementprogramma op GSM-R (Global System for Mobile Communication - Railway), tevens drager voor de communicatie van ERTMS, heeft vertraging opgelopen. De belangrijkste oorzaak zijn vertraagde contractonderhandelingen gericht op lagere beheerprijzen. De gehele vervanging zal niet in 2022 maar in 2023 gereed zijn. Wat de beschikbaarheid betreft, voorzien we hier geen negatieve consequenties van.

### **Opwaardering naar nieuw netwerk**

Naast het mobiele GSM-R wordt vanaf 2019 ook het vaste landelijke ATM-netwerk (Asynchronous Transfer Mode) opgewaardeerd naar een nieuwe technologie (MPLS) netwerk met een tien keer grotere capaciteit. Daarbij wordt in aanvulling op de bestaande 7.000 km glasvezel ook nog eens 240 km extra glasvezelkabel aangelegd. Ook de enkelvoudige en slecht liggende glasvezel van de Betuweroute wordt hierin vervangen en meteen dubbel uitgevoerd. We hebben gepland de complete vervanging van deze landelijke netwerkinfrastructuur met ook de migratie van alle daaraan verbonden objecten van het spoor in 2020 te hebben afgerond, al blijft er een kans op uitloop naar 2021. Hiervoor zijn inmiddels de nodige voorzieningen getroffen zodat continuïteit en beschikbaarheid geborgd blijft.

### **Uitwijken naar andere locaties**

In 2019 hebben er drie uitwijkoefeningen plaatsgevonden: in het weekend van 16/17 februari in Amsterdam, 15/16 juni in Den Haag en 2 november in Alkmaar. Doel van de oefeningen is om te controleren of alles geregeld is om de operatie snel over te nemen op de uitwijklocatie. Alles om ervoor te zorgen dat het treinverkeer zo veel mogelijk kan blijven rijden. In Den Haag is de



oefening niet volledig gelukt. Alleen de seinzaal is uitgeweken terwijl ook was voorzien in verplaatsing van het rekencentrum. Het terugdraaien van de uitwijk veroorzaakte een hinderklasse 1 storing op Delft. Dit kwam door een fout in een netwerkconfiguratie waardoor communicatie wel heen kon naar de systemen, maar niet terug.

### **Cybersecurity**

Op het terrein van cybersecurity lopen aanvullende projecten voor extra maatregelen. Er zijn Microsoft-licenties aangeschaft die passen bij een hoger beveiligingsniveau. We werken nu onder meer aan een opzet voor meer bewustzijn en betere beveiliging van documenten. Monitoring en tooling om te acteren op security incidenten worden steeds geëvalueerd en bijgesteld op basis van weer de laatste ontwikkelingen in risico's. Het actueel houden van de infrastructuur en steeds volgen van de voorlaatste versie en laatste patches is een belangrijke maatregel en vergt ook de nodige inzet van vooral ook beheer en testen.

### **Preventief onderhoud**

De aanbesteding en gunning van het project ter vervanging van de wisselmonitoring hebben met enige vertraging plaatsgevonden.

Het project om ook reizigerstreinen als meettreinen in te zetten loopt iets uit, omdat NS de inbouw van de sensoren in de trein heeft uitgesteld naar begin 2020. De aanbesteding hiervoor is in gang gezet.

### **Aanpassingen bronsystemen**

In 2019 werkten we verder aan onze bronsystemen waarin onze data over het spoor zijn opgeslagen. Het zijn meerjarige ontwikkelingen (meer programma's) waarin elk jaar weer stappen worden gezet naar een meer data gedreven ProRail:

- De Basis Beheer Kaart waarin de geografische ligging van het spoor wordt vastgelegd, wordt met informatie van helikoptervluchten verrijkt. Dit proces loopt sinds 2017.
- Het project Naiade combineert de Basis Beheer Kaart (BBK, de geografische vastlegging), de Infra Atlas (IA, de functionele weergave) en SIGMA (driedimensionale spoorgeometrie) tot één systeem. Door de systemen te combineren wordt het systeemlandschap vereenvoudigd en de kwaliteit van de data, c.q. de consistentie tussen de systemen, verder verbeterd. De scope van dit project wordt overigens uitgebreid in verband met aanleveringen naar ERTMS en Data Driven Infra Onttrekkingen. Zo worden ook Object Type Library en het Informatie Model Spoor (IM-Spoor) doorontwikkeld om een stevige basis te leggen voor de informatiehuishouding en digitalisering van de assetketen. Vier ingenieursbureaus zijn uitgedaagd om voor één project volgens het nieuwe model de ontwerpen volledig elektronisch aan te leveren. Dit is een enorme vooruitgang in de gegevensuitwisseling met ingenieursbureaus en vormt de opmaat naar een veel betere opbouw van onze brondata voor het spoor.
- We hebben de activiteiten van ons DataLab verder uitgebreid en richten onze analyses met big data, naast vraagstukken rond tijdige vervanging en storingen door derden, ook op vraagstukken vanuit Verkeersleiding. We zetten daarbij de samenwerking voort met universiteiten, kennisinstellingen zoals TNO, aannemers, ingenieursbureaus en diverse startups. Een aantal succesvolle pilots rondom tijdige vervanging en storingen door derden is door ICT in beheer genomen.
- We gaan verder met synchronisatie van de op orde gebrachte configuratiedata met de databases van onze vier onderhoudsaannemers. De synchronisatie loopt inmiddels in vijf onderhoudsgebieden en in 2019 waren alle onderhoudsgebieden operationeel.
- We gaan de dashboards voor assetmanagement verder verbeteren door de zogeheten 'drill-down'-mogelijkheden uit te breiden en parameters toe te voegen. Daarnaast willen we de gebruikersvriendelijkheid vergroten. Waar in 2019 veel aandacht is geweest voor de ontwikkeling van dashboards zal in 2020 de aandacht verschuiven naar het inzetten van deze dashboards in de regio's, opdat informatiebeslissingen over preventief onderhoud en vervangingen ondersteund worden.

## **SpoorWeb**

Op het terrein van incidentmanagement en de afhandeling van verstoringen op het spoor hebben we in 2019 besloten om ons informatie-, communicatie- en samenwerkingsplatform SpoorWeb verder uit te bouwen. Begin 2019 is onder andere een compleet nieuw dashboard voor de Verkeersleider ontwikkeld zodat hij sneller toegang heeft tot de informatie en die ook makkelijker actueel kan houden. Over de performance zijn geen klachten meer.

## **Veiligheidsmanagement**

Vorig jaar hebben we onder de noemer Veiligheid Actueel en Transparant een start gemaakt met de vervanging van ons interne veiligheidsmanagementsysteem. Onderdeel daarvan was de implementatie van Barriermanagement. In dit systeem worden alle onveilige situaties in kaart gebracht en geanalyseerd, en alle benodigde acties worden actief gevolgd. Het systeem levert daarmee een complete en actuele veiligheidsrapportage. Begin 2020 zullen we deze systeemvervanging voltooien.

## **Registratie gevaarlijke stoffen en registratie Energie Verbruik van Treinen**

De registratie van gevaarlijke stoffen wordt gemoderniseerd. We combineren deze modernisering met de registratie van EVA (Energie Verzamel Applicatie): energieverbruik van treinen, omdat we hiermee veel efficiëntiewinst kunnen halen. De ontwikkeling van EVA loopt conform plan. We verwachten dat de gehele keten, inclusief het externe EREX-systeem, begin 2020 in gebruik kan worden genomen.

De realisatie van nieuwe software voor gevaarlijke stoffen bestaat uit de vervanging van de bestaande systemen OVGS (Online Vervoer Gevaarlijke Stoffen) en IGS (Informatiesysteem Gevaarlijke Stoffen). De vervanging van OVGS is vanwege een functioneel probleem uitgesteld naar het eerste kwartaal van 2020. De vervanging van IGS wordt nader onderzocht.

## **Bedrijfsvoering**

Voor de interne bedrijfsvoering heeft ProRail in april 2019, als één van de voorlopers in Nederland, het financiële SAP-systeem vervangen door het moderne SAP S/4HANA. De nieuwe versie is in de cloud geplaatst. De wijze waarop ProRail samen met haar implementatie partner deze transformatie heeft uitgevoerd, heeft geleid tot een erkenning vanuit SAP met een prijs voor één van de meest succesvolle Business Transformations in Nederland.

In 2019 hebben we ook het in 2018 vervangen personeelssysteem verder uitgebreid, onder meer met ondersteunende systemen voor opleidingen en werving. Begin 2020 wordt dit project voltooid.

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

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

### **Status aanbesteding PGO-contracten**

De 21 contractgebieden zijn in 2019 aanbesteed in negen tranches. In 2016, 2017 en 2018 zijn de eerste 4 tranches gegund en gestart.

- - Restant tranche 5, PGO Zee-Zevenaar, is gegund en in de opstartfase.
- - Tranche 6, PGO Limburg en PGO Brabant zijn beide opgestart.
- - Tranche 7, PGO Eemland is gegund en in de opstartfase; de gunning van Neerlands-Midden (laatste OPC-gebieden) is betwist en wordt opnieuw beoordeeld.
- - Tranche 8, PGO Den Haag en PGO Gelre (pilotgebieden), zijn gegund en in de opstartfase.
- - Tranche 9, PGO Wadden en PGO Twente, zijn gegund en in de opstartfase.

### **De belangrijkste ontwikkelingen bij de overige deelprojecten:**

- In 2019 zijn de laatste tranches aanbesteed c.q. gestart. In 2020 zullen wij het PGO-programma afronden.
- Het traject Doorontwikkeling Onderhoud is gestart om de koers te bepalen voor de volgende generatie onderhoudscontracten. Parallel loopt een verbeterprogramma Contractbeheersing.
- Het marktconformiteitsonderzoek naar de vergoedingen in de opgezegde pilotcontracten (Kamerstuk 29984 nr. 787) is afgerond.

## Capaciteit

Het wordt steeds voller op het Nederlandse spoor. Treinen rijden steeds meer en sneller om de groei van het aantal treinreizigers aan te kunnen. ProRail ontwikkelt de capaciteit van het spoor voor toekomstig gebruik en jaarlijks verdelen wij de beschikbare spoorcapaciteit onder alle vervoerders. In augustus 2019 hebben we de capaciteitsverdeling voor de dienstregeling van 2020 bekendgemaakt.

### **Mobiliteitsontwikkeling**

De afdeling Mobiliteitsontwikkeling is in juni 2019 gestart. Deze afdeling geeft invulling aan onze maatschappelijke en wettelijke plicht rond de langetermijnontwikkeling van het spoor. Onderdeel daarvan is dat ProRail actief advies geeft om de groei op het spoor mogelijk en waar te maken. Samen met vervoerders en overheden ontwikkelen we netwerkmodellen voor de toekomst. Tevens denken wij mee over de rol van het spoor binnen de totale mobiliteitsvraag. In 2019 is een netwerkmodel voor 2030 ontwikkeld en is gestart met de ontwikkeling van modellen voor de lange termijn.

### **Toekomstbeeld OV2040**

Wij geven sinds februari 2019 invulling aan de contourennota Toekomstbeeld OV2040. Hiervoor werken wij samen met vervoerders, het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en decentrale overheden aan de landelijke uitwerkingen voor het spoor richting 2040. In deze landelijke netwerkuitwerkingen besteden we veel aandacht aan regionale ontwikkelingen, het internationaal reizigersvervoer, goederenvervoer en de doorontwikkeling van het hoogfrequent reizigersvervoer.

### **NMCA**

De voorbereiding voor de NMCA 2021 (Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse) is gestart. De invulling voor het hoofdstuk Spoor wordt in 2020 gemaakt.

## **Dienstregeling 2020**

Op 19 augustus 2019 is de dienstregeling 2020 opgeleverd. Evenals voorgaande jaren zagen we ook in 2019 een toename in het aantal aanvragen door vervoerders. In grote lijnen wijkt de dienstregeling 2020 voor goederen- en reizigerstreinen niet veel af van die van 2019.

### **Procesgang**

In april vroegen de vervoerders de door hen benodigde capaciteit aan voor dienstregelingsjaar 2020.

ProRail heeft vervolgens de taak om de beschikbare capaciteit te verdelen over de diverse personen- en goederenvervoerders. Daarbij houden we ook rekening met werkzaamheden voor aanleg en onderhoud van de infrastructuur, waarvoor buitendienststellingen en capaciteit voor aannemers nodig zijn. In augustus maakte ProRail de definitieve verdeling van de capaciteit over alle vervoerders en werkzaamheden bekend en in december 2019 trad de nieuwe dienstregeling in werking.

Nieuw voor 2020 is het proces van de opstelaanvragen - het parkeren van treinen - voor emplacementen met alleen goederenvervoer. Het doel is om beter in te kunnen springen op de dynamische aard van het goederenvervoer. De emplacementen met alleen reizigers of met gemengde vervoerstypen zijn gelijktijdig met het jaardienstproces toegewezen, net als in voorgaande jaren.

### **Veranderingen in de dienstregeling**

De grote wijzigingen in de dienstregeling van 2020 zijn:

- *Meer intercity's en sprinters van en naar Amersfoort*: Tussen Utrecht en Amersfoort is de frequentie van de treinen van 4 naar 6 per uur per richting gegaan. Dit betekent dat we ook hier nu hoogfrequent treinvervoer aanbieden.
- *Optimalisatie verbinding Dordrecht en Brabant*: Er is een extra spitsstrein tussen Dordrecht en Brabant ingepland als uitbreiding op de huidige verbindingen. Deze treinen rijden vier keer per dag.
- *Verhoging strandpendel Zandvoort*: Vanaf juni 2020 zullen er 6 treinen in plaats van 4 per uur van en naar Zandvoort rijden.
- *Versnelling sprinters Arnhem – Doetinchem/Winterswijk*: Op de lijnvoering Arnhem – Doetinchem/Winterswijk heeft het merendeel van de sprinters een versnelling in de dienstregeling gepland.
- *Reistijdverkorting Noord-Nederland*: Door optimalisaties van brugopeningen en van de treindienst worden de reistijden in Noord-Nederland verkort c.q. de overstap van Zwolle richting Leeuwarden en richting Groningen verbeterd.
- *Proef 740 meter lange goederentrein*: In 2019 zijn er treinen met een lengte van 740 meter aangevraagd. Dit is de treinlengte waarover we in Europa hebben afgesproken dat ze op de belangrijkste goederencorridors moeten kunnen rijden. Dergelijke treinen moeten tijdens de uitvoering vanaf het beginpunt in één keer door naar de grens. Samen met onze Duitse partner DB Netze hebben we de eerste treinen ingepland en gezamenlijk gaan we deze ritten en de impact op de dienstregeling testen, ook omdat het zo snel mogelijk kunnen rijden van deze lengte treinen sterk bijdraagt aan duurzaam goederenvervoer via spoor.

### **TTR-pilot**

In december 2017 ging onder leiding van ProRail en Infrabel en in samenwerking met vervoerders, toezichthouders, havenbedrijven en andere geïnteresseerden een pilot van start om het nieuw ontwikkelde proces van capaciteitsverdeling in de praktijk te testen. Een deel van dit nieuwe proces, Time Table Redesign (TTR), wordt getest op het traject Rotterdam-Antwerpen, zowel via de Hogesnelheidslijn als de lijn via Roosendaal.

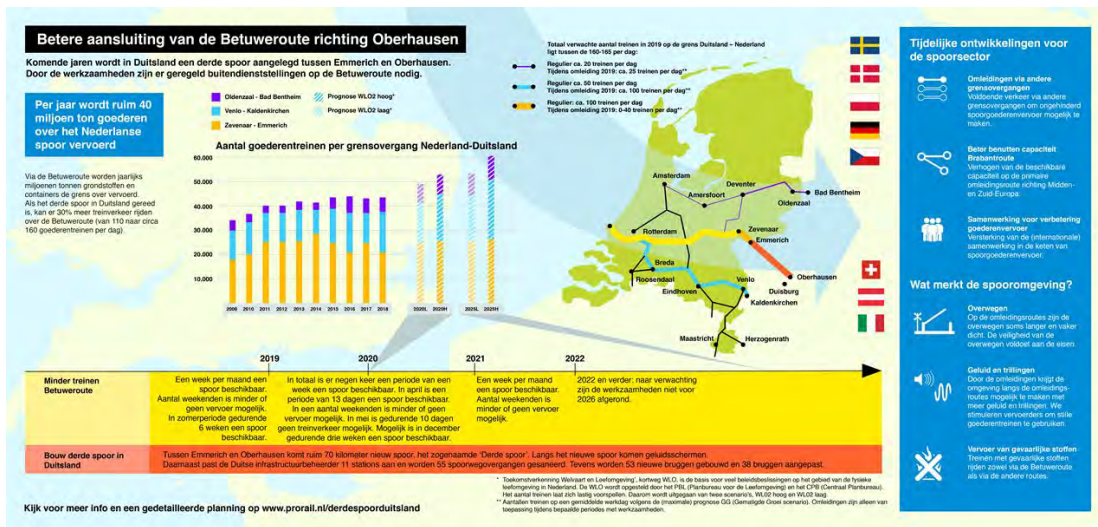
De TTR-pilot heeft op het baanvak Rotterdam-Roosendaal grens-Essen-Antwerpen impact op het jaardienstproces van 2020 omdat de reservering voor ad hoc capaciteit op dit baanvak wordt gerespecteerd. Als een jaardienstaanvraag op dit traject conflicteert met deze reservering, start ProRail het programma- en coördinatieproces.

Als vervoerders zich niet kunnen vinden in de invulling of consequenties van de pilot, gelden bestaande wet- en regelgeving. Tijdens het jaardienstproces zijn deze zogeheten 'rolling planning-paden' vrijgehouden en vervoerders hebben inmiddels de eerste ad hoc treinen aangevraagd.

## Ontwikkelingen spoorgoederenvervoer

Er is een toename te zien van het goederenvervoer, zowel in trein- als tonkilometers. De groei die zich in Q3 2018 onder andere als gevolg van de lage waterstand heeft ingezet, lijkt te worden vastgehouden.

In 2019 is veel werk verzet voor het Derde Spoor, de aansluiting in Duitsland op de Betuweroute. Dit spoor wordt in het kader van de European Railfreight Corridor Rhine-Alpine aangelegd tussen Zevenaar en Oberhausen. Het Nederlandse deel van het Derde Spoor is in november 2018 reeds afgerond. De ontwikkelingen in Duitsland bepalen het moment van aansluiting.



Vanwege de werkzaamheden waren er in vergelijking met 2018 meer omleidingen. De meeste treinen zijn omgeleid via de Brabantroute, een kleiner deel over Oldenzaal-Bentheim. Alle treinen konden worden gefaciliteerd of opnieuw ingepland en het treinverkeer kon over het algemeen soepel doorgang vinden. Wel bleek dat de goederencapaciteit op de Brabantroute vooral 's nachts tegen grenzen aanloopt. Dat lag vooral aan de werkzaamheden in Duitsland in combinatie met het duidelijk toegenomen volume aan goederentreinen. Bij de enkelsporige werkzaamheden Emmerich-Oberhausen bleken de Abellio treinen, die sinds april 2017 doorrijden vanaf Emmerich tot Arnhem en vice versa, een extra complicerende factor. Er moesten meer treinen worden omgeleid via Venlo en Oldenzaal.

Vorig jaar omvatten de werkzaamheden 117 dagen enkelsporige en 12 dagen dubbelsporige onttrekkingen. In 2018 waren dat respectievelijk 58 en 31 dagen. In overleg met DB Netze en de goederenvervoerders geven wij extra aandacht aan de voorziene onttrekkingen Derde Spoor in 2020 en 2021. De focus ligt op een gemeenschappelijke, stabiele dienstregeling tijdens de werkzaamheden en op maximalisering van de totale capaciteit op de grenzen Emmerich en Venlo.

In 2020 geldt het Sperrpausen Konzept: elke maand is er één week een enkelsporige buitendienststelling en om de maand in het weekend een dubbelsporige buitendienststelling, met in mei en augustus een tiendaagse dubbelsporige buitendienststelling.

Vorig jaar zijn diverse aanbevelingen gedaan om (de groei van) het spoorgoederenvervoer ook tijdens omlidingsperiodes te kunnen blijven faciliteren. Deze worden in 2020 nader uitgewerkt en waar mogelijk zo snel mogelijk ingevoerd.

Het maatregelenpakket Spoorgoederenvervoer, opgesteld in samenwerking met de sector, het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en ProRail om de concurrentiepositie van het spoorgoederenvervoer te verbeteren, heeft in 2019 tot concrete resultaten geleid. Binnen het cluster Kostenverlaging is een subsidieregeling geëffectueerd met terugwerkende kracht per 1 januari 2019. Een voorwaarde was het overeenkomen van een 'Letter of Intent' en deelname aan een proefproject Gedifferentieerd Rijden. Binnen het cluster Capaciteit & Infra heeft ProRail de integrale Capaciteitsanalyse opgeleverd. Hiermee zijn toekomstige capaciteitsknelpunten (2025, 2030) inzichtelijk gemaakt die de voorziene groei kunnen belemmeren. Ook is onderzoek gedaan naar knelpunten van het rijden van 740 meter lange goederentreinen, dat overhandigd is aan het ministerie. Met ingang van dienstregeling 2020 start een proef met twintig 740 meter lange treinen per week.

Het vierde kwartaal van het afgelopen jaar stond vooral in het teken van 'infra op orde' in het Rotterdams havengebied en de blusvoorziening op het emplacement Waalhaven Zuid. Met name het stilleggen van het rangeren met gevaarlijke stoffen op Waalhaven Zuid had veel impact op het goederenproces. Voor het onderhoud van de spoorinfra in het Rotterdams havengebied zijn diverse gerichte acties ondernomen, hoewel niet altijd voorkomen kon worden dat delen van de spoorinfrastructuur langdurig niet beschikbaar waren voor de aan- en afvoer naar terminals. Er zijn overigens meer risicolocaties in het havengebied die extra aandacht vergen. Voor het structureel op orde brengen van de Havenspoorlijn is het afgelopen jaar een eerste beschikking van € 30 miljoen ontvangen. Met vervoerders en het Havenbedrijf Rotterdam is prioritering aangebracht in de oplossing van de infraknelpunten. Naar aanleiding van het staken van alle rangeeractiviteiten met gevaarlijke stoffen op het emplacement Waalhaven Zuid heeft ProRail de goederenvervoerders een compensatieregeling aangeboden.

In 2019 is de pilot POS Waalhaven (Proces Optimalisatie Spoor) voortgezet. Het doel van deze proef is verbetering van de operationele processen op de Waalhaven en een efficiëntere benutting van het emplacement.

In aanvulling op de Netverklaring voor het dienstregelingsjaar 2020 heeft ProRail een tarief gepubliceerd voor de dienst heuvelen, het (opnieuw) samenstellen van goederentreinen, op emplacement Kijfhoek evenals nieuwe tarieven voor de diensten treinpad en opstellen.

## 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, ingenieurbureaus, infrastructuurbeheerders, universiteiten en kennisinstituten. Met deze partners werkten we ook in 2019 aan meerdere verbeteringen en innovaties.

### Invoering ERTMS van start

De invoering van het European Rail Traffic Management System (ERTMS) is van start gegaan. ERTMS is een belangrijke stap in de digitalisering van het spoor en essentieel voor de vorming van een integrale Europese spoorwegruimte.

De invoering van ERTMS heeft grote invloed op de infrastructuur én de bedrijfsvoering van ProRail. Bij NS, alle overige materieeleigenaren en bij ProRail is in 2019 een implementatieteam ingericht; bij ProRail is dat het Implementatieteam ERTMS ProRail (IEP). IEP is verantwoordelijk voor de coördinatie en regie van de ERTMS-projecten die bij ProRail zijn ondergebracht. Het gaat vooral over het aanpassen van de infrastructuur, de ICT-omgeving, de beheerorganisatie en het opleiden van gebruikers zoals monteurs, inspecteurs en treinverkeersleiders. Consistentie en integraliteit tussen de betrokken bedrijfseenheden vinden wij hierbij essentieel. Daarom is de

verbinding met de projecten in de bedrijfseenheden geborgd in clusters die nauw samenwerken met IEP. ERTMS raakt ook tal van lopende en nieuwe programma's en projecten binnen ProRail en de spoorsector.

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

In 2019 zijn meerdere ERTMS-projecten van start gegaan. Voorbeelden zijn de aanbesteding voor een systeemleverancier, 'specificaties beveiliging', 'ervaringsrijden op baanvakken Amsterdam-Utrecht en Hanzelijn' en 'proefbaanvak'. Op logistiek ICT-gebied zijn de systeemspecificaties voor de noodzakelijke wijzigingen vastgelegd. Ook zijn we begonnen met de ontwikkeling van een nieuw systeem voor directe informatie-uitwisseling met de trein/machinist. We verwachten dat de eerste resultaten van deze en andere projecten in 2020 zichtbaar zullen worden.

ProRail neemt deel aan de internationale ontwikkelingen zoals RCA (Reference CCS Architecture), EULYNX (voor meer informatie zie paragraaf "Proof-of-Concept Open Interlocking Network (EULYNX)") en OCORA (open CCS on-board reference architecture). OCORA is een samenwerkingsinitiatief om de kosten van CCS-functies voor voertuigen te verlagen. Ook is vorig jaar meermaals afgestemd met ERA (European Union Rail Agency, het spoorwegbureau van de Europese Unie), onder andere op het gebied van vergunningverlening.

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

In het ProRail DataLab experimenteren we met sensing-technieken en algoritmes om de conditie van infra-objecten te monitoren en degradatie van het spoor te voorspellen. ProRail werkt voor dit project onder andere samen met universiteiten en startups.

In 2018 hebben NS en ProRail in het samenwerkingsproject Camino Rail 14 sensoren aangebracht op een sprinter (SLT) en een dubbeldekker (VIRM). Op basis hiervan hebben we een dashboard gemaakt met de grootste onregelmatigheden in spoorstaven: de 'trigger van de week'. Deze toepassing is in 2019 succesvol beproefd en overgedragen aan 'reizigerstrein als meettrein', een project dat de toepassing bij 14 treinen zal invoeren. Daarnaast is op basis van microfoons op de twee NS-treinen een prototype dashboard ontwikkeld voor de controle van gemeten wiel/rail-geluid. Verder zijn sensoren geselecteerd om vanuit reizigerstreinen de bovenleiding te kunnen monitoren. Naar verwachting worden deze in 2020 aangebracht op de twee NS-treinen.

Op basis van bestaande meettrein-data is een voorspelmodel ontwikkeld voor spoorstaafslijtage. De eerste versie hiervan wordt al gebruikt voor het opstellen van het productieplan (5-7 jaar vooruit), een tweede versie wordt beproefd voor vervangingsplannen voor de langere termijn (>10 jaar vooruit). Ook is een model ontwikkeld voor het automatisch herkennen van gebreken aan de bovenleiding. Hier wordt nog aan doorgewerkt.

De resultaten van deze DataLab-projecten zijn opgenomen in het 'Smart asset dashboard': een dashboard dat een integraal beeld geeft van de prestaties, actuele conditie en voorspellingen van de conditie van infra-objecten zoals wissels, treindetectie, spoorstaven en bovenleiding.

Op 24 juni 2019 openden ProRail en het Railcenter het Digital Assets Lab. Het doel is om samen met spooraanneemers en marktpartijen monitoring- en sensortoepassingen op spoorassets te

ontwikkelen. Het Railcenter is daarvoor de ideale plek, omdat op het terrein spoor, wissels, bovenleiding en een overweg van ProRail aanwezig zijn.

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

Momenteel kunnen treinen en goederenwagens op emplacementen zonder treindetectie niet worden gevolgd door de verkeersleiding en de positieregistraties van wagens met gevaarlijke stoffen vinden handmatig plaats.

In samenwerking met Havenbedrijf Moerdijk wordt een proef uitgevoerd waarbij smart camera's bij de ingang van het emplacement de wagenlijsten van goederentreinen verifiëren en slimme sensoren in het spoor aangeven waar de goederentreinen en wagens met gevaarlijke stoffen zijn opgesteld. Doel is om de informatievoorziening over gevaarlijke stoffen nog betrouwbaarder te maken en de handmatige invoer van de wagenlijsten te automatiseren.

In samenwerking met Havenbedrijf Amsterdam wordt een soortgelijke proef uitgevoerd op het emplacement Houtrakpolder. Het doel is om beter inzicht te krijgen in het gebruik van de spoorinfrastructuur op goederenemplacementen en efficiënter gebruik van deze infrastructuur te realiseren. Hiervoor worden ook slimme sensoren in het spoor geplaatst. Zo kunnen verkeersleiders het gebruik van emplacementen bijna real-time volgen en samen met vervoerders worden de rangeerplannen geoptimaliseerd.

## **Analyse naar andere spanning op het spoor**

Uit analyses en simulaties is gebleken dat verhoging van de bovenleidingspanning van 1.500 Volt naar 3.000 Volt (3kV) -of andere hogere spanning- meer capaciteit voor reizigers en goederen kan betekenen; treinen kunnen sneller optrekken en voor het rijden is er minder energie nodig. Daarmee kan een andere spanning op de bovenleiding een bijdrage leveren aan de doelstellingen in het TBOV (Toekomstbeeld OV) en de voorziene groei. 3kV is daarnaast een duurzaamheidsmaatregel, door minder transportverliezen en meer energierugwinning.

In het voorjaar van 2018 is de Maatschappelijke Kosten Baten Analyse door NS en ProRail aan het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat aangeboden. Vervolgens zijn stappen gezet en is er intensieve afstemming geweest zodat partijen samen positie kunnen kiezen en het potentieel grote belang van andere spanning op de bovenleiding kunnen onderbouwen. Daarbij kijken we ook naar de positie van 3kV binnen de bredere energievisie. Partijen streven ernaar om in 2020 via een MIRT-verkenning deze vraagstukken verder in kaart te brengen. Hierbij worden naast NS, het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en ProRail, ook goederenvervoerders betrokken.

## **Duurzame brandstof op regionale lijnen: accu- en waterstofftreinen**

De Provinciale Staten in Friesland besloten in 2017 dat al het openbaar vervoer in de provincie in 2025 emissievrij moet zijn. Begin 2019 heeft de provincie Friesland haar voorkeur voor de ombouw van dieseltreinen naar batterijtreinen uitgesproken, maar helaas zijn de ontwikkelingen in een impasse geraakt. Het streefjaar 2025 bleek vanwege de hoge kosten, de lengte van het toelatingstraject en de concessielooptijd niet haalbaar. De provincie Friesland heeft vervolgens 2035 vastgesteld als nieuw streefjaar, en dat sluit aan bij de ambitie van de provincie Groningen ten aanzien van emissievrij treinvervoer. De provincie Groningen, Arriva, Alstom en ProRail hebben in 2019 voorbereidingen getroffen voor de tijdelijke toelating van een waterstofftrein op het traject Leeuwarden-Groningen. Het streven is om in 2020 twee weken lang in nachtelijke treinvrije periodes testritten met de waterstofftrein uit te voeren.



## **Stimuleren doorontwikkeling treinbeveiligingssysteem ERTMS Hybrid Level 3**

In 2019 heeft ProRail vervolgstappen gezet richting ERTMS Hybrid Level 3; samen met de noordelijke provincies en de regionale vervoerder zijn de mogelijkheden voor implementatie onderzocht. ERTMS Hybrid Level 3 maakt het mogelijk om spoordetectie in de infrastructuur te beperken en om met minder infrastructurele aanpassingen de capaciteit te vergroten.

Overigens is ERTMS Hybrid Level 3 geen onderdeel van het programma ERTMS, beschreven in het onderdeel Betrouwbaar Spoor. Het programma ERTMS wordt wel flexibel ingericht zodat ontwikkelingen zoals Hybrid Level 3 geïntegreerd kunnen worden.

## **Proof-of-Concept Open Interlocking Network (EULYNX)**

EULYNX is een samenwerkingsverband van dertien Europese inframanagers. Het doel: standaardisering van de communicatie op het gebied van beveiliging met componenten in het spoor, zoals seinen, wissels en overwegen. Dit moet leiden tot een modulaire systeemarchitectuur waardoor de flexibiliteit van het systeem wordt verhoogd, de kosten voor aanleg worden verlaagd en storingen sneller kunnen worden verholpen.

Op Europees niveau wordt de specificatie doorontwikkeld met aanvullingen en ervaringen van Europese inframanagers. Na de succesvolle demonstratie op de InnoTrans in Berlijn vorig jaar hebben we een programma opgezet om EULYNX op termijn in te voeren. 2020 zal vooral in het teken staan van het opstellen van de specificaties.

## **Nederland proeftuin voor zelfrijdende treinen**

ProRail voert samen met marktpartijen proeven uit met het gedeeltelijk automatisch rijden van treinen. Automatic Train Operation (ATO) is een systeem dat de machinist ondersteunt of taken overneemt. Inmiddels zijn er twee proeven succesvol uitgevoerd: op de Betuweroute met Alstom en goederenvervoerder Rotterdam Rail Feeding en in de provincie Groningen met vervoerder Stadler.

Het hoofddoel is na te gaan welke effecten ATO kan hebben op uitbreiding van de capaciteit op het regionale spoornetwerk. Machinisten en treinverkeersleiders zijn nauw betrokken bij deze testen. Dat de trein in de toekomst automatisch kan rijden, betekent immers nog niet dat de trein zonder machinist rijdt. Tijdens de testen gaat het om Grade of Automation 2, met een machinist op de trein. ProRail wil vooral kennis opdoen ten aanzien van de punctualiteit, veiligheid en de frequentie waarmee treinen kunnen gaan rijden. We leren ook wat het betekent voor de duurzaamheid en welke impact het heeft voor de machinist en de reiziger. Bovendien zal het nieuwe kennis opleveren over de technische middelen die we moeten inzetten in de trein en op en rond het spoor. Deze kennis doet ProRail op door naast simulaties ook meer live testen uit te voeren op het spoor.

ProRail en de provincie Groningen werken samen met vervoerder Arriva aan de ATO-testen, gericht op personenvervoer. De volgende stappen zijn testen in aansluiting op het beveiligingsregime ATBNG en met reizigers in de trein.

Ook in andere landen wordt voortgang gemaakt. In Groot-Brittannië is op een traject van 7 kilometer in de nieuwe Thameslink-verbinding een automatische piloot voorzien.

## Samenwerking op research

ProRail en de TU Delft tekenden een nieuwe Samenwerkingsalliantie 2018-2023. In deze alliantie financiert ProRail research naar spoorvraagstukken zoals preventief onderhoud, adhesiebeheersing en monitoring van de onderdelen in het spoor. ProRail investeert minimaal EUR 2,5 miljoen in research & development voor railbouwkundig onderzoek bij TU Delft. TU Delft heeft twee nieuwe fulltime spoorhoogleraren geïnaugureerd, waar we nauw mee samenwerken in de ontwikkeling van nieuw spooronderzoek.

ProRail is actief in het Europese onderzoeksproject IN2TRACK2. Dit project van ruim EUR 30 miljoen, onderdeel van het Shift2Rail-programma van de EU, richt zich op verbetering en optimalisering van een nieuwe generatie spoor-, wissel-, brug- en tunnelconstructies. ProRail gaat het optimale wiel/rail-contact en nieuwe smeermiddelen onderzoeken. Momenteel wordt het nieuwe EU-programma 2021-2029 verkend met een mogelijk vervolg op deelname aan het Partnership EC en Railsector.

Ten slotte heeft ProRail een brede, 5-jarige R&D-alliantie gesloten op RailTech Europe 2019. Het gezamenlijk optrekken bij de digitalisering van het spoor is hiervan een belangrijk onderdeel. Verdere Europese samenwerkingen op grote researchthema's worden actief verkend.

## Stations- en spoorvernieuwingen



Het spoorvervoer groeit snel door. Dat vergt meer en langere treinen. De groeiende aantallen reizigers, goederen en treinen vragen ook aanpassingen en uitbreidingen van sporen en stations. Vorig jaar hebben we daar hard aan doorgewerkt en vele nieuwe projecten en verbindingen tot stand gebracht.

## Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS)

Het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) heeft tot doel op de drukste trajecten in het land te komen tot hoogfrequent spoorvervoer en een toekomstvaste goederenrouting met zo intensief mogelijk gebruik van de Betuweroute. Er gaan zes intercity's en zes sprinters per uur rijden in de drukste delen van het land en er komt extra ruimte voor goederenvervoer op het spoor naast maatregelen om het gebruik van de Betuweroute nog extra te stimuleren. PHS levert hiermee een bijdrage aan de toenemende mobiliteit van en naar de brede Randstad door het mogelijk maken van het rijden van meer treinen op robuuster en betrouwbaarder spoor. Door slimme technische oplossingen en door het spoor optimaal te benutten door gerichte investeringen kunnen naar verwachting uiteindelijk per dag 700 extra treinen rijden, met respect voor de omgeving en oog voor de stedelijke en landelijke inpassing.

Uiterlijk in 2028 moet er op de drukste trajecten van het hoofdrailnet ruimte zijn voor zes intercity's en zes sprinters per uur per richting. ProRail werkt de plannen in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat uit en is regisseur van de realisatie, in samenwerking met NS en de goederenvervoerders. PHS is één van de grootste vernieuwingen op het spoor in de komende jaren. Steeds meer projecten binnen het programma PHS gaan over van de planstudiefase naar de realisatiefase. Dat betekent dat de zichtbaarheid én merkbaarheid van PHS voor de buitenwereld gaat toenemen.

Algemeen beeld in 2019: De groei van het reizigersvervoer per trein gaat sneller dan is voorzien in de voorkeursbeslissing voor PHS. Voor ons wordt het nut en de noodzaak van het programma PHS hierdoor nog eens extra onderstreept. Binnen de spoorsector wordt in het kader van OV-Toekomstbeeld reeds uitgebreid studie verricht naar verdere capaciteitsvergroting van het spoor na gereed komen van PHS. Deze inzichten worden waar mogelijk verwerkt in de plannen voor PHS om zo toekomstvast mogelijk te ontwerpen. Als dit niet past binnen de vigerende kaders van het programma worden voorstellen expliciet ter beoordeling voorgelegd aan het DO PHS (Directeurenoverleg).

## Projecten stations- en spoorvernieuwingen

Naast Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) hebben wij ons in 2019 bezig gehouden met onder andere de volgende in het oog springende projecten:

Eén van de meest ingrijpende projecten was de vernieuwing en aanpassing van alle sporen rondom station Naarden-Bussum. Tijdens een treinvrije periode van 23 dagen, de langste in 2019, hebben we ervoor gezorgd dat de snelheid voor passerende treinen van 80 naar 130 km/uur kon gaan. Door de verbouwing van Naarden-Bussum, waardoor de toegankelijkheid van het station fors is verbeterd, kunnen voortaan ook meer sprinters op Utrecht Overvecht halteren. In het gebied zijn diverse faunapassages voor het natuurgebied Naardermeer aangelegd.

In Leiden Centraal is binnen drie weken het spooreplacement volledig vernieuwd en aangepast. Sporen, wissels, wisselverwarming, bovenleiding, beveiliging en de perronhoogtes zijn aangepast en klaar voor de toekomst.

We hebben het afgelopen jaar een volledig nieuw station geopend: station Lansingerland Zoetermeer. Het nieuwe station is een prachtig architectonisch bouwwerk waar trein, metro, bus, auto en fiets samenkomen in één knooppunt tussen Zoetermeer, Rotterdam en Den Haag.

Eind augustus is station Heerlen feestelijk geopend. Een uniek project, omdat de bouw onderdeel was van de realisatie van het nieuwe stadsdeel Heerlen Maankwartier.

Ook op regionale verbindingen is veel werk verzet. Op de Valleilijn van Ede-Wageningen naar Amersfoort zijn alle perrons verlengd zodat er in de spits voortaan langere treinen terecht kunnen.

In de Achterhoek is in de zomer het dubbelspoor tussen Zevenaar en Didam opgeleverd. Door dit dubbelspoor ontstaat er tijdswinst die vooral voor overstappende reizigers een betere en comfortabelere verbinding oplevert. Het dubbelspoor zorgt er bovendien voor dat eventuele vertragingen niet doorwerken in de dienstregeling.

Om betrouwbaar meer treinen te blijven rijden, zijn op veel plaatsen de rails, de dwarsliggers en de ballast vernieuwd. In o.a. Zwolle, Twente, bij Hilversum Sportpark, Boxtel, Weesp, Den Haag, Rotterdam, Dordrecht en tussen Maastricht en Sittard zijn sporen vervangen. We hebben ook gebruikgemaakt van de langste vernieuwingstrein in Europa met een lengte van maar liefst één kilometer. Daardoor konden we letterlijk snel meters maken.

Het groeiend aantal treinen vraagt ook meer opstelruimte om ze met klein onderhoud en reiniging klaar te maken voor de volgende dag. We hebben hiervoor onder andere in Den Helder extra ruimte gecreëerd.

Om het goederenvervoer groei ruimte te bieden, zijn de emplacementsvoorzieningen in de Waalhaven verbeterd en is bij Meteren een goederenwachtspoor opgeleverd voor goederentreinen vanaf 740 meter.

Op 24 september 2019 wonnen we samen met de gemeente Zwolle, Koninklijke BAM, ipv Delft en Setzpfandt de Thüringer Staatspreis voor de Schuttebusbrug in Zwolle. De jury vond de brug een voorbeeld van hoe ingenieurs met architecten door samenwerking tot een mooi resultaat kunnen komen. Daarnaast benadrukte de jury de constructie van de Schuttebusbrug: 'Een betoverende elegantie van het S-vormige figuur'.

De werkzaamheden voor vervanging van sporen en wissels bij het goederenemplacement Kijfhoek zijn gestart. Deze werkzaamheden lopen door tot halverwege 2020.

Met aanpassingen, uitgebreide praktijktesten en slimme keuzes is het gelukt om op 15 december 2019 het nieuwe station Zwolle Stadshagen in gebruik te nemen. Daarmee heeft de Kamperlijn er bij Zwolle een langverwacht station bij.

ProRail en NS onthulden op 18 december 2019 een XL-reisinformatiescherm op station Rotterdam Centraal. Hierdoor kunnen reizigers voortaan de vertrekkende treinen in een oogopslag zien. De stations Den Haag Centraal en Utrecht Centraal krijgen in 2020 een XL-reisinformatiescherm.

## Stations

Jaarlijks ontvangen wij samen met vervoerders 450 miljoen reizigers op 400 stations. We zorgen ervoor dat de stations knooppunten zijn van duurzame mobiliteit en leefbaarheid. Comfort, transfer, veiligheid en toegankelijkheid staan centraal. We bouwen en beheren stations op duurzame, innovatieve wijze. En we stimuleren ontwikkelingen in het stationsgebied. Als onafhankelijk beheerder met een visie op de toekomst van duurzame mobiliteit, nemen wij het voortouw in de samenwerking met stakeholders om een optimaal station te creëren. We zijn trots dat het klantoordeel in 2019 verder is gestegen; reizigers waarderen onze stations gemiddeld met een 7,1.

## Stationsverbeteringen

Met een prettig en aangenaam verblijf op stations vergroten we de kwaliteit van de reis en maken we reizen met het OV aantrekkelijker. Bij iedere verbouwing streven we naar harmonie tussen de logische route naar de trein, voorzieningen die de reis verbeteren en architectuur. We koesteren onze monumentale stations, verbouwen doen we in nauwe samenwerking met gemeenten, vervoerders en adviseurs zoals de Rijksdienst voor het cultureel erfgoed en bureau Spoorbouwmeester.

Hieronder volgt een greep uit de meest uit het oog springende verbeteringen:

- Op de lijn Gouda-Alphen zijn verbeteringen doorgevoerd, onder meer met nieuw perronmeubilair. In Haarlem, Amsterdam, Groningen en Leeuwarden vinden restauraties van historische perronkappen plaats.
- Op Naarden-Bussum zijn zowel het spoor als het station verbouwd tijdens een grote 23-daagse buitendienststelling in de zomer. In dit project is de oorspronkelijke vloertegel van het station ontdekt. Daarvan is een replica gemaakt die in de stationshal is geplaatst. Een mooie vondst en een prachtig resultaat waarbij de cultuurhistorische waarde behouden is gebleven.
- Station Amsterdam Zuid heeft een twee keer zo grote zuidelijke entree gekregen, vooruitlopend op de integrale vernieuwing van het station. De verbrede uitgang naar het Mahlerplein bestaat uit twee tunneltjes die tegen elkaar aan liggen en vormt daarmee een tijdelijke maar welkome verbetering. De definitieve Minervapassage - een van de twee reizigerstunnels die in het kader van het project Zuidasdok worden aangelegd - zal uiteindelijk 40 meter breed worden.
- De buitenruimte van station Amsterdam Amstel is opnieuw ingericht. De routes tussen bus, tram en trein zijn verbeterd. Zo is de hal nu ook per lift bereikbaar. Tegelijkertijd is de ondergrondse fietsenstalling vernieuwd en uitgebreid, zodat deze bijna eens zoveel fietsen kan herbergen.
- Station Ommen is ruimer en veiliger geworden door de bouw van een extra perron. Dit station had voorheen alleen een erg smal eilandperron tussen twee sporen. Nu heeft het station twee perrons en is er meer ruimte voor de reizigers. Bovendien is het hele station voorzien van nieuw perronmeubilair.
- Op de Valleilijn zijn perronverlengingen afgerond zodat de stations klaar zijn om langere treinen af te wikkelen. Zodra de energievoorziening ook verbeterd is, zal de capaciteit van het treinvervoer uitgebreid worden.
- De verbouwing van station Driebergen Zeist gaat onverminderd voort. Weg en spoor kruisen elkaar inmiddels op een verdiept stationsgebied dat in 2020 gereed zal zijn. Ook komt er een nieuwe fietsenstalling en andere reizigersvoorzieningen. De fraaie inpassing in de bosrijke omgeving is al goed zichtbaar.
- Samen met de gemeente werken we aan station Zwolle. In 2019 is de gemeente begonnen met een nieuwe ondergrondse fietsenstalling en is een verruimd busstation aan de zuidzijde in gebruik genomen. Daarnaast zijn de perronoverkappingen voorzien van zonnepanelen. De zonnepanelen leveren tijdens ideale weeromstandigheden meer energie dan de gelijktijdige afname. Ter versterking van het station als verbinding in de stad ontwikkelen we de stationspleinen aan beide zijden van het spoor. Er komt ook een loopbrug over het spoor die de route tussen binnenstad en busstation verbetert.
- In Groningen is gewerkt aan een nieuw parkeerterrein voor treinen. De huidige parkeerlocatie ligt tegen het station en die ruimte is nodig voor de verbouwing van het station en de bouw van een busstation. Architect en aannemer die het nieuwe station gaan bouwen hebben hun ontwerp inmiddels gepresenteerd. Kenmerkend is een versterking van het monumentale karakter van het station, gecombineerd met een ruime nieuwe reizigerstunnel met daaronder een grote fietsenstalling.
- Programma Fietsparkeren: het stimuleren van het gebruik van de fiets blijft prioriteit. Ook in 2019 hebben we samen met gemeenten en NS gewerkt aan plannen voor nieuwe stallingen in diverse steden. Financiering is beschikbaar vanuit het Regeerakkoord en aanvullende duurzaamheidsambities. Op basis van een breed palet aan criteria adviseren wij de overheid over de toekenning van rijksmiddelen (40%), waarna op basis van een regionale bijdrage (60%) een stalling verder ontwikkeld wordt. Op jaarbasis bouwen we zo'n 20.000 tot 25.000 fietsparkeerplekken. De grotere nieuwe stallingen zijn, naast Utrecht Centraal, bijvoorbeeld op Amsterdam Amstel waar in de zomer van 2019 een ondergrondse fietsenstalling openging.

Ook Amsterdam RAI is eind 2019 opgeleverd. In 2020 gaat in Gouda een grote fietsenstalling open.

- Programma Toegankelijkheid: op 270 stations zijn de perrons aangepast zodat een goede instap mogelijk is met een rolstoel als de vervoerder toegankelijk treinmaterieel gebruikt. Uiterlijk in 2030 moeten alle stations goed toegankelijk zijn. Afgelopen jaar zijn de perrons aangepast op o.a. de stations Bilthoven, Eindhoven Strijp-S, Haren, Heemstede-Aerdenhout en Middelburg. Op station Haren zijn ook liften en een extra toegang gerealiseerd. De stations Tilburg Reeshof, Deventer Colmschate en Den Helder Zuid hebben eveneens nieuwe liften gekregen. Inmiddels zijn alle stations zelfstandig toegankelijk voor reizigers met een visuele beperking, omdat ze voorzien zijn van geleidelijnen en braillebordjes bij liften en trapleuningen. Op 97% van de stations zijn de perrons drempelvrij bereikbaar door de bouw van liften en hellingbanen.

## Toekomstbestendige stations

Binnen het Toekomstbeeld OV 2040 (Openbaar Vervoer) werkt ProRail in samenwerking met stakeholders aan een duurzame toekomstvisie. Het station is een knooppunt waar alles samen komt; tegen deze achtergrond ontwikkelen we een integrale aanpak met onze partners voor stations en omgevingen.

Ter ondersteuning van deze aanpak passen wij de binnen het Toekomstbeeld OV 2040 ontwikkelde methodiek van het handelingsperspectief toe; open samenwerking en het transparant delen van informatie zijn essentieel. Dit perspectief gebruiken we inmiddels in onder andere Oss, Doetinchem, Amersfoort Schothorst, Dordrecht, Geldermalsen, Zaltbommel, Den Bosch, Weert, Leiden, Zwolle, Enschede en Woerden. Zo ontwikkelen wij, samen met onder andere NS Stations, een helder beeld van stations met een opgave in de ( nabije) toekomst, verrijkt met informatie van stakeholders zoals provincies, gemeenten en vervoerders.

Door in te zetten op innovaties willen we onze ambities voor een toekomstbestendig, veilig, duurzaam, betrouwbaar en slim spoorstelsel waarmaken:

- Vorig jaar hebben we Stations NXT en Stations NXT Local Heroes gepubliceerd. Deze magazines zijn bedoeld om mensen te inspireren voor innovaties op stations. Onder de vlag van Stations NXT namen we deel aan een workshop over de inrichting van een mobiliteitsproeftuin op station Delft Campus. Deze proeftuin moet ruimte gaan bieden aan bedrijven, onderzoekers, startups en overheden om te innoveren en te experimenteren rond bijvoorbeeld comfortabel van-deur-tot-deur-reizen door onze reizigers.
- Stations NXT begeleidt ook studenten van de TU Delft. Er wordt onder meer onderzoek gedaan naar de impact op stations van ontwikkelingen zoals een aantrekkende economie, de verwachte groei op het spoorstelsel en de woningbouwopgave binnen de Metropool.
- ProRail zoekt steeds meer de markt op. Tijdens de Kamer van Koophandel Business Challenge 2019 hebben twintig MKB'ers zich gebogen over het vraagstuk 'overstromen van onderdoorgangen'. In oktober was er tijdens de Dutch Design Week een workshop over het circulaire station. 45 mensen kwamen met nieuwe ideeën die ProRail samen met de markt kan inzetten voor de stations van de toekomst.
- Samen met NS Stations testen we kleinschalige kwaliteitsverbeteringen op stations, onder meer in Zoetermeer Oost, Den Haag Ypenburg, Den Haag Laan van NOI, Oss, Rotterdam Lombardijen en Den Bosch Oost. Het gaat om nieuwe banken, groen, schilderingen op keerwanden en muziek. Ook werken we aan verbetering van de wachtruimtes, onder meer in het Stationslab in samenwerking met de Universiteit van Amsterdam. Op Tiel en Buitenpost zijn bij wijze van proef informatiepunten geplaatst, ontwikkeld met concessieverleners en vervoerders om hun positie op het station te verbeteren. Voor de reiziger moet het informatiepunt de herkenbaarheid van het station en de vindbaarheid van vertrek- en aankomstinformatie vergroten.
- Om het aantal transferongevallen op trappen en roltrappen te beperken, deden wij in 2019 een proef met markering op traptreden, betere bebording op en bij de liften en gerichte aanwijzing met een stem op de stations Zwolle en Utrecht Centraal.
- We voorzien steeds meer perrondaken van zonnepanelen; station Zwolle kwam daar vorig jaar als twaalfde bij. Vorig jaar hebben we ook 120 stations voorzien van ledverlichting om ons energieverbruik terug te dringen.

- We hebben duurzame perrontegels getest op sterkte en stabiliteit. Er ligt een proefvlak in Arnhem en op één perron in Susteren. Op station Blerick werden innovatieve lichtmasten beproefd waar geen kabels en leidingen voor nodig zijn.
- We zetten in op gasloze stations. Bij renovaties mag het gasverbruik niet stijgen. Bij aanpassing of verplaatsing van verwarmingsinstallaties moeten duurzame alternatieven worden onderzocht. De perrons op station Gouda, waar in 2017 nog ruim 20.000 m<sup>3</sup> gas werd verbruikt, zijn inmiddels afgekoppeld van het gas.

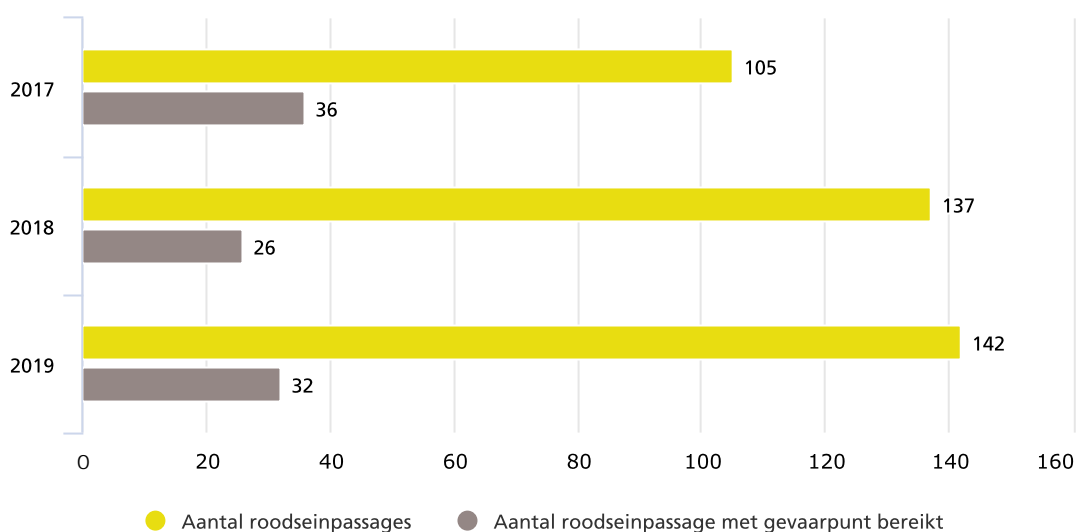
## Veiligheid

**Veilig reizen op het spoor, veilig leven rond het spoor en veilig werken aan het spoor zijn topprioriteiten waar wij elke dag veel energie in steken. Wij streven ernaar onze veiligheidsrisico's zoveel mogelijk te minimaliseren. In 2019 zijn opnieuw stappen gezet om de veiligheid te verbeteren en risico's in te perken.**

### Veilig reizen

Om het risico op treinbotsingen zoveel mogelijk te beperken, werken ProRail en vervoerders samen. We sturen vooral op reductie van het aantal roodseinpassages (STS: Stop-Tonend Sein passages). Ook willen wij zoveel mogelijk zicht hebben op gevaarlijke stoffen.

#### Roodseinpassages\*

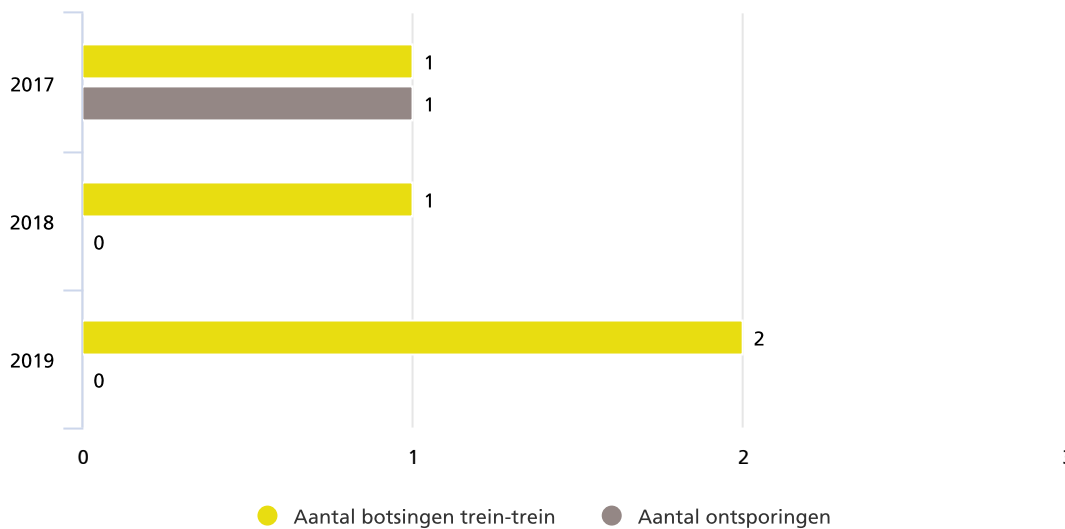


\* Rijden voorbij een Stop-Tonend Sein zonder toestemming. Ook: passeren S-bord op grens NCBG (niet-centraal bediend gebied) / CBG (centraal bediend gebied) zonder toestemming.

\*\* Niet alle roodseinpassages leveren direct gevaar op. Het gevaarpunt is dat punt na een passage waar de trein kan botsen en/of ontsporen.

\*\*\* Definitieve aantallen worden door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) vastgesteld in hun jaarverslag Spoorwegveiligheid. De aantallen voor 2017 en 2018 wijken daarmee deels af van de aantallen in het jaarverslag ProRail 2018. De aantallen voor 2019 zijn voorlopig en kunnen nog wijzigen.

## Botsingen trein-trein en ontsporingen



- \* Europese definitie: Aantal botsingen trein-trein met een schade van > EUR 150.000 of dodelijke/zwaargewonde slachtoffers of geen treinverkeer mogelijk op gehele baanvak > 6 uur.
- \*\* Europese definitie: Aantal ontsporingen met een schade van > EUR 150.000 of dodelijke/zwaargewonde slachtoffers of geen treinverkeer mogelijk op gehele baanvak > 6 uur. Ontsporingen als gevolg van een ander veiligheidsincident worden niet afzonderlijk als ontsporing geregistreerd, maar bij de informatie over het betreffende incident opgenomen.

### Roodseinpassages gestegen

Het aantal roodseinpassages in 2019 is met 142 nagenoeg op het niveau van 2018 (137) gebleven. Dit aantal valt onder de oude definitie. Vanaf januari 2019 worden volgens de definitie van ILT ook de S-bord passages binnen NCBG geregistreerd als roodseinpassage. Dit heeft 9 meldingen van S-bord passages opgeleverd. Het totale aantal roodseinpassages volgens de nieuwe definitie komt daarmee op 151.

ORBIT, een systeem dat de machinist waarschuwt als de trein door rood dreigt te rijden, is in 2019 in een groot deel van de NS-treinen ingebouwd met als doel bij te dragen aan het terugdringen van het aantal roodseinpassages en het bereiken van het gevaarpunt. Desondanks nam het bereiken van het gevaarpunt in 2019 toch toe tot 32 (2018: 26).

### Twee botsingen trein-trein, geen ontsporingen

In 2019 waren er twee significante botsingen trein-trein volgens de Europese definitie. Eén botsing vond plaats tussen twee goederentreinen op een emplacement in Venlo. Daar was sprake van grote materiële schade, maar zonder letsel. Het onderzoek naar dit incident is nog gaande. De andere botsing, ook zonder letsel, was op de Maasvlakte tussen een losse locomotief en een geparkeerde meettrein. Ook naar dit incident is het onderzoek nog gaande.

Naar aanleiding van een (volgens de Europese definitie niet-significante) botsing op de Maasvlakte tussen een losse locomotief en een lege ketelwagen zonder letsel als gevolg van onvoldoende detectie wordt langdurig opstellen van materieel op deze locatie heroverwogen. Op deze locatie kan vanwege roestvorming bij het langere tijd stilstaan van treinen de detectie van treinen verminderen.



In 2019 waren er geen significante ontsparingen volgens de Europese definitie.

### **Tranferongevallen**

In 2019 waren er geen zwaargewonden onder reizigers ten gevolge van perronongevallen. Ter vergelijking: in 2017 waren er 4 zwaargewonden onder reizigers bij een val op of van het perron, in 2018 waren dat er 2. In geen van de beschouwde jaren zijn was sprake van dodelijke ongevallen van reizigers op perrons.

### **Betere informatie over gevaarlijke stoffen op emplacementen**

Ook in 2019 heeft ProRail voldaan aan de verplichting om binnen 15 minuten overheidshulpdiensten desgevraagd te voorzien van informatie over gevaarlijke stoffen in treinen en op emplacementen. Het afgesproken aantal steekproeven is opnieuw gehaald. De kwaliteit van de, door de vervoerders, geleverde informatie was niet altijd voldoende. Om de vervoerders te stimuleren om hun opgave van gevaarlijke stoffen goed op orde te hebben, is in de tweede helft van 2019 een extra maatregel geïntroduceerd. De betreffende vervoerder krijgt, na een bij een steekproef geconstateerde registratiefout, een aanwijzing van ProRail om de fout te herstellen. Het niet opvolgen van een dergelijke aanwijzing heeft privaatrechtelijke consequenties.

In 2019 hebben alle goederenvervoerders de overstap naar de Europese interface in Train Composition Message-format doorgevoerd. De voorziene vervanging van het verouderde OVGS (Online Vervoer Gevaarlijke Stoffen) heeft vertraging opgelopen en staat nu gepland voor de eerste helft van 2020.

### **Tweede proef met smart camera's en sensoren voor een betere registratie op emplacementen**

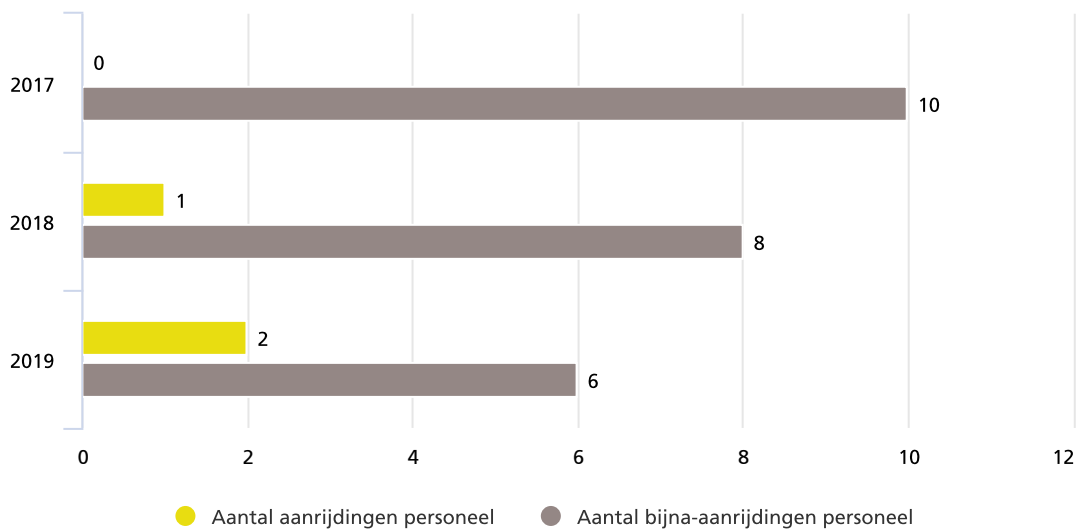
Na de bemoedigende resultaten uit 2018 zijn we vorig jaar een tweede proef gestart met automatische locatiebepaling van wagens op emplacement Moerdijk. Deze proef wordt in samenwerking met goederenvervoerders en het havenbedrijf van Moerdijk uitgevoerd. Dit project moet de specificaties voor een nieuwe generatie techniek opleveren die de belangrijkste foutoorzaak in de registratie gaat voorkomen, namelijk invoerfouten door menselijk handelen.

# Veilig werken

ProRail, vervoerders en aannemers maken zich samen sterk voor een veilige en gezonde werkomgeving voor hun medewerkers en spannen zich in om arbeidsrisico's zoveel mogelijk te beperken.

## Aanrijdingen en bijna-aanrijdingen

- Aantal (bijna-)aanrijdingen baanwerkers en medewerkers van spoorwegondernemingen.



## Elektrocities en elektriserings



- Aantal electrocuties baanwerkers. Electrocutie 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 door blikseminslag worden ook tot elektrisering gerekend.

### **Arbeidsveiligheid baanwerkers**

In 2019 hebben twee aanrijdingen met baanpersoneel plaatsgevonden. Een medewerker werd bij werkzaamheden in Wormerveer geraakt door een buffer van een wagon van een werktrein en kwam daardoor ten val. Tijdens de verbouwing van het stationemplacement van Leiden kwam een kraan op lorries (krol) in beweging zonder dat de machinist dit in de gaten had. Een medewerker werd door de bak van de krol aangetikt. Beide incidenten leidden niet tot verzuim.

Daarnaast waren er 6 bijna-aanrijdingen, dat zijn er 2 minder dan in 2018. Het aantal arbeidsongevallen bij opdrachtnemers nam in 2019 af en kwam uit op 59 (2018: 83).

Naast de aan het spoorwerk gerelateerde ongevallen, was er één arbo-incident op een bouwplaats, in de categorie "overig", waar een werknemer van een opdrachtnemer van ProRail zwaargewond raakte (in 2018: 4). Het ging hier om een val van hoogte.

Binnen Stichting railAlert werkt ProRail intensief samen met opdrachtnemers om de veiligheid verder te verhogen. We organiseren bijeenkomsten over gedrag en veiligheidscultuur, we inventariseren best practices, brancherichtlijnen en voorschriften en we monitoren de effecten daarvan.

In 2018 was voorzien in een vernieuwing van het Voorschrift Veilig Werken Trein (VWV-trein). Deze kon geen doorgang vinden, omdat er nog geen akkoord was met de toezichthouders. In 2019 hebben we samen met de branche en ISZW/ILT aan een gedragen eindresultaat gewerkt dat gepubliceerd wordt in de loop van 2020.

Samen met de opdrachtnemers is in 2019 het onderzoek voortgezet naar de mogelijkheden om kwartsvrij te werken en zijn beheersmaatregelen vastgesteld voor het werken aan objecten die in het verleden zijn behandeld met chroom-6. In september 2019 is het beheersregime chroom-6 Rijkswaterstaat, Rijksvastgoedbedrijf en ProRail gepubliceerd. Hierin staan de landelijke afspraken voor het werken aan objecten die behandeld zijn met chroom-6.

### **Elektrocütierisico: aandacht voor laagspanning**

Het aantal gemelde incidenten met een schadelijke stroomdoorgang door het menselijk lichaam ligt met 8 incidenten hoger dan in 2018 (5). Daarbij was tweemaal sprake van een zwaargewond slachtoffer.

Het project Veilig werken aan laagspanningsinstallaties is in 2019 voortgezet. Doel is om het werk aan laagspanningsinstallaties in de spoorbranche volgens de Nederlandse normen (NEN) uit te voeren. Het project bestaat uit drie onderdelen:

- Veilig werken met huidige installaties: Op dit gebied is in 2019 onder andere een pilot gedaan met het spanningsloos uitwisselen van condensatoren. Ook is nu in alle PGO-contracten opgenomen dat geïnspecteerd wordt op werken conform NEN3140.
- Huidige installaties veiliger maken: In 2019 is de aanbesteding gestart voor de levering van de afscherming van aanraakgevaarlijke componenten en zijn afspraken gemaakt met de aannemers om deze afscherming te plaatsen. Voor bepaalde spanningsvoerende onderdelen zijn reeds afschermkapjes en veilige klemmen beschikbaar.
- Aanpassing ontwerp van nieuw te bouwen installaties: Afgelopen jaar is een aanraakveilige relaiskast uitgewerkt en in ontwerpvoorschriften opgenomen. De eerste aanraakveilige relaiskasten zijn inmiddels geplaatst.

### **Meer duidelijkheid over regels op emplacementen**

In 2019 is de inventarisatie van bestaande (Arbo-)veiligheidsregels bij de verschillende gebruikers van emplacementen afgerond. Regels zijn verhelderd en beter gedefinieerd. Ook zijn veel vervoerders aan de slag gegaan om de eigen documenten met regels op te schonen en in lijn te brengen met landelijk geldende voorschriften.

Alle regels en informatie van toepassing op spoorwegterreinen in beheer van ProRail zijn nu opgenomen in de richtlijn "Gedragsregels op het spoorwegterrein". In aanvulling op deze richtlijn wordt per emplacement een document opgesteld met informatie over de geldende lokale bedrijfsregels en bijzonderheden die van invloed zijn op de gebruiksmogelijkheden van het emplacement. Deze informatie is via het informatieportaal toegankelijk voor onder meer de spoorwegondernemingen.

### **Veiligheidsladder: trede 4 bestendig**

Naast borging van de veiligheid in technische systemen en procedures speelt menselijk handelen een belangrijke rol. Dat vraagt om investeren in veiligheidsbewustzijn, in veilig handelen, in een alerte veiligheidscultuur. Met de in 2011 ontwikkelde Veiligheidsladder, inmiddels een NEN-norm, meten we de veiligheidscultuur bij onze opdrachtnemers en binnen onze eigen organisatie. Hoe hoger op de Veiligheidsladder, die uit 5 treden bestaat, hoe volwassener de veiligheidscultuur van een bedrijf.

ProRail heeft de ontwikkeling van de veiligheidscultuur bij de opdrachtnemers de afgelopen jaren gestimuleerd met een oplopend gunningsvoordeel naarmate een bedrijf een hogere trede bereikt. Het gaat om erkende spoooraannemers en ingenieursbureaus. Erkende werkplekbeveiligingsbedrijven, ondernemingen die veiligheidsfunctionarissen leveren, kabelaanemers en boorbedrijven hebben het veiligheidscertificaat ook nodig. Sinds 2019 moeten erkende werkplekbeveiligingsbedrijven en ondernemingen die veiligheidsfunctionarissen leveren beschikken over een geldig Veilig Bewust Certificaat, minimaal trede 3. Daarnaast is per 1 juli 2019 trede 3 als minimumeis opgenomen in de erkenningsregeling voor erkende kabelaanemers en boorbedrijven. Vanaf 1 januari 2020 dienen ook deze bedrijven te beschikken over een geldig Veilig Bewust Certificaat, tenminste op het niveau van trede 3. ProRail is van plan om in 2020 de Veiligheidsladder ook toe te passen bij niet-erkende (civiele) opdrachtnemers.

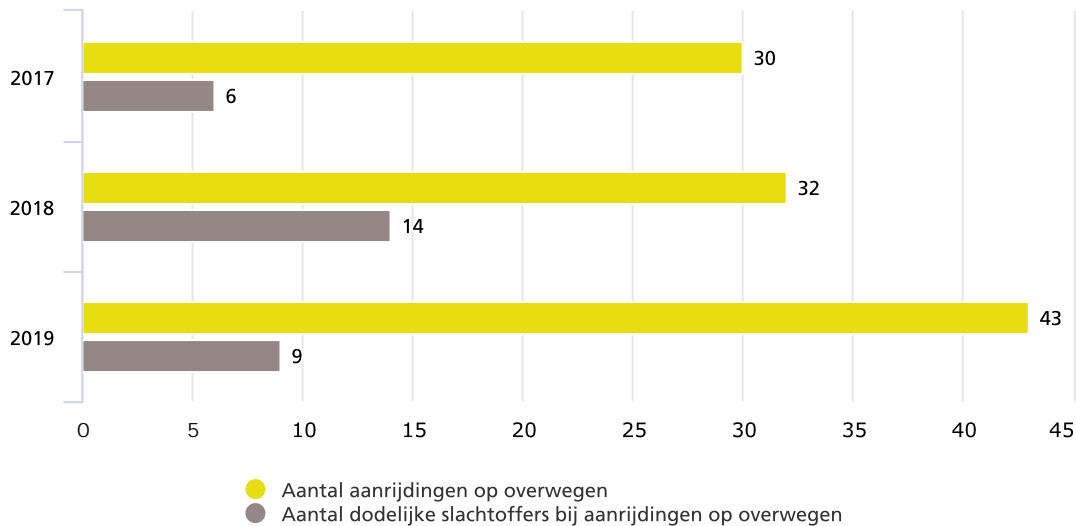
Voor ProRail zelf beschouwen we trede 4 als het minimaal gewenste niveau, en elk jaar laten we een externe partij een audit uitvoeren. Vorig jaar hebben we dit niveau wederom gehaald, maar we blijven investeren om onze veiligheidscultuur te bestendigen en waar mogelijk verder te versterken.

Dit doen we onder andere door intern inzicht te geven in de ontwikkelingen en prestaties op het gebied van veiligheid en door sterker te sturen op het beheersen van veiligheidsrisico's bij wijzigingen. Daarnaast hebben we aandacht voor het thema veiligheid in relatie tot houding en gedrag op de werkvloer.

# Veilig leven

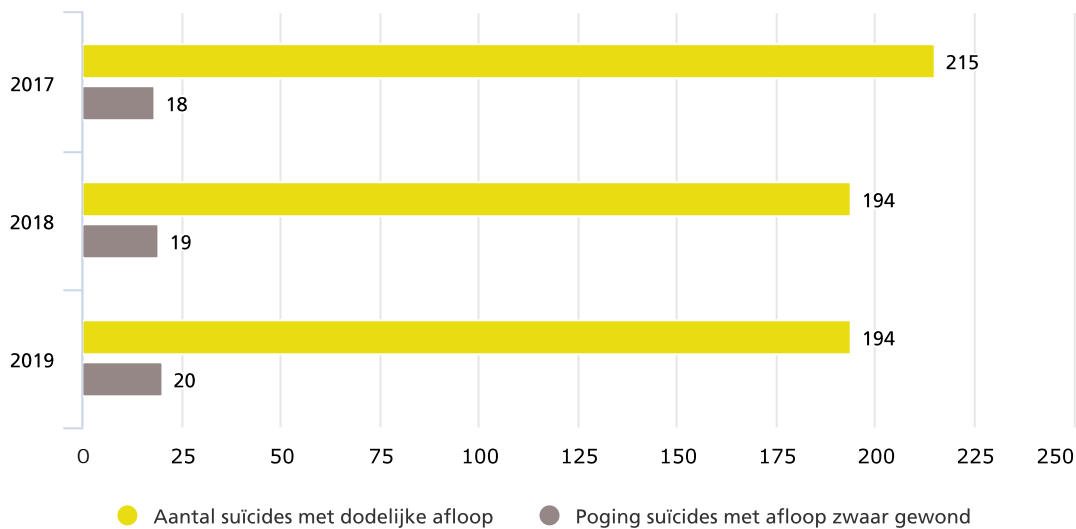
ProRail werkt continu aan de veiligheid op overwegen en trof in 2019 met name maatregelen voor niet actief beveiligde overwegen (NABO's). Met NS en andere partners zijn stappen gezet om suïcides te voorkomen en de nazorg en afhandeling te verbeteren.

## Aanrijdingen op overwegen en dodelijke slachtoffers bij aanrijdingen op overwegen



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

## Suïcides en pogingen tot suïcide



- Aantal gemelde suïcides op het spoor met dodelijke afloop.

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

### **Overwegen: meer incidenten**

Na de dalende trend van aanrijdingen tussen treinen en wegverkeer de afgelopen jaren deden zich in 2019 43 aanrijdingen op overwegen voor (2018: 32). Er vielen 9 doden en 3 zwaargewonden (In 2018: 14 respectievelijk 3). Het vijfjaarlijkse gemiddelde van het aantal aanrijdingen is in 2019 voor het eerst sinds jaren gestegen. Een eerste analyse van de incidenten gaf geen duidelijk inzicht in de oorzaak hiervan. In 2020 wordt gewerkt aan een diepgaander onderzoek.

### **Verbetering van de overwegveiligheid**

Sinds juli 2019 heeft ProRail een directeur Overwegen om meer sturing te geven aan de verbetering van de overwegveiligheid. Een eerste resultaat is de vaststelling van een ProRail-visie voor de aanpak van overwegen. Verder is met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een gezamenlijk plan van aanpak vastgesteld met daarin onder andere verbetermaatregelen die voortvloeien uit het OvV-rapport over overwegveiligheid. Ter ondersteuning hiervan heeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een Landelijk bemiddelaar overwegen aangewezen.

Het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO) en het programma NABO zijn in 2019 voortgezet. Het LVO liep goeddeels volgens planning. In Putten, Oisterwijk, Deurne, Halderberge, Paterswoldseweg Groningen, Rijksstraatweg Hurdegaryp en Borne zijn in 2019 overwegen aangepakt. In het kader van het programma NABO zijn in 2019 15 onbeveiligde overwegen aangepakt. Deze zijn opgeheven of van beveiliging voorzien.

### **Succesvolle proef met flitscamera's**

Uit een vorig jaar gehouden proef op twee overwegen in Hilversum is naar voren gekomen dat flitscamera's en boetes op overtredingen een positief effect hebben op het gedrag van weggebruikers. Het aantal overtredingen is met bijna de helft gedaald en het aantal recidives is minimaal. ProRail werkt aan de voorbereiding van een verdere uitvraag en zal hiervoor in 2020 een voorstel indienen bij het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

### **Nieuwe stappen met suïcidepreventie en -afhandeling**

In 2019 vonden 194 suïcides op het spoor plaats, evenveel als in 2018 (194). Er waren 20 zwaargewonden als gevolg van een suïcidepoging. Met het programma Suïcidepreventie, afhandeling en nazorg op het spoor 2017-2021 hebben we vorig jaar aan diverse initiatieven gewerkt om suïcides te voorkomen. Eind 2019 zijn we begonnen met toegangbeperkende maatregelen zoals hekwerken en anti-loopmatten op de spoorbaan. We gaan door met de inzet van buitengewoon opsporingsambtenaren (BOA's) gericht op suïcidepreventie. De BOA's zijn aangesloten op een GGZ-initiatief ('Supremecol') waarbij suïcidale personen bij de GGZ kunnen worden aangemeld.

Het eerder ontwikkelde opleidingsprogramma 'Herkennen en aanspreken van mogelijk suïcidale personen' voor medewerkers van de spoorbedrijven is in 2019 aan een bredere groep aangeboden. Ook de regionale reizigersvervoerders nemen voortaan deel. Verder is met de aannemers van ProRail een trainingsmodule ontwikkeld voor personeel van aannemers. Ook deze doelgroep bevindt zich in de buurt van het spoor en kan een bijdrage leveren.

De gezamenlijke benadering van ProRail, vervoerders en 113 Zelfmoordpreventie is in 2019 voortgezet. Onder regie van 113 Zelfmoordpreventie zijn nieuwe samenwerkingsverbanden tussen betrokken partijen zoals gemeenten, zorg en spoorsector opgericht.

Er is ook een publiekscampagne ontwikkeld die in Helmond is beproefd. Deze campagne 'Stel je voor' was een succes en wordt inmiddels op grotere schaal toegepast.

Door nauwere samenwerking tussen NS en ProRail met de politie is het afhandelingsproces verbeterd. Met beelden van de frontcamera in treinen of van bewakingsbeelden van stations en overwegen kan de toedracht voortaan sneller worden vastgesteld, zodat bij incidenten onder andere gerichter bepaald kan worden of de inzet van forensisch onderzoek nodig is. Ook heeft ProRail Incidentenbestrijding geïnvesteerd in specialistisch reinigingsmaterieel om na incidenten de afhandeling effectiever en sneller uit te voeren.

### **Overige ongevallen**

Naast aanrijdingen door een trein op overwegen en door de politie bevestigde suïcides van aanrijding door een trein waren er 5 dodelijke en 4 zwaargewonde slachtoffers door andere typen ongevallen. Deze cijfers zijn vergelijkbaar met die van 2018 (5 doden en 3 gewonden). De aard van deze ongevallen betrof in 2019 aanrijding van spoorlopers door een trein (2 doden en 3 zwaargewonden), suïcides anders dan door een trein (2 doden en 1 zwaargewonde) en aanrijding van een overweginstallatie door een voertuig, zonder betrokkenheid van een trein (1 dode).

### **Veiligheidscampagne**

De Victim Fashion campagne heeft in zeer korte tijd veel teweeggebracht onder veel jongeren en daarbuiten. Vanwege de bij nabestaanden en rijdend personeel losgemaakte emoties is besloten deze campagne eerder dan gepland af te ronden.

### **PazzUp: onderwijsvoorlichting**

We vinden het belangrijk dat kinderen vroeg leren hoe zij zich verstandig en veilig gedragen in de omgeving van het spoor. Ouders hebben een rol, maar als beheerder van de spoorinfra hebben wij ook een eigen maatschappelijke verantwoordelijkheid. Daarom biedt ProRail de onderbouw van middelbare scholen en de groepen 5 t/m 8 van basisscholen de mogelijkheid om met het digitale lespakket PazzUp ([www.pazzup.nl](http://www.pazzup.nl)) te werken over veiligheid rond het spoor. Voor de onderbouw van middelbare scholen bieden we ook een bezoek van een gastdocent van ProRail aan. ProRail heeft 6 gastdocenten die naast hun werk 1 à 2 dagen per maand gastlessen geven. In 2019 gaven deze docenten gastlessen aan 4.650 leerlingen op 47 scholen, waarvan 37 middelbare scholen en 10 basisscholen, een lichte stijging ten opzichte van 2018. In 2019 is in het kader van een afstudeeronderzoek onderzocht hoe activiteiten rondom veiligheidseducatie voor jongeren tot 16 jaar zijn georganiseerd, bij ProRail en bij andere organisaties, en hoe deze activiteiten elkaar kunnen versterken. De adviezen die uit dit onderzoek naar voren kwamen zijn gedeeltelijk overgenomen en worden in 2020 verder uitgewerkt.

Sinds 2017 bieden wij ook materialen waarmee medewerkers gastlessen kunnen verzorgen op de basisschool van hun eigen kind. In deze les maken kinderen kennis met ProRail en leren ze waar ze op moeten letten bij het oversteken van een overweg. ProRail-medewerkers nemen steeds vaker het initiatief om deze gastlessen te geven. Met de lessen staan we als organisatie middenin de samenleving: we bieden kinderen kennis over allerlei aspecten van het spoor en onze medewerkers krijgen de gelegenheid om vorm te geven aan hun maatschappelijke betrokkenheid.







## Maatschappelijke prestaties

Meer spoor en treinen zijn goed voor de mobiliteit en economie, maar hebben ook effect op de omgeving. Daarom nemen we maatregelen en maken we afspraken op gebied van bijvoorbeeld energie, CO<sub>2</sub>-uitstoot, circulair materiaalgebruik, geluid en trillingen, flora en fauna, en bermbeheer om de impact op de omgeving zo klein mogelijk te houden. Ook staan we open voor vragen, wensen en klachten uit de samenleving.

# Duurzaam spoor

## Strategie

In Nederland verwachten we verdere groei in alle vervoersmodaliteiten: weg, water, trein en luchtvaart. Het is aan ons om ervoor te zorgen dat het vervoer per spoor daarin een zo groot mogelijk aandeel heeft. Voor de bereikbaarheid van Nederland en voor het klimaat.

Door meer mensen in staat te stellen voor de trein te kiezen, levert ProRail een grote bijdrage aan een duurzame samenleving, als het spoor zelf ook echt duurzaam is. ProRails ambitie

Verduurzaamt richt zich daarom op vier onderwerpen:

1. Mobiliteit: Met meer (inter)nationale treinen in plaats van de (vracht)auto en het vliegtuig leveren we een bijdrage aan de klimaatdoelen van Parijs.
2. Energie: Een duurzaam spoor wekt zijn eigen stroom op, op daken of op onze grond. Ook door minder te verbruiken, dragen we hieraan bij.
3. Materialen: Een circulair spoor behoudt schaarse grondstoffen voor toekomstig gebruik en vervuilende materialen worden vervangen.
4. Natuur: onze grond als verbindende schakel voor natuurgebieden en als broedplaats en veilige plek voor nieuwe natuur.

Om richting te bepalen en de voortgang te volgen, werkt ProRail met de Routekaart Verduurzaamt die in 2019 is ontwikkeld. De Routekaart bestaat uit een toekomstbeeld 2040, een kanskaart met voorstellen voor verbeteringen, en een lijst met acties die we komend jaar gaan uitvoeren.

Samenwerking met onze stakeholders is belangrijk voor een duurzame samenleving. We zoeken aansluiting bij elkaars doelen en ambities en ontwikkelen een gezamenlijke aanpak. In 2019 is met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat de strategie voor een klimaatneutrale en circulaire infrastructuur opgesteld.

## Mobiliteit

De trein is een van de meest duurzame vormen van gemotoriseerd transport. Ook is de trein het best beschikbare klimaatvriendelijke alternatief voor Europese vluchten. Door de groei van reizigers- en goederenvervoer per spoor mogelijk te maken kunnen we een bijdrage leveren aan de beperking van de CO<sub>2</sub>-uitstoot. Onder invloed van het klimaatbeleid zal de vraag verschuiven van luchtvaart naar spoorvervoer.

Wij maakten op diverse manieren werk van onze visie. ProRail was met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat partner van Sail to the COP, een initiatief van vier jonge veranderaars om aandacht te vragen voor een klimaatbestendige toekomst van transport. Zo'n dertig jongeren uit verschillende landen gingen in oktober met een zeilboot op weg naar de Klimaatop in Chili. Zij bogen zich tijdens de reis over de kansen om mobiliteit te verduurzamen, wetende dat de trein het klimaatvriendelijke alternatief is voor continentaal vliegen. Toen bekend werd dat de COP niet in Chili maar in Madrid zou plaatsvinden, zijn deze ideeën ingebracht door plaatsvervaarders van de Sail to the COP deelnemers, en werd het initiatief omgedoopt in Rail to the COP.

Ook bij Pakhuis De Zwijger, op Springtij en aan boord van de eerste Jazz Night Express hebben we bepleit dat de trein een centraal onderdeel van klimaatbeleid moet vormen.

Ook zijn er samenwerkingen voor méér internationale treinen. In AirRail zoeken we met luchtvaartpartners naar manieren om mensen uit het vliegtuig en in de trein te laten stappen. We dragen actief bij aan onderzoeken van het KIM, Rebel, Natuur & Milieu en afstudeerders. In het

Toekomstbeeld OV 2040 dat we samen met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat opstellen, vormt de internationale trein een belangrijke bouwsteen.

Vorig jaar heeft ProRail de eerste koeltrein mogelijk gemaakt, waarbij groenten en fruit vers van Spanje naar Nederland worden vervoerd. En we spannen ons in voor de terugkeer van de nachttrein naar Nederland. Richting pers en politiek heeft ProRail de oproep gedaan om per trein naar het Eurovisie Songfestival in Rotterdam te reizen.

## Energie

Ons energieverbruik ontwikkelt zich gunstig. De daling over 2018 lijkt zich op basis van de nu bekende gegevens verder te hebben doorgezet in 2019. Dit hebben we bereikt met verlichtingsmaatregelen op stations, de ombouw van InfoPlus-borden, het opruimen van oude omroepinstallaties en het saneren van wissels. Door de gerealiseerde besparingen is onze energie-efficiency naar verwachting met circa 3% verbeterd. Daarmee overtreffen we waarschijnlijk de jaarlijkse 2%-doelstelling uit de Meerjarenaafspraken energie-efficiency (MJA3).

Naast besparen wekken we steeds meer energie op. In 2019 hebben we onze plannen voor grootschalige energieopwekking verder uitgewerkt en we zijn met twee programma's begonnen: 'Opwekking op stationsdaken' en 'Opwekking op overige assets' (geluidschermen, zonneparken, fietsenstallingen). Deze beide programma's moeten ertoe leiden dat ProRail in 2030 energieneutraal is voor het eigen elektriciteitsverbruik. Na Utrecht, Rotterdam en Eindhoven heeft Zwolle als vierde grote station sinds 2019 zonnepanelen op de perronkappen liggen. De opgewekte energie wordt gebruikt voor de verlichting, liften en roltrappen op het station. In Blerick hebben we lichtmasten geplaatst die via een zonnepaneel worden gevoed. Met behulp van slimme technologie wordt de verlichting 's nachts automatisch gedimd, waardoor we ook de lichtvervuiling verminderen. Als deze pilot slaagt gaan we deze masten ook op andere stations plaatsen.

We maken steeds minder gebruik van fossiele brandstoffen. Sinds 2017 gaan we voor het verwarmen van stations, kantoorgebouwen en wissels geleidelijk over op groen gas van Essent. Inmiddels is 75% van ons gasverbruik duurzaam geproduceerd.

Waar het kan stappen we van het gebruik van gas af. We hebben in Zwolle tijdens de grootschalige spoor- en wisselvernieuwing op het emplacement alle wisselverwarming van gas naar elektrisch omgebouwd. Ook verbruikt ProRail sinds 2019 geen gas meer op station Gouda; de perrons zijn afgekoppeld en de kiosken worden voorzien van warmtepompen. Het stationsgebouw wordt eind 2020/begin 2021 afgekoppeld van het gas. Het nieuwe station Driebergen-Zeist is niet meer op het gasnet maar op het elektranet aangesloten. Het gebruik van benzine en diesel brengen we terug door onze leaseauto's te verduurzamen. Op 2 september heeft ProRail een overeenkomst met drie nieuwe leasemaatschappijen gesloten. De eerste 22 bestellingen onder het nieuwe beleid op het wagenpark "elektrisch tenzij" zijn geplaatst en de auto's zijn begin 2020 geleverd.

Actueel en betrouwbaar inzicht in ons energieverbruik vinden wij van groot belang. Dit inzicht maakt het mogelijk om actief te sturen op het terugdringen van ons energieverbruik. In 2019 hebben we bijna 700 elektrameters vervangen door slimme meters. Daarnaast zijn we gestart met een programma om aansluitingen op stations te voorzien van tussenmeters om de administratieve splitsing, via verdeelsleutels, zoveel mogelijk te vervangen door gemeten verbruiken. En Zwolle is het eerste station waar we het energieverbruik van roltrappen en liften met sensoren realtime meten.

Ook is het merendeel van onze zonnestroominstallaties voorzien van BPM's (bruto productiemeters) waarmee we de opgewekte energie op afstand kunnen uitlezen.

Bovenstaande ontwikkelingen hebben een positief gevolg voor de emissies afkomstig van wisselverwarming, verwarming gebouwen en elektriciteitsgebruik door ProRail. Echter, het energiegebruik van computerservers die extern geplaatst zijn is toegenomen, waardoor de totale emissie uitkomt op ongeveer 12 kiloton. Dit is hoger dan in de emissie-inventaris is gerapporteerd, hetgeen veroorzaakt is, doordat de externe servers meer grijze stroom hebben gebruikt dan in beeld was. ProRail verwacht dat over 2019 het emissie doel van 11 kiloton wordt gehaald. Indien nodig zullen we aanvullende maatregelen nemen om te waarborgen dat in ieder geval het doel van 10 kiloton CO<sub>2</sub>-emissie in 2020 wordt bereikt.

## Materialen

Bij onze CO<sub>2</sub>-doelen hoort ook een minimaal beslag op grondstoffen. Bijvoorbeeld bij de aanleg van spoor of bouw van stations. Het gaat om slim (her)gebruik van materiaal en stoppen met bepaalde grondstoffen of vervangen door duurzamere alternatieven. Enkele successen uit 2019:

- Bij perronwerkzaamheden in Bunde hebben we duurzame perrontegels en keerwanden gebruikt. De tegels bestaan grotendeels uit gerecycled materiaal, afkomstig van de oude perrontegels van station Anna Paulowna. De keerwanden bestaan eveneens uit gerecycled beton waar alleen cement aan is toegevoegd.
- ProRail heeft een contract gesloten voor de levering van aftellers die volledig circulair worden geproduceerd. De aftellers komen op perrons die vlak voor een overweg liggen en moeten de conducteur helpen de vertrekprocedure te verkorten zodat de overweg zo kort mogelijk dicht ligt. Er komen enkele honderden circulair geproduceerde aftellers op perrons door heel Nederland.
- Er zijn steeds meer kansen voor hergebruik van spoorstaven, dwarsliggers, wissels en (recycle)ballast. Zo hebben we in 2019 de mogelijkheden voor het (duurzaam) gebruik van oude spoorwegballast verruimd. Bij de voorbereidingen voor de aanleg van het nieuwe opstel terrein De Vork bij Haren bleek dat we veel materiaal beschikbaar hebben dat voor hergebruik in aanmerking komt. Voor de geplande grootschalige spoorvernieuwing in Zeeland in 2020-2021 in een gebied met relatief weinig treinverkeer hebben we gekeken naar differentiatie in het bouwen van sporen en wissels. De uitdaging is om zoveel mogelijk materiaal te handhaven en waar vervanging nodig is maximaal hergebruik toe te passen.
- Behalve 're-use' benutten we ook kansen voor 'reduce'. Mooi voorbeeld is het saneren van wissels en sporen waar deze niet meer nodig zijn. Zo hebben we tijdens omvangrijke werkzaamheden rond station Naarden-Bussum 16 wissels en drie van de vijf sporen verwijderd.
- Tussen Zwolle en Heino hebben we een proeftuin ingericht met vier soorten alternatieve dwarsliggers die duurzamer zijn dan de veelgebruikte betonnen dwarsligger. Door de andere materiaalsamenstelling van de dwarsliggers verwachten we een lagere milieubelasting en mogelijk ook minder geluids- en trillingshinder. De proef duurt twee jaar.
- In 2019 zijn nieuwe voorschriften voor signalerende kleding van kracht geworden. Daardoor kunnen veel oude (gele) hesjes en jassen niet meer gebruikt worden bij werkzaamheden in de omgeving van het spoor. ProRail heeft de afgedankte kleding ingezameld om er bruikbare producten van te laten maken, bijvoorbeeld relatiegeschenken. Daarvoor werken we samen met VerdraaidGoed.
- Circulair inkopen was een belangrijk onderwerp bij de aanschaf van de nieuwe smartphones ter vervanging van de oude telefoons van alle ProRailers. Samen met leverancier Centralpoint zijn de oude telefoons veilig en duurzaam afgevoerd. De opbrengst van de oude telefoons is door Centralpoint verdubbeld en geschonken aan de organisatoren van de Spoorwensdagen. Dat is een jaarlijks terugkerend evenement van NS en ProRail om spoorwensen van jong tot oud in vervulling te laten gaan.
- Samen met NS en Bureau Spoorbouwmeester hebben we bedrijven, leveranciers, ontwerpers en studenten uitgedaagd om mee te ontwerpen aan het circulaire station van de toekomst. Tijdens de Dutch Design Week in oktober organiseerden we voor deze partijen een workshop 'Circulaire Stations'.

De effecten van bovenstaande ontwikkelingen zijn niet eenduidig te vertalen naar vermeden CO<sub>2</sub>-emissies. Voor de spoorvernieuwingen lukt dat steeds beter omdat we bij de aanbesteding gebruik maken van gunningscriteria om duurzame inschrijvingen te belonen. Daarvoor gebruiken we DuboCalc (Duurzaam Bouwen Calculator), een instrument om de milieu-impact van

bouwprojecten te kwantificeren. Op basis van DuboCalc-berekeningen van in 2019 afgesloten vernieuwingsprojecten hebben we ingeschat dat de vermeden CO<sub>2</sub>-emissie door duurzaam materiaalgebruik ca. 4,5 kiloton bedraagt. Hierin zijn de positieve effecten van gesaneerde wissels nog niet meegenomen.

## Natuur

ProRail heeft circa 5.000 ha berm in beheer. We willen de natuurwaarden in onze bermen behouden en waar mogelijk versterken. Dit doen we in samenspraak met de omgeving. In 2019 heeft een aantal positieve ontwikkelingen plaatsgevonden.

Op 1 april 2016 ondertekende ProRail samen met 22 andere partijen de Green Deal Infranatuur en committeerden we ons aan de gemeenschappelijke doelstelling: het vanzelfsprekend verankeren van biodiversiteit in alle fasen van ons (infrastructurele) werk. De resultaten van 3 jaar Green Deal zijn op 7 maart 2019 gepresenteerd tijdens het symposium 'De dag van de infranatuur'. Omdat de doelstelling na drie jaar nog niet is bereikt, hebben we ons opnieuw gecommitteerd om door te gaan met het verwezenlijken van deze doelstelling. Ook is ProRail als partner toegetreden tot het Deltaplan Biodiversiteitsherstel.

In 2019 is goede voortgang geboekt met het in kaart brengen van de natuurwaarden in onze bermen. Inmiddels is circa 75 % van de bermen geïnventariseerd. Volgend jaar komt het laatste deel aan bod en worden voorbereidingen getroffen voor een nieuwe inventarisatiecyclus.

In 2019 is, na Limburg, het tweede onderhoudscontract Zee-Zevenaar aanbesteed dat duurzame bermbeheerspecificaties bevat. We beogen daarmee de (her-)ontwikkeling van de biodiversiteit in onze bermen te stimuleren. Om de voortgang goed bespreekbaar en bestuurbaar te maken is hieraan, binnen de PGO-systematiek, een beeldkwaliteitscatalogus gekoppeld. We werken ook aan een monitoringsysteem voor deze trajecten.

Op 5 april 2019 heeft ProRail een samenwerkingsovereenkomst ondertekend met de Provincie Noord-Holland en een aantal terreinbeheerders voor een meerjarige monitoring van de drie natuurbruggen in Zuid-Kennemerland: Duinpoort, Zeepoort en Zandpoort. De eerste fase start in 2020 en loopt tot 2024. Deze gezamenlijke aanpak biedt meer inzicht in de bijdrage van de ecoducten aan de instandhouding van de natuur.

Onder het spoor in het Naardermeer zijn negen faunapassages aangelegd. Jarenlang vormde het spoor een grote barrière in dit natuurgebied. Door de aanleg van de faunapassages kunnen soorten als otters en amfibieën weer veilig het spoor passeren en zijn het noordelijke en zuidelijke deel van het Naardermeer weer met elkaar verbonden. Nieuw is de aanleg van de kleinste faunapassage, de Spoorstaaf Fauna Passage. Deze passage bestaat uit een koker tussen twee stalen dwarsliggers waardoor kleine dieren het spoor onderlangs kunnen kruisen. In de periode 2020-2021 gaan de provincie Noord-Holland, Movares en ProRail het gebruik van deze passage monitoren.

Met de start en afronding van de aanbesteding van de laatste vier PGO-gebieden in oktober 2019, hebben we nu in 6 contractgebieden verplichtingen voor de bestrijding van vier zogeheten Invasieve Exoten opgenomen: de Aziatische duizendknopen, de reuzenbereklauw, de Amerikaanse vogelkers en de reuzenspringbalsemien. Het gedrag van deze soorten brengt de inheemse flora in de spoorberm in de verdrukking en bedreigt de biodiversiteit.

Meest opvallend van de groene assets in de spooromgeving zijn de bomen. Ze vormen een risico voor onze spooractiviteiten maar vervullen ook belangrijke natuurwaarden voor het spoor en de spooromgeving. In 2019 hebben we met de webapplicatie Bomen in Beeld de eerste versie van een geautomatiseerde, digitale registratie van onze boom-assets gepresenteerd. Hiermee kunnen

we de risico's en de waarden van bomen met elkaar in verband brengen en duurzamere beheerafwegingen maken.

## In contact met het publiek

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

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

### Campagne Pro/Anti

Onze Pro/Anti-campagnes laten zien wat ProRail doet en hoe ver onze maatschappelijke betrokkenheid en verantwoordelijkheid gaat als werkgever, als verbinder van mensen, steden en bedrijven om duurzame mobiliteit mogelijk te maken. Met innovatieve oplossingen en aandacht voor natuur en omgeving. Afgelopen jaar heeft ProRail diverse campagnes gevoerd op thema's als innovatie (ERTMS) en mobiliteit (Vernieuwt werkzaamheden), om nieuwe medewerkers te werven en de samenleving te informeren. In deze campagnes hebben we laten zien wat er allemaal voor nodig is en moet gebeuren om de verwachte 30% groei in reizigers- en goederen in de komende 10 jaar op te vangen. Uiteraard hebben wij ook een belangrijke rol in het bewaken van de veiligheid op en rond het spoor. In 2019 hebben wij een bewustwordingscampagne ingezet voor jongeren in de leeftijd van 12-18 jaar.

## Geluid en trillingen

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

## Steeds meer stillere goederentreinen

Sinds 2005 moeten nieuwe goederenwagons aan strenge Europese geluidemissie-eisen voldoen. Met de Stimuleringsregeling Toename Stille Treinkilometers In Nederland stimuleren we sinds 2008 het ombouwen van bestaande goederenwagons, en sinds 2013 ook het rijden met stillere goederentreinen. Panteia heeft in opdracht van ProRail onderzoek gedaan, waaruit bleek dat in 2018 57% van de in Nederland ingezette goederenwagons geluidsarm was. Omdat er nog veel goederenwagons van vóór 2005 rondrijden, heeft de Europese Commissie in 2019 besloten dat per december 2024 op zogeheten stillere routes geen lawaaiige goederenwagons meer mogen rijden. Door deze maatregel, zo bleek eveneens uit onderzoek van Panteia, zal vanaf 2025 meer dan 95% van alle goederenwagons net zo stil zijn als modern reizigersmaterieel.

## Naleving geluidproductieplafonds

ProRail heeft in 2019 het nalevingsverslag geluidproductieplafonds (gpp's) over 2018 gepubliceerd. Een aantal locaties met een gpp-overschrijding is afdoende aangepakt, zoals op het baanvak Zutphen - Winterswijk. Er zijn ook enkele locaties met een overschrijding bijgekomen; dat zijn onder meer trajecten waar meer elektrische sprinters zijn gaan rijden. Het baanvak Zwolle-Wierden is daar een voorbeeld van. Uit eigen onderzoek in 2019 is gebleken dat deze sprinters structureel geluidsarmer zijn dan de oudere generatie. Op basis hiervan zal het wettelijke rekenvoorschrift aangepast worden en zal blijken dat er feitelijk geen overschrijdingen van de gpp's optreden op een aantal van deze locaties, zoals het baanvak Zwolle-Wierden. Daarnaast zijn in 2019 op verzoek van ProRail de gpp's van de baanvakken Zutphen-Hengelo en Oldenzaal-grens gewijzigd.

## 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. Onze doelstellingen voor meer en snellere treinen vragen om een zorgvuldige inpassing voor de omwonenden. In ieder nieuw project wordt dit standaard meegenomen. In het MJPG worden ook bestaande situaties aangepast. Na een landelijke inventarisatie en prioritering op weg- en spoorprojecten heeft het MJPG akkoord gekregen om, naast de reeds ontvangen subsidiebeschikkingen van zo'n EUR 23 miljoen, in circa 37 gemeenten de hoogst belaste locaties te onderzoeken en in procedure te brengen. De kosten van de voorziene maatregelen - raildempers, schermen en gevelmaatregelen - worden geschat op maximaal EUR 102 miljoen. Na afronding in 2019 van de akoestische onderzoeken voor deze gemeenten zijn concrete geluidmaatregelen in kaart gebracht. Begin 2020 worden de saneringsplannen voor deze gemeenten ingediend voor besluitvorming door de bewindspersonen van het ministerie. Op verzoek van het ministerie en vooruitlopend op deze besluitvorming heeft ProRail de versnelde aanleg van raildempers op de Brabantroute afgerond.

## Uitvoeringsprogramma Geluid Emplacementen

Binnen het Uitvoeringsprogramma Geluid op Emplacementen worden bij circa honderd emplacementen maatregelen getroffen. Op de emplacementen in Venlo, Heerlen en Dordrecht worden geluidsmaatregelen onderzocht.

## Aanpak booggeluid

ProRail en NS werkten in 2019 aan de voorbereiding van een grootschalige proef voor de inzet van wiel-railconditionering (WRC) op FLIRT-treinen (NS-sprinters). Deze proef zal in 2020 in het zuiden van het land plaatsvinden. Toepassing van WRC wordt gezien als dé structurele aanpak van booggeluid, het piepende geluid van treinwielen in bochten. Ook andere potentiële voordelen voor de spoorsector worden daarbij onderzocht, zoals de aanpak van de blaadjesproblemen in de herfst.

## **Minigeluidsschermen**

ProRail heeft in 2019 een methode voor lokale afweging van de mogelijkheden voor plaatsing van minigeluidsschermen dicht bij het spoor vastgesteld. Die methode hebben we mede op basis van een proef in Hilversum ontwikkeld.

## **Innovatieagenda bronaanpak spoortrillingen**

Op verzoek van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft ProRail in 2019 in samenwerking met diverse kennisinstellingen een innovatieagenda opgesteld voor de bronaanpak van spoortrillingen. ProRail streeft naar meer kennis over het ontstaan van trillingen om de effecten van veranderingen en interventies beter te kunnen voorspellen. Daarnaast wil ProRail proefprojecten uitvoeren om de effecten van technische maatregelen, zoals onder sleeper pads, en van de aanpak van degeneratie van bijvoorbeeld de rondheid van wielen en de spoorligging te onderzoeken.

Op de Brabantroute heeft ProRail het effect van de toepassing van zogenaamde Shimlifts bij Harmelen-overwegen onderzocht. Dat zijn een soort wiggetjes tussen de spoorstaven en de dwarsliggers. Met name de tijdelijke inzet van zogenaamde TRAXX-locomotieven door NS bleek sinds 2017 bij deze overwegen veel overlast te veroorzaken. Het effect van de Shimlifts bleek wel meetbaar maar voor omwonenden onvoldoende merkbaar. Eind 2019 is NS gestart met een proef om de overlast met een lagere rijsnelheid te verminderen.

## **Afhandeling claims van schade aan gebouwen langs het spoor**

Voor de afhandeling van claims van schade aan gebouwen die in verband wordt gebracht met spoortrillingen heeft ProRail in 2019 TNO gecontracteerd om hun protocol te actualiseren. Op basis hiervan kan ProRail besluiten om een claim af te wijzen of om nader onderzoek in woningen uit te laten voeren naar het causale verband tussen spoortrillingen en de geconstateerde schade.

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 ambitie van ProRail

ProRail is een uniek bedrijf in Nederland en onze ambities rond onder meer bevordering van de spoormobiliteit en duurzaamheid vergen dat wij efficiënter en effectiever werken. Met een bedrijfscultuur die alle ruimte geeft aan ontwikkeling en prestaties stimuleert. Wat vragen onze ambities van onze medewerkers en leidinggevenden? In 2018 hebben we onze medewerkersvisie ontwikkeld; die beschrijft de bijdrage van medewerkers aan de realisatie van onze strategie en bevat ook de uitgangspunten voor ons huidige en toekomstige personeelsbeleid. Met onze medewerkersvisie als uitgangspunt zorgen we voor de juiste persoon op de juiste plek op het juiste moment.

## Doelen

Alles wat we doen moet bijdragen aan drie doelen:

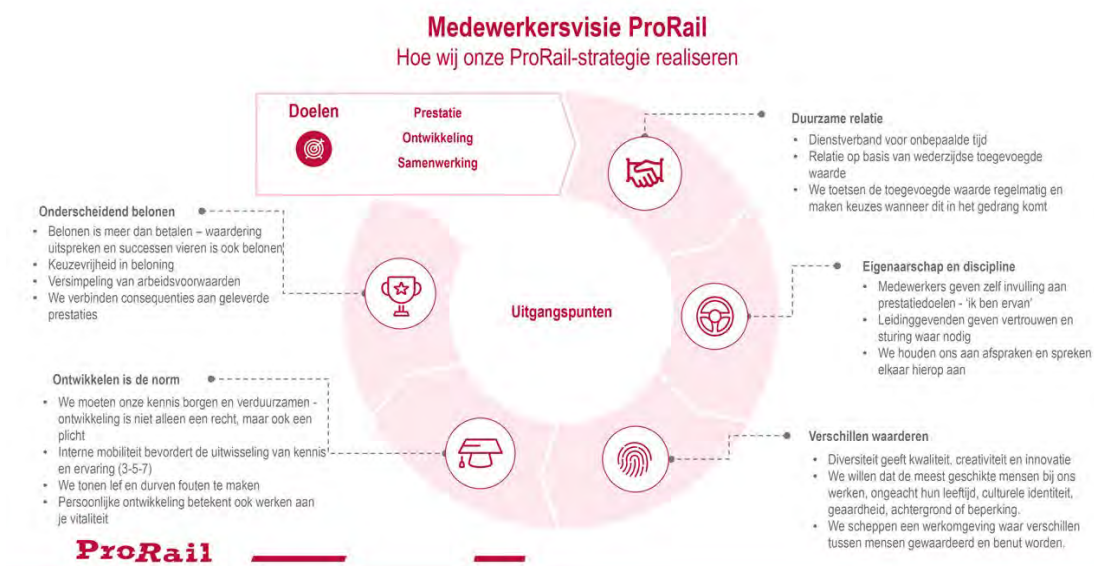
- Verbetering van onze prestaties
- Ontwikkeling van onze medewerkers
- Samenwerking onderling en in de keten

## Operationalisering

De medewerkersvisie zal stap voor stap werkelijkheid worden. We hanteren hiervoor vijf uitgangspunten:

1. Duurzame relatie
2. Eigenaarschap en discipline
3. Ontwikkelen is de norm
4. Verschillen waarderen
5. Onderscheidend belonen

Onderstaande visualisatie geeft onze medewerkersvisie weer.



## **Ontwikkelen is de norm**

Diverse technologische ontwikkelingen bieden kansen om een beter spoorproduct te bieden tegen lagere kosten. De snelheid van de ontwikkelingen betekent ook dat kennis snel verouderd en dat we ons nieuwe kennis snel eigen moeten maken. Daarom zien wij ontwikkeling niet alleen als een recht, maar ook als een plicht. Een plicht om je als medewerker te ontwikkelen en als voorwaarde om bij ProRail te werken.

### **▬ Alle medewerkers ontwikkelen zich continu**

De verantwoordelijkheid voor leren en ontwikkelen ligt bij de medewerker en ProRail stimuleert dit met de juiste randvoorwaarden. Wij beschikken over een modern palet aan HR-instrumenten en interventies. Die zijn laagdrempelig en makkelijk online vindbaar voor alle medewerkers. Naast de vele instrumenten - van (loopbaan)coaches tot verschillende interne en externe vakinhoudelijke opleidingen – steken we ook veel energie in teamontwikkeling en de bevordering van het leren op de werkplek.

### **▬ Verhogen doorstroom en (interne) mobiliteit**

Binnen ProRail is de functieverblijftijd hoog. Wij geloven dat het goed is voor medewerkers én de organisatie als medewerkers niet té lang op een functie blijven zitten.

### **▬ Leidinggeven en In Gesprek**

We zien leidinggevend als een essentiële schakel in de ontwikkeling van onze medewerkers. In plaats van één jaarlijks beoordelingsgesprek voeren leidinggevende en medewerker continu het goede gesprek met elkaar. Om deze beweging te versterken hebben we sinds 2018 een nieuw leiderschapsprofiel. Ons 'nieuwe type' leidinggevende stuurt op ontwikkeling én resultaat.

### **▬ 15-seconden-survey**

ProRail maakt sinds mei 2019 gebruik van de wekelijkse 15-seconden-survey. Deze survey biedt de mogelijkheid om te meten en te sturen op werkplezier en betrokkenheid, en geeft inzicht in de motivaties van mensen. Doel van de wekelijkse survey is om het eigenaarschap voor de eigen ontwikkeling onder de medewerkers te stimuleren en zicht te krijgen op de vraag hoe de organisatie denkt over verschillende drijfveren.

## **Arbeidsmarkt**

### **Arbeidsmarktcommunicatie**

Nog steeds staat de arbeidsmarkt flink onder druk. Voor technici en ict'ers, maar ook voor financials, treinverkeersleiders, starters en staf is het allang niet meer vanzelfsprekend dat ze zich aan ons willen binden. Continu laten zien dat ProRail een aantrekkelijke werkgever is, is onlosmakelijk verbonden met ons succes als werkgever. Met onze arbeidsmarkt- en branding-campagnes, campus events, ons referral (via eigen medewerkers) programma Baanbrekers en de recruitmentwebsite zorgen wij ervoor dat onze organisatie steeds meer op het netvlies van onze doelgroep komt. En dat werpt zijn vruchten af. Op de lijst Meest Favoriete Werkgevers van Intermediair stegen we in 2019 van de 39<sup>e</sup> naar de 32<sup>e</sup> plaats. Ook intern groeit de trots. Het aantal medewerkers dat zich inzet om ProRail als werkgever aan te bevelen binnen hun netwerk steeg met 40% ten opzichte van 2018. Het belang van een optimale medewerkerservaring is groot en we gaan daar de komende periode dan ook extra aandacht aan geven.

### **Recruitment / inhuur**

Het sinds eind 2018 vernieuwde inhuurlandschap levert steeds meer verbeteringen op, wat zichtbaar wordt in het contract- en leveranciersmanagement en de goede samenwerking in de keten (categoriemanagement, inkoopplein, administratie FAP en recruitment). Medio 2019 zijn we gestart met de nieuwe rol van contractmanager op inhuur. Daardoor krijgen we meer grip op onze contracten met leveranciers van inhuurkrachten. We hebben medio 2019 ook leveranciersbijeenkomsten georganiseerd om kennis te delen over de organisatie en de wervingsprofielen binnen de gecontracteerde percelen, zodat de leveranciers beter kunnen voorzien in onze inhuurbehoefte. Aan de hand van kwartaalevaluaties met leveranciers van

inhuur toetsen we hoe zij presteren. Zo kunnen we indien nodig tijdig bijsturen zodat we in de toekomst kunnen blijven voorzien in onze inhuurbehoefte.

### Stages

In 2019 heeft ProRail 111 stageplaatsen vervuld, een stijging van 19% ten opzichte van 2018. Met de ontwikkeling van onze campusrecruitment-strategie hebben we goede voortgang gemaakt: deze strategie onderstreept het belang van jong talent voor ProRail en focust op de te werven doelgroepen. We zijn ook intensiever gaan samenwerken met studieverenigingen en platforms, en dat heeft een positieve uitwerking op het beeld van ProRail als werkgever. Daarnaast hebben we diverse nieuwe initiatieven genomen, waaronder de stagedag op 27 september 2019 voor alle stagiairs en afstudeerders die in september startten met hun (afstudeer)stage. Met diverse workshops maakten de stagiairs kennis met ProRail én met elkaar. De stagedag was een groot succes en zal voortaan twee keer per jaar worden georganiseerd, in september en februari. Ons streven voor 2020 is om minimaal 150 studenten stage te laten lopen bij ProRail.

jaar	aantal stagiaires	delta in %
2017	100	39
2018	93	-7
2019	111	19

### Diversiteit

#### ProRail aan de slag met eigen onbewuste bias

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

2019 was het eerste volle jaar na de opstart van het programma Diversiteit & Inclusie medio 2018. Gedurende het jaar heeft ProRail meerdere thema's op de agenda gezet en verhalen opgehaald met voorbeelden van wat goed gaat op het gebied van inclusie en wat beter moet. 'Unbias-en' (vooroordelen wegnemen) is een actief werkwoord geworden.

#### Inclusie: de motor voor verandering

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

De ambitie van ProRail is een bias-vrij werving- en selectieproces zodat we goed zicht blijven houden op de arbeidsmarkt en op alle talenten die ons bedrijf kunnen komen versterken.

Onze ambitie is onze managers en werknemers te bekwamen in onbevooroordeeld samenwerken. Daarmee neemt ons innovatief en probleemoplossend vermogen toe en zetten we als geheel betere prestaties neer.

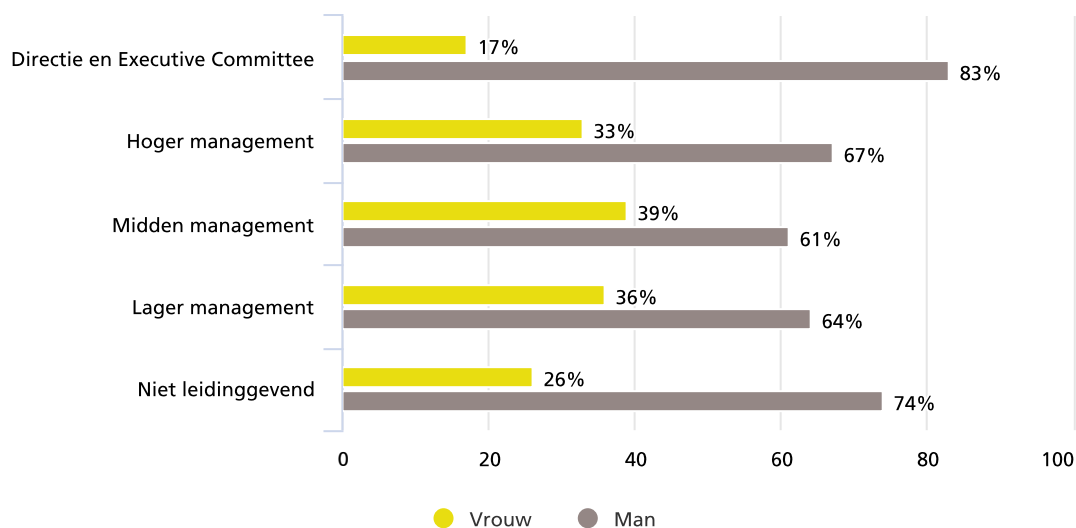
#### Vrouwen in de top van ProRail

Eind 2019 was 31% van het strategisch management van ProRail vrouw, een afname van 2%-punt ten opzichte van 2018 (33%). Het strategisch management bestaat uit de Directie, de leden van de Executive Committee en het hoger management van ProRail.

Het percentage vrouwelijke leden van de Raad van Commissarissen was eind 2019 33% en bleef daarmee ongewijzigd ten opzichte van 2018.

In 2019 werd de Raad van Bestuur van ProRail, bestaande uit drie personen, opnieuw gevormd na het vertrek van Pier Eringa. Met de huidige samenstelling John Voppen (CEO), Ans Rietstra (COO) en Hans van Leeuwen (CFO) is de man-vrouw verhouding evenwichtiger geworden met 33% vrouw.

### Verdeling man-vrouw



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

### Talenten met een arbeidsuitdaging

ProRail heeft extra focus gehad op talenten met een arbeidsuitdaging door een beperking, om bij ons aan het werk te brengen. Een Special Talent-programma is van start gegaan en we zijn diverse specialistische samenwerkingen aangegaan.

### Talenten met culturele achtergronden

In 2019 heeft het netwerk van biculturele collega's ervaringen gedeeld over sociale (on)veiligheid op de werkvloer waarbij culturele verschillen een rol speelden. Zeer waardevolle gesprekken die het bewustzijn hebben versterkt en waarvan ProRail als inclusief werkgever kan leren en groeien.

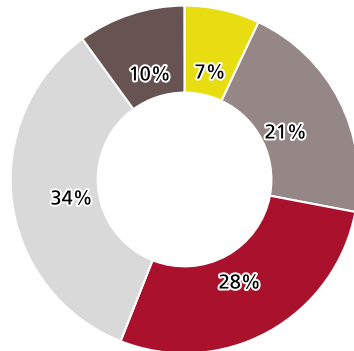
Samenwerkingen met BAM, Strukton, diverse ministeries, RailCenter, UAF en brokers als Harvey Nash hebben geleid tot meer focus in de keten om statushouders aan het werk te krijgen in de spoorbranche. Het niet benutten van de talenten van de deze statushouders zou een gemis voor henzelf en voor de sector zijn.

### Vergrijzing en verjonging

ProRail heeft zoals veel organisaties te maken met toenemende vergrijzing en ontgroening. ProRail zet daarom in op verjonging van de nieuwe instroom. In 2019 was een stijgend deel (69%) van de nieuwe medewerkers jonger dan 40 jaar. Het percentage medewerkers jonger dan 40 jaar steeg daardoor licht (van 26% naar 28%). Ook de komende jaren zal de focus bij de instroom liggen op deze doelgroep.

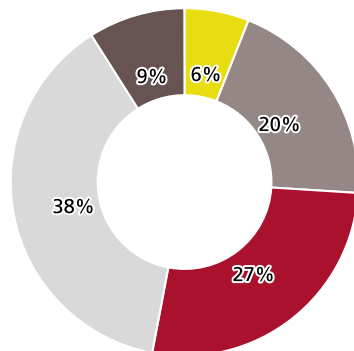
## Leeftijdsopbouw

2017



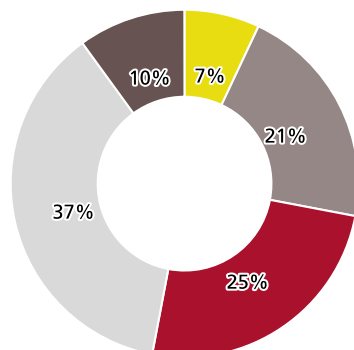
● 20-29 jaar ● 30-39 jaar ● 40-49 jaar ● 50-59 jaar ● > 59 jaar

2018



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

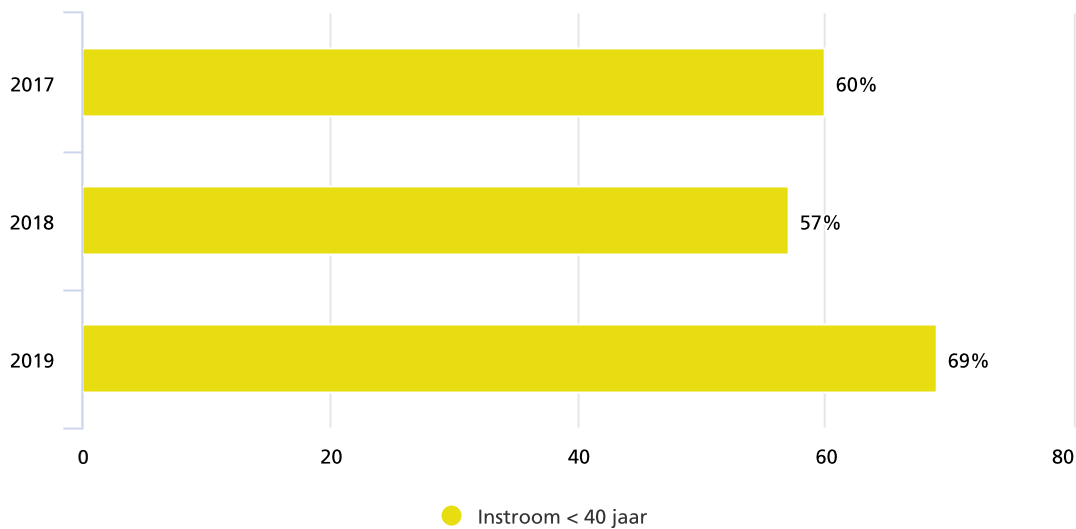
2019



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



## Instroom < 40 jaar



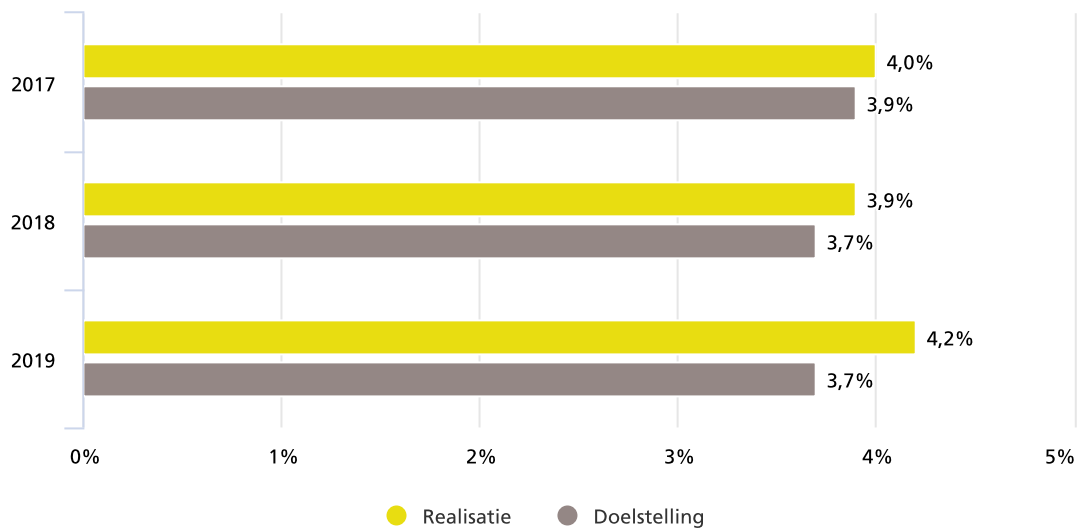
## Anders organiseren

### Personeelsplanning

In 2019 is een plan opgesteld om personeelsplanning vanaf 2020 structureel in te bedden in de bedrijfsvoering van ProRail. We gaan de nieuwe aanpak stapsgewijs invoeren; de eerste stap is invoering van tactische personeelsplanning in 2020, gevolgd door strategische planning in 2021. Met tactische personeelsplanning wordt vier tot zes kwartalen vooruitgekeken waarbij controle wordt aangebracht in onze formatie en bezetting. Bij de strategische personeelsplanning kijken we vijf tot tien jaar vooruit om op grote bewegingen en veranderingen te kunnen anticiperen.

### Verzuim

Sturen op inzetbaarheid en eigen regie van medewerkers vinden wij belangrijk. Het verzuimcijfer is een goede indicator in hoeverre daar sprake van is. Ten opzichte van vergelijkbare organisaties heeft ProRail een relatief laag en stabiel verzuimcijfer. Er is kwaliteitssturing op arbodienstverleners, een grote beschikbaarheid van passende interventies en een heldere rolverdeling tussen HR-medewerkers. In het laatste kwartaal van 2019 zagen we echter een stijging van het verzuim en over het gehele jaar kwamen we in tegenstelling tot voorgaande jaren boven de 4% uit. Een stijgend verzuim wijkt niet af van de markt, maar wij zullen de sturing op inzetbaarheid en de betrokkenheid van het management vergroten om het verzuimcijfer naar beneden te brengen.



### HR werkt continu aan het verbeteren van diensten

Het HR IT-programma is in 2019 afgerond en HR werkt aan continue verbetering van de dienstverlening. Centraal staan de behoeften van managers en medewerkers en innovatieve selfservice-processen.

### Vernieuwing operationele sturing

In 2019 heeft ProRail een vernieuwing van de operationele sturing gerealiseerd. Deze vernieuwing stelt de operatie in staat om een deel van de groei van het treinverkeer op te vangen door verbetering van de besluitvorming, systemen en processen. Tevens zette ProRail de eerste stappen voor digitalisering van de logistieke operatie. Digitalisering van het operationele proces moet ervoor gaan zorgen dat we meer treinen kunnen laten rijden op de infra, als de mogelijkheden met de huidige processen en systemen zijn uitgeput. Die ontwikkeling loopt samen op met de invoering van bijvoorbeeld ERTMS, waar als het goed gaat ook een effect op de vergroting van de capaciteit vanuit kan gaan. Voorbereidend op die beweging is het nodig om op termijn locaties te hebben van waaruit een wat groter aantal baanvakken wordt bestuurd. Aangezien dat tijd kost, is een begin gemaakt met samenvoeging van locaties. Verder willen we een beheerste beweging als het gaat om personeel. Daarom wordt ook gewerkt aan een personeelsplanning voor de lange termijn.

ProRail initieerde een wijziging van de organisatie van beheer, onderhoud, ver- en nieuwbouw van spoor in het programma 'Samenspel voor meer treinen'. Daarmee organiseert ProRail zich zodanig dat we groei in het treinverkeer en de maatschappelijke rol in bereikbaarheid kunnen waarmaken. De wijzigingen worden in 2020 geïmplementeerd.

## Overig

### Meldingen Integriteit & Compliance

In 2019 is een sterke stijging geweest van het aantal meldingen bij de afdeling Integriteit, Risicomanagement en Compliance (IRC). In 2019 is binnen ProRail een enquête aangaande integriteit en sociale veiligheid uitgezet, welke heeft geleid tot meer bewustwording op het onderwerp, wat de stijging in het aantal meldingen kan verklaren. Er zijn ruim 90 meldingen gedaan waarvan 10 meldingen vermoede misstand. Meldingen vermoede misstand bieden bescherming op basis van de wet en worden behandeld op basis van de regeling melding vermoede misdaden en het onderzoeksprotocol. De regeling en het protocol maken deel uit van de gedragscode van ProRail die door de afdeling IRC beheerd wordt. Naast de meldingen

vermoede misstand, heeft IRC in 2019 een nieuw, laagdrempelig meldingsproces ontwikkeld. Ook bij dit proces zorgt IRC dat vertrouwelijk wordt omgegaan met de identiteit van de melder. Dit meldingsproces is in principe vormvrij, de feitenverzameling en analyse binnen korte termijn staan voorop.

Meldingen hebben met name betrekking op fraude, intimidatie, ongewenste omgangsvormen, discriminatie, belangenverstrengeling en datalekken. Doel van IRC is om bij te dragen aan een goede cultuur op het gebied van Integriteit, Risicomanagement en Compliance. IRC streeft ernaar om de organisatie te verbeteren en van meldingen te leren.

### **Preventieve aandacht voor Integriteit & Compliance**

Naast meldingen, heeft de afdeling Integriteit, Risicomanagement en Compliance ongeveer 40 (advies)vragen ontvangen. Door het geven van antwoord en advies aan collega's, kunnen eventuele ongewenste situaties voorkomen worden. In 2019 heeft IRC activiteiten georganiseerd om bewustwording op het gebied van Integriteit en Compliance te vergroten. Voorbeelden hiervan zijn het integriteitstheater en een expositie van ludieke integriteitstekeningen. Ook heeft IRC maandelijks een dilemma gepost op intranet om gesprekken tussen collega's over deze thema's te bevorderen.

### **Project sociale veiligheid**

In oktober 2019 hebben collega's van ProRail de gelegenheid gehad een enquête op het gebied van sociale veiligheid op de werkvloer in te vullen. Wij zijn zeer tevreden met de, wat ons betreft, hoge respons van 60%. De uitkomst van de enquête is dat ProRail in het algemeen een relatief vriendelijke organisatie is als het gaat om sociale veiligheid. Dat neemt niet weg dat er wel degelijk verbeterpunten zijn. Daarom gaat de afdeling Integriteit, Risicomanagement en Compliance in 2020 onder meer workshops organiseren en wordt in programma's voor leidinggevenden aandacht besteed aan verschillende thema's op het gebied van sociale veiligheid. In de communicatie wordt opgeroepen om sociale veiligheid bespreekbaar te maken in overleggen en de mogelijkheid om melding te doen bij IRC.

## **Medezeggenschap**

In het voorjaar van 2019 is na een intensief en goed verlopen adviestraject tussen de OR-commissie Financiën en het projectmanagementteam het nieuwe ERP-systeem live gegaan. De OR is blij dat het gelukt is gedwongen verplaatsingen en een plaatsingsproces te voorkomen. Over de volledige operationalisering van het systeem worden vanuit de medezeggenschap regelmatig gesprekken gevoerd.

Vanaf de start in mei 2019 van het ontwerptraject van Samenspel voor meer treinen tot aan de adviesaanvraag voor de Raad van Bestuur zijn de zeggenschap en de medezeggenschap samen opgetrokken. Een veelomvattend ontwerp waarbij een verandering van de organisatiecontext centraal staat. Doel: beter presteren, ontwikkelen en samenwerken. Voor de OR is van essentieel belang hoe aandacht wordt gegeven aan de wijze waarop de medewerkers worden geholpen bij die nieuwe context van met elkaar samenwerken. De OR pleit voor coaching en training van de medewerkers. Een ander belangrijk aspect waar de OR in het kader van 'Samenspel voor meer treinen' aandacht voor vraagt, is dat de strenge gedetailleerde (bedrijfs)voorschriften en procedures de flexibiliteit van onze ontwikkelorganisatie beperken. Ook dat moet worden aangepakt.

De OR heeft een veilige werkomgeving hoog in het vaandel. Om te weten in welke mate ProRailers zich sociaal veilig voelen, hebben de afdeling Integriteit, Risicomanagement en Compliance (IRC) en de OR de krachten gebundeld in een gezamenlijke enquête die in oktober 2019 is gehouden onder alle medewerkers. Alleen in een sociaal veilige omgeving is het mogelijk te leren en daarmee als organisatie steeds beter te worden. Deze enquête had brede steun binnen het leidinggevend management.

In 2019 zijn diverse advies- en instemmingstrajecten met de medezeggenschap doorlopen, onder meer de wijziging van onze gedragscode naar aanleiding van de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG), de herbenoeming van de leden Raad van Bestuur, de nieuwe koers van Verkeersleiding en de organisatieverandering van de afdeling Capaciteitsmanagement (voorheen Vervoer en Dienstregeling). De benoeming van de CEO en de actieve betrokkenheid van de OR bij werving van de nieuwe CEO zijn voorbeelden van een goede samenwerking met de Raad van Bestuur, de ExCo en de Raad van Commissarissen.

### **Samenstelling OR**

In 2019 was de OR als volgt samengesteld:

Marielle Frumau (voorzitter)  
Paul Diks (vicevoorzitter)  
Theo Ewalds (lid dagelijks bestuur)  
Frank Barel  
Jan Boeve  
Wim Geenen  
Rob van Grol  
Erwin Huiskamp  
Jan de Jong  
Gert Joosten  
Goof Lindijer  
Maarten Pijnacker Hordijk  
Bert Schipper

### **Cao**

Nadat in 2018 is gestart met de voorbereidingen voor een nieuw onderhandelingstraject, hebben ProRail en de vakorganisaties FNV Spoor, CNV Vakmensen en VHS Railprofessionals in maart 2019 de voorstellenbrieven uitgewisseld, gevolgd door 4 onderhandelingsrondes. Op 2 oktober 2019 is een onderhandelingsresultaat bereikt dat is voorgelegd aan de achterban. Dit akkoord is afgewezen door de achterban van de FNV en in meerdere onderhandelingsrondes is eind december een definitief akkoord bereikt met alle drie de vakbonden. Met dit akkoord en de daarin opgenomen afspraken inzake de algemene loonsverhogingen spreekt ProRail waardering uit naar alle medewerkers

Naast de afspraken over loonontwikkeling heeft ProRail afspraken gemaakt over een duurzame relatie met haar medewerkers door in principe een contract voor onbepaalde tijd te bieden. Ook zijn afspraken gemaakt over het loskoppelen van de beoordeling en de beloning, over de ontwikkeling van onze medewerkers en over werkdruk. De cao ProRail is van toepassing op alle medewerkers, met uitzondering van directie- en enkele managementleden (circa 1%).







# Financiën

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

# Financiële prestaties

## Resultaten 2019

De productie voor beheer, onderhoud en vervanging van het landelijke spoorwegnet is in 2019 iets onder planning uitgekomen, doordat het afgelopen jaar op het gebied van onderhoud en beheer werk in tijd verschoven is. Op het gebied van kosten uitbesteed werk zien we een gelijk niveau als in 2018.

Het resultaat uit gewone bedrijfsuitoefening kwam in 2019 uit op € 38 miljoen negatief (2018: € 12 miljoen negatief). In 2019 werd via onder andere onze functiewijzigingsprojecten voor € 1,0 miljard (2018: € 0,9 miljard) geïnvesteerd in materiële vaste activa, waarvan € 723 miljoen (2018: € 790 miljoen) is gefinancierd vanuit de Rijksoverheid en € 265 miljoen (2018: € 167 miljoen) gefinancierd door derden, zoals provincies en gemeenten. ProRail maakt gebruik van financiële instrumenten; voor een nadere toelichting verwijzen wij naar de toelichting op de jaarrekening. De solvabiliteit van ProRail bedraagt ultimo 2019 8,2% (2018: 8,4%); de liquiditeit bedraagt ultimo 2019 0,88 (2018: 0,76).

Wat betreft het exploitatiegedeelte realiseerde ProRail in 2019 bedrijfsopbrengsten van € 1,3 miljard (2018: € 1,3 miljard) onderverdeeld naar:

- exploitatiebijdragen van de Rijksoverheid (€ 765 miljoen; 2018: € 745 miljoen);
- gebruiksvergoeding (€ 358 miljoen; 2018: € 340 miljoen);
- overige netto-omzet (€ 45 miljoen; 2018: € 43 miljoen);
- geactiveerde productie (€ 127 miljoen; 2018: € 129 miljoen);
- overige bedrijfsopbrengsten (€ 5 miljoen; 2018: € 6 miljoen).

Voor wat betreft de kosten voor uitbesteed werk en overige externe kosten realiseerde ProRail in 2019 € 776 miljoen (2018: € 774 miljoen). Deze kosten houden onder andere verband met infrastructurele kosten, kosten van inspecties en onderzoek, ICT-diensten en overige kosten die uitbesteed zijn.

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

## Efficiënter werken

ProRail staat voor de uitdaging om klant- en resultaatgericht te blijven werken. 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 verladers en het efficiënt omgaan met beschikbare financiële middelen. Dit alles met een investeringsagenda die vraagt om het faciliteren van groei van de productie en technologische ontwikkelingen, zoals ERTMS.

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



## Vooruitzicht 2020

Het Coronavirus houdt de wereld in zijn greep, het spoor vormt daarop geen uitzondering. Het kabinet heeft maatregelen aangekondigd om de verspreiding van het virus te beperken. Het is onzeker met welke snelheid het virus zich verder verspreidt en daardoor is ook onduidelijk hoe lang de corona-maatregelen van kracht zullen zijn. Dat brengt een grote onzekerheid met zich mee. ProRail past zich samen met contractpartijen aan de omstandigheden aan om het spoor veilig en berijdbaar te houden.

Het spoor is een vitale sector in de maatschappij. Dat betekent dat we het spoor ook nu veilig en berijdbaar houden zodat het treinverkeer, zowel voor reizigers als goederen, doorgang kan vinden. Het spoor is complex. Grootschalige werkzaamheden vormen niet alleen technisch, maar ook maatschappelijk een ingewikkelde opgave. Dat betekent dat werkzaamheden die gepland staan en niet door kunnen gaan, alleen met grote inspanningen opnieuw kunnen worden ingepland. ProRail is van mening dat ook in de huidige situatie de marktpartijen met wie wij werken, zelf het beste regie kunnen houden op werkzaamheden, voorraden en mensen. Zij hebben daarvoor de kennis en data in huis. ProRail wil deze periode samen met de marktpartijen de juiste afwegingen maken. Uitgangspunt daarbij is dat het werk doorgaat binnen de, door de overheid en het RIVM, geschetste kaders en richtlijnen, waarbij de gezondheid voorop staat.

We proberen het werk dat we samen met de marktpartijen realiseren zo lang mogelijk te continueren. Onder die werkzaamheden vallen onder meer beheer, onderhoud, vernieuwing en nieuwbouw. Bij de werkzaamheden moeten de veiligheid en kwaliteit steeds geborgd zijn én de richtlijnen van het RIVM worden gevolgd. Het is onze missie om zo lang mogelijk treinen te kunnen laten rijden. Daarbij houden we rekening met de gezondheid van de mensen die aan het spoor werken. ProRail kiest in deze situatie voor het opschaalmodel, bestaande uit verschillende fases. Deze fases zijn afhankelijk van het in steeds mindere mate beschikbaar zijn van kritische capaciteiten van zowel mens als middelen die nodig zijn om het geplande werk in en rondom het spoor te realiseren en waardoor we moeten prioriteren.

Het beeld van ProRail is op dit moment dat het werk in de sector nog doorgang kan vinden. Dat zal mogelijk niet voor alle werkzaamheden zo blijven. ProRail zorgt voor prioriteitstelling en het snel kunnen schakelen als ook marktpartijen problemen voorzien, bijvoorbeeld als mensen zich ziek melden of als door omstandigheden afspraken niet meer haalbaar zijn.

ProRail wordt voor het uitvoeren van haar wettelijke taken gefinancierd door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat vanuit het Infrastructuurfonds. Hiermee zijn de financiële middelen gewaarborgd voor het uitvoeren van activiteiten. ProRail ontvangt van de vervoerders gebruiksvergoeding voor het gebruik van het spoorweginfrastructuur. Op dit moment rijden treinen volgens een aanzienlijk afgeschaalde dienstregeling. Dit heeft tot gevolg dat ProRail in 2020 minder gebruiksvergoeding ontvangt. De totale impact van de afgeschaalde dienstregeling is op dit moment nog niet te maken en wordt beïnvloed door de maatregelen die het kabinet neemt om het Coronavirus te bestrijden. In het vervolg van 2020 zal hier meer duidelijkheid over komen.

# 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 2019 € 1 miljoen negatief (2018: € 44 miljoen positief). De belangrijkste bedrijfsactiviteiten waaraan de middelen besteed worden zijn hieronder nader toegelicht.

## Investeringsprojecten

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

## Onderhoud en beheer

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

### Grootschalig onderhoud

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

### Kleinschalig onderhoud

Het kleinschalig onderhoud betreft de activiteiten die noodzakelijk zijn om de beschikbaarheid, betrouwbaarheid en veiligheid te realiseren. Het gaat zowel om cyclische als incidentele onderhoudsactiviteiten. Deze activiteiten zijn onder meer gericht op inspecties van de infrastructuur, correctie van spoorligging, vervangen van (kleine) componenten en functieherstel. ProRail 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



Met dit bericht doet de Raad van Commissarissen (Raad) verslag over zijn werkzaamheden, de bijeenkomsten van de Raad, de bijeenkomsten van de Raad-commissies en de samenstelling, de bezoldiging en het functioneren van de Raad van Bestuur in het boekjaar 2019.

## Terugblik en bijeenkomsten Raad

### 2019

ProRail blijft ook in 2019 één van de best presterende infrabeheerders van Europa. ProRail overtrof met haar stakeholders de goede prestaties van vorige jaren. Een historisch hoog niveau van prestaties bij een toenemend aantal reizigers. De Raad complimenteert ProRail met, en bedankt de medewerkers voor, het behalen van alle KPI's in 2019, met uitzondering van de KPI Klantoordeel goederenvervoerders. Uiteraard was dit alleen mogelijk mede dankzij de goede prestaties van haar ketenpartners. De Raad waardeert de initiatieven van de RvB om de goede prestaties te behouden of uit te bouwen. Het beeld is evenwel dat het maximale uit het huidige systeem wordt gehaald. De Raad ondersteunt de initiatieven om integraal te sturen op prestaties en grotere aandacht voor vervoerscapaciteit.

Voor goederen is het beeld tweeledig. De groei van het spoorgoederenvervoer in 2018 zette door in 2019. Het aantal goederentreinen op de grensovergangen naar Duitsland was het hoogste ooit. Tegelijkertijd kende het spoor in de haven van Rotterdam in 2019 tekortkomingen op een aantal emplacementen. Hierdoor heeft de sector niet optimaal kunnen presteren. De goederenvervoerders waarderen ProRail dit jaar dan ook minder hoog.

De Raad benadrukt dat veiligheid op het spoor een belangrijk aandachtspunt blijft met name wat betreft STS-passages (Stop Tonend Sein), overwegongevallen en arbeidsveiligheid. ProRail behoudt in 2019 haar niveau 4 op de Veiligheidsladder. Om op dat niveau te blijven en de veiligheidscultuur te verbeteren blijven inspanningen onverkort nodig.

### **Raad van Bestuur**

In maart 2019 werd Pier Eringa herbenoemd als CEO van ProRail. Hij is op 5 juli 2019 teruggetreden als bestuurder en vertrok per 1 september 2019 naar Transdev. De Raad van Commissarissen dankt de heer Eringa voor zijn inzet in de afgelopen jaren. Hij was een drijvende kracht bij het creëren van een nieuw elan voor en zichtbaarheid van ProRail.

Na het vertrek van Pier Eringa heeft John Voppen de CEO-positie tijdelijk ingevuld. Op 1 december 2019 is hij tot CEO benoemd. Ans Rietstra is per die datum benoemd tot COO en Hans van Leeuwen is herbenoemd als CFO.

De procedure voor de aanstelling van de RvB-leden is gestart aan de hand van een profielschets die door de Raad en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat samen werd opgesteld en die rekening houdt met zowel de huidige structuur van ProRail als de voorgenomen nieuwe structuur als zbo die voorzien is te starten op 1 januari 2021. Het selectieproces en de gemaakte keuzes zijn met het oog op het zbo-schap in samenwerking met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat gedaan, omdat het de bedoeling is dat de huidige RvB-leden ook bestuurders zullen worden van het zbo ProRail. Ook de ExCo en de OR zijn bij het selectieproces betrokken. De ExCo is gevraagd duidelijk te maken welk type bestuurder passend is bij ProRail en de opgave waar ProRail voor staat en was nauw betrokken bij en in het selectieproces. De ondernemingsraad van ProRail heeft in het benoemingstraject ten volle gebruik kunnen maken van zijn adviesrecht. De RvC kijkt positief terug op een constructieve samenwerking met het ministerie, de OR en de ExCo.

De Raad van Commissarissen ziet in deze, volledig uit interne kandidaten benoemde, nieuwe RvB een blijk van vertrouwen van de aandeelhouder. Er is vertrouwen dat deze RvB op een goede wijze leiding zal geven aan het huidige ProRail en straks aan ProRail als zbo. De Raad is ervan overtuigd dat de RvB zijn kritische en zelfstandige rol vasthoudt en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en andere partijen proactief blijft adviseren over spoorzaken en ontwikkelingen in de mobiliteit.

### **Raad**

In 2019 heeft een aantal wisselingen in de Raad plaatsgevonden. Op 24 januari 2019 is de heer Timmermans tussentijds teruggetreden in verband met zijn nieuwe functie (als CEO van DB Cargo GmbH) die conflicterend kan zijn met zijn (neven)functie als Raad-lid bij ProRail. Naar aanleiding van dit vertrek heeft de Raad de vacature opengesteld voor een Raad-lid met een financieel profiel. De heer Romme is per 1 september 2019 toegetreden tot de Raad op basis van dit profiel. Per 31 januari 2019 is de zittingstermijn van de heer Kooijman geëindigd. In zijn plaats is de heer Berx op 18 april 2019 toegetreden tot de Raad, eveneens met een focus op HRM. Mevrouw Helthuis functioneert wegens het tussentijds terugtreden van de heer Kooijman per 12 april 2019 als vicevoorzitter van de Raad. De Raad is na deze wijzigingen compleet en naar het oordeel van de Raad evenwichtig samengesteld, zowel qua man/vrouw-verdeling als qua deskundigheid en competenties. De Raad is de heren Kooijman en Timmermans erkentelijk voor hun bijdrage aan de ontwikkeling van ProRail en bedankt hen voor hun inzet.

### **Implementatie strategie**

Met Samenspel voor meer treinen heeft ProRail in 2019 gekozen voor een nieuwe manier van (samen) werken in de regio. Dit vloeit voort uit de nieuwe strategie Verbindt, Verbetert, Verduurzaamt. Met deze nieuwe manier van werken kiest ProRail voor een integrale en meer regionaal georiënteerde aanpak voor het ontwikkelproces. Daar waar het kan worden zaken regionaal opgepakt. Landelijke ontwikkelingen worden landelijk uitgewerkt en uitgevoerd. In 2020 wordt gestart met de uitvoering hiervan.

## **ERTMS en digitalisering**

Op 17 mei 2019 heeft de ministerraad besloten tot invoering van ERTMS in Nederland. Hiermee is de planuitwerkingsfase na vijf jaar afgesloten en de realisatiefase gestart. Alle aspecten met betrekking tot de invoering van ERTMS zijn uitvoerig besproken in de Raad van Commissarissen. ProRail vervult twee rollen bij de realisatie. De coördinatierol voor het totale ERTMS programma ligt bij ProRail. Besluitvorming met betrekking tot het programma ERTMS ligt evenwel bij het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. De tweede rol is de eigen taak die ProRail heeft bij de implementatie van ERTMS en ziet op de aanpassing van haar infrastructuur en bedrijfsvoering.

De Programmadirectie ERTMS (PD) van ProRail vervult de coördinatierol binnen de sector. Normaliter ligt de coördinatietaak van dergelijke grote programma's bij het Rijk. Het ministerie bepaalt wat de opdracht van het programma is (het "wat") en ProRail voert deze uit (het "hoe"). Taken van de PD zijn onder andere: het in afstemming met uitvoerende partijen definiëren, afbakenen en toewijzen van projecten, het toepassen van technische en operationele innovaties en het geven van zwaarwegende adviezen aan het ministerie over financiële stromen tussen het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en uitvoerende partijen. Daarnaast coördineert de PD de samenwerking tussen de uitvoerende partijen; vervoerders, materieeleigenaren en de implementatie-organisatie van ProRail.

De implementatie van de eigen ProRail taak binnen ERTMS is belegd bij de afdeling Implementatie ERTMS ProRail (IEP). Dit omvat onder andere het binnen planning en budget realiseren van het ProRail aandeel in het programma, waaronder het aanpassen van de infrastructuur en ICT-systemen, het aanpassen van bedrijfsprocessen en het opleiden van gebruikers. Ook het inrichten van het beheer van ERTMS is belegd bij IEP.

De Raad heeft bijzondere aandacht besteed aan de rollen en verhoudingen tussen het ministerie, ProRail en de uitvoerende organisaties en wat daarvoor een passende governance is. Met de invoering van ERTMS wordt nogmaals benadrukt dat ProRail een omslag maakt richting een meer op IT gericht bedrijf. Dit vraagt een omslag in denken en doen binnen het bedrijf. Naar het oordeel van de Raad is hierin een versnelling nodig.

## **Strategisch personeelsbeleid**

De veranderingen die op stapel staan door onder andere de druk op de mobiliteit, Samenspel voor meer treinen, samenstelling van het personeelsbestand en de omslag naar een IT intensieve organisatie vragen een meer strategisch personeelsbeleid voor de komende jaren. Op dit moment lopen er diverse initiatieven, maar de Raad heeft gevraagd om een verdere uitwerking hiervan snel ter hand te nemen. Strategisch personeelsbeleid blijft ook de komende jaren onderwerp van gesprek tussen de Raad en de RvB.

## **Prestatiegericht onderhoud**

Er is goede voortgang geboekt met de uitvoering van het programma Prestatiegericht Onderhoud (PGO). De Raad complimenteert de RvB en de betrokken medewerkers hiermee. Hierin wordt in de contracten met aannemers voor kleinschalig onderhoud de nadruk gelegd op de prestaties van de infrastructuur (output) en niet op de uitgevoerde werkzaamheden (input). Eind 2019 waren alle gebieden in werking of aanbesteed via de PGO-methode. Hiermee heeft ProRail een nieuwe stap gezet in de verbetering van het kleinschalig onderhoud tegen lagere kosten.

Het beëindigen van de oudere PGO pilotcontracten heeft in 2019 veel aandacht gekregen van de RvB. Dit proces zal tot begin 2020 doorlopen. Het onafhankelijke marktconformiteitsonderzoek dat ProRail liet uitvoeren toonde aan dat de huidige monopsonistische marktstructuur voor spooronderhoud aandachtspunten oplevert voor ProRail als afnemende partij. Vanwege het feit dat aanbieders geen alternatieve afnemer(s) hebben, kan competitieve druk namelijk leiden tot voortdurende prijsdalingen, uiteindelijk tot onder het kostenniveau, waarbij kwaliteitsverlies van geleverde diensten kan optreden of aanbieders de markt verlaten. De volgende stap is daarom dat ProRail moet bepalen hoe zij in de toekomst dit proces verder wil verbeteren. Het grote aantal

deelnemende partijen aan de marktconsultatie doorontwikkeling onderhoud biedt perspectief voor de langere termijn.

### **Omvorming ProRail tot zelfstandig bestuursorgaan (zbo)**

Het kabinet heeft besloten om ProRail om te vormen van een B.V. naar een zbo. De Raad bewaakt het belang van de stakeholders en hecht grote waarde aan een ongestoorde voortzetting van de operatie van ProRail. Zo was er onder andere aandacht voor het voorkomen van hogere kosten voor stakeholders en het handhaven van de pensioenvoorziening van ProRail-medewerkers. De Raad waardeert het proces dat het afgelopen jaar met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is doorlopen. Er is goed en veelvuldig overleg geweest. De continuïteit van ProRail, de arbeidsvoorwaarden van de medewerkers van ProRail en de belangen van de stakeholders zijn gewaarborgd. Aandachtspunten van de Raad zoals de vereiste onafhankelijkheid van ProRail op het gebied van essentiële functies en de privaatrechtelijke verhouding met spoorwegondernemingen zijn uitgewerkt door het gezamenlijke zbo programma. De Raad houdt ook in 2020 aandacht voor een goede implementatie van de veranderingen en de effecten voor de stakeholders.

### **Het jaar 2020 en Mobiliteitsgroei**

Het jaar 2020 zal naar verwachting van de Raad in het teken staan van het handhaven van de goede prestaties, duurzaamheid, de samenwerking met de ketenpartners, de omvorming naar zbo, Europees treinvervoer en de uitwerking van Samenspel voor meer treinen. Daarbij blijft aandacht nodig voor de staat van de infrastructuur in relatie tot de beschikbare middelen voor reguliere dienstverlening en ambities. De Raad ziet dat ProRail de komende jaren aan de grenzen van het optimaliseren van het huidige systeem komt en daarmee aan de grenzen van steeds verbeterende prestaties. De Raad is van mening dat de verwachte groei de komende jaren wel gefaciliteerd kan worden, maar dat de prestatie bijvoorbeeld op het gebied van reizigerspunctualiteit onder druk kan komen te staan.

### **Lange termijn**

Op de langere termijn van mobiliteitsontwikkelingen ziet de Raad veel kansen voor de trein en stations. Het optimaliseren van de huidige werkwijze geeft voor een deel het antwoord op de stijgende vraag. Vanuit de maatschappelijke opgave voor Nederland op het gebied van mobiliteit, ruimtelijke ordening en duurzaamheid is er meer nodig. Dit vraagt van ProRail en haar partners dat het systeem van treinverkeer verder ontwikkeld wordt. Hierbij valt te denken aan het scheiden van soorten treinverkeer, ERTMS en automatische treinen. Maar ook het beter verbinden van het treinverkeer met andere vormen van vervoer en infrastructuur. Voor een belangrijk deel is nog onbekend welke (investerings-) strategieën geëigend zijn, omdat er verschillende toekomstscenario's denkbaar zijn. Wel is duidelijk dat bij al deze zaken een integrale aanpak nodig is, waarvoor door het Rijk voldoende middelen beschikbaar worden gemaakt.

### **Bijeenkomsten**

In 2019 kwam de Raad bijeen in zeven vergaderingen. Twee daarvan stonden in het teken van de zbo-omvorming. Verder was er regelmatig contact tussen de voorzitter van de Raad en de voorzitter van de RvB en tussen de (overige) leden van de Raad en de RvB. De Raad-leden waren vrijwel altijd allemaal aanwezig. De Raad vergaderde tijdens de reguliere vergaderingen deels zonder de RvB. De besprekingen in de commissies van de Raad werden steeds teruggekoppeld tijdens de Raad-vergadering.

De Raad sprak in 2019, naast de eerdergenoemde onderwerpen, onder meer over:

- Jaarstukken 2018;
- Controleplan Deloitte;
- Projecten;
- Verantwoordelijkheidsverdeling stations;
- Beheerplan en beheersubsidieaanvraag;
- Middellange termijn investeringsopgaven;
- Stations en nieuwe operationele afspraken;
- Haven actualiteiten;

- Investeringsagenda;
- Goederen;
- Koers verkeersleiding.

Met betrekking tot de investeringsvoorstellen zijn onder andere de volgende voorstellen behandeld:

- Viersporigheid Schiedam;
- Heerlen-Landgraaf;
- Fietsparkeren;
- FIVAT (ICT-project dat de netwerkcapaciteit vertienvoudigt);
- Multimodale Knoop Schiphol;
- Onderdoorgang Ouddiemerlaan;
- ESGL; Extra sneltrein Groningen - Leeuwarden.

Per vergadering worden ook documenten ter kennisname aan de Raad gezonden door de RvB. Het betrof onder andere informatie over juridische zaken en risico's, een regulier overzicht met de belangrijkste issues, de grondaankopen door ProRail, Brexit, beheerplan, compliance, het halfjaarrapport, stikstof, PFAS en overwegen.

Een aantal Raad-leden heeft in 2019 bijeenkomsten met de OR bijgewoond. Tevens is een aantal Raad-leden aanwezig geweest bij bijeenkomsten met leidinggevend.

#### **Bespreken eigen functioneren**

In 2019 heeft de Raad een zelfevaluatie van de Raad over het jaar 2019 gedaan.

#### **Functioneren RvB(-leden)**

Het functioneren van de RvB-leden is in de eerste helft van 2019 besproken.

#### **Onafhankelijkheid**

De Raad is van mening dat hij in 2019 onafhankelijk heeft kunnen functioneren.

## Bijeenkomsten commissies

#### **Auditcommissie**

In 2019 kwam de auditcommissie zes keer bijeen. De auditcommissie heeft o.a. de volgende zaken besproken: de jaarstukken 2018, actualiteiten, halfjaarrapport ProRail, concept subsidieaanvraag 2020, de hoofdlijnen van het Beheerplan 2020-2021, subsidieverklaringen, kwartaalrapporten Corporate Audit, investeringsvoorstellen, strategisch personeelsbeleid, fte-ontwikkeling en de herijking van de financiële reeksen. De commissie heeft voorts het auditjaarplan 2020 met een positief advies aan de Raad voorgelegd. De externe accountant was aanwezig bij de bespreking van de jaarrekening, het accountantsverslag en de managementletter. Voor het boekjaar 2019 is accountantsorganisatie Deloitte de accountant van ProRail B.V. en Railinfratrust B.V.

#### **Selectie- en benoemingscommissie**

In 2019 kwam de selectie- en benoemingscommissie twee keer regulier bijeen. Daarnaast hebben overleggen plaatsgevonden ten behoeve van de wijzigingen in de RvB. 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 2019 kwam de remuneratiecommissie twee keer bijeen. In het voorjaar heeft de RvB feedback gevraagd over zijn functioneren aan zijn directe omgeving. Deze feedback is verwoord, gedeeld en besproken met de Remuneratiecommissie en de Raad. Het functioneren van de verschillende leden van de RvB is mede op basis van deze feedback beoordeeld. De Remuneratiecommissie heeft voorstellen aan de Raad over de bezoldiging van de RvB-leden gedaan. Voorts is onder andere gesproken over de leidinggevendendagen, de CAO, Strategische personeelsplanning, fte-ontwikkeling en evaluatie topstructuur.



# 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 bekleden de rol van aandeelhouder. De betrokkenheid van het ministerie is onder andere gericht op de continuïteit van de vennootschap. Twee maal per jaar vindt een algemene vergadering van aandeelhouders (AvA) plaats, waar indien relevant benoemingen van de leden van de Raad van Bestuur (RvB) en Raad van Commissarissen (RvC), de jaarrekening en overige thema's worden besproken. ProRail past het verzwakte structuurregime toe, waardoor de aandeelhouder de leden van de RvB benoemt.

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

## Raad van Commissarissen

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

## Samenstelling

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

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

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

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

De samenstelling van de RvC sluit aan bij de in 2010 vastgestelde profielschets en de RvC is van mening dat hij voldoende evenwichtig is samengesteld, zowel qua man/vrouw-verdeling als qua deskundigheid en competenties. Op 24 januari 2019 is de heer Timmermans tussentijds teruggetreden wegens zijn nieuwe functie (als CEO van DB Cargo GmbH) die conflicterend kan zijn met zijn (neven)functie als RvC-lid bij ProRail. De heer Romme heeft de hierdoor ontstane vacature met een financieel profiel vervuld. Per 31 januari 2019 is de zittingstermijn van de heer Kooijman geëindigd. In zijn plaats is de heer Berx toegetreden tot de RvC, eveneens met een focus op HRM. Mevrouw Helthuis functioneert wegens het tussentijds terugtrekken van de heer Kooijman per 12 april 2019 als vicevoorzitter van de RvC.

### **Nevenfuncties**

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

<b>Naam</b>	<b>(Neven)functies ultimo 2019</b>
	<i>Functie:</i> Directeur, Hans Alders Procesregie & Advies BV
De heer J.G.M. Alders <i>Geboortejaar:</i> 1952	<i>Nevenfuncties:</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bestuurder, Stichting ondersteuning Omgevingsraad Schiphol (t/m 31 maart 2019)</li> <li>• Voorzitter Raad van Commissarissen, AOG Holding B.V.</li> <li>• Voorzitter bestuurlijk overleg mosseltransitie</li> <li>• Voorzitter Raad van Toezicht, Stichting Zeehondencentrum Pieterburen (per 18 december 2019)</li> </ul>
	<i>Functie:</i> Bestuurder, PC Uitvaart B.V.
Mevrouw J.G.H. Helthuis <i>Geboortejaar:</i> 1962	<i>Nevenfuncties:</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bestuurder Stichting PC Uitvaart Deposito (tot 1 april 2020)</li> <li>• Bestuurder PC Uitvaartverzekeringen N.V. (tot 1 april 2020)</li> <li>• Bestuurder, Stichting Dienstverlening Oosterheem (tot 1 april 2020)</li> <li>• Lid Raad van Commissarissen, Van Lanschot Kempen N.V. en een aantal van haar groepsmaatschappijen</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, tot 11 april 2019)</li> </ul>
	<i>Functie:</i> Hoogleraar Interne Beheersing, in het bijzonder Waarde van IT, Nyenrode Business Universiteit
Mevrouw A.C.W. Sneller <i>Geboortejaar:</i> 1965	<i>Nevenfuncties:</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Lid Raad van Commissarissen, CCV Group B.V.</li> <li>• Lid Raad van Commissarissen, Achmea B.V. en een aantal van haar groepsmaatschappijen</li> <li>• Lid Raad van Commissarissen, Infomedics Holding 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 (tot en met 31 december 2019)</li> <li>• Eigenaar eenmanszaak Lineke Sneller Snelmans</li> </ul>
	<i>Functie:</i> CEO Eneco Groep N.V.
De heer L.M. Sondag <i>Geboortejaar:</i> 1962	<i>Nevenfuncties:</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bestuurder en aandeelhouder van diverse ondernemingen, waaronder Xunday Participaties B.V. en Circular One B.V.</li> <li>• Lid Raad van Commissarissen Faber Halbertsma Beheer B.V.</li> <li>• Adviseur Vos Logistics B.V.</li> <li>• Adviseur Scelta Mushrooms B.V.</li> </ul>
De heer T.R. Bercx <i>Geboortejaar:</i> 1963	<i>Functie:</i> CHRO, LeasePlan Corporation N.V. <i>Nevenfuncties:</i> -
	<i>Functie:</i> Voormalige functie - Audit partner bij PricewaterhouseCoopers N.V.
De heer C.J.A.M. Romme <i>Geboortejaar:</i> 1960	<i>Nevenfuncties:</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Lid Raad van Toezicht, Stichting TivoliVredenburg</li> <li>• Lid Raad van Toezicht, Stichting International Dispensary Association</li> <li>• Lid Raad van Toezicht, Nederlandse Vereniging Voor Cardiologie (per 8 november 2019)</li> <li>• Bestuurder, Trees for All Stichting</li> <li>• Adviseur, Stichting TivoliVredenburg Fonds</li> </ul>

## Commissies

De RvC kende in 2019 drie commissies die de besluitvorming van de RvC voorbereiden:

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

## Samenstelling commissies

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

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

Door het tussentijds terugtreden van de heer Timmermans op 24 januari 2019, functioneert mevrouw Sneller per 12 april 2019 als voorzitter van de auditcommissie, nadat mevrouw Helthuis per 24 januari 2019 heeft opgetreden als a.i. voorzitter van de Auditcommissie. De heer Bercx heeft per 18 april 2019 het voorzitterschap van de heer Kooijman van de remuneratiecommissie overgenomen. De heer Romme is toegetreden tot de auditcommissie en de heer Bercx tot de remuneratiecommissie.

## Aanwezigheid commissarissen

De aanwezigheidspercentages van de afzonderlijke commissarissen zijn als volgt:

Naam	RvC	Auditcommissie	Selectie- en benoemingscommissie	Remuneratiecommissie
De heer J.G.M. Alders	100%	-	100%	100%
Mevrouw J.G.H. Helthuis	100%	100%	100%	100%
Mevrouw A.C.W. Sneller	100%	100%	-	-
De heer L.M. Sondag	100%	-	50%	50%
De heer T.R. Bercx	83%	-	100%	100%
De heer C.J.A.M. Romme	100%	100%	-	-

In januari 2019 zijn geen bijeenkomsten van de RvC of zijn commissies geweest. Aangezien de heer Kooijman en de heer Timmermans in januari 2019 teruggetreden zijn, zijn ze niet in bovenstaande tabel opgenomen. Bij het aanwezigheidspercentage van de heer Bercx en de heer Romme is rekening gehouden met de datum waarop zij zijn toegetreden tot de RvC.

## Bezoldiging

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

Functie	Vaste vergoeding	Vergoeding voor commissies*	Onkostenvergoeding
President-commissaris	€ 34.500,-	€ 8.466,-	€ 1.354,-
Lid	€ 21.936,-	€ 8.466,-	€ 1.354,-

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

De hierboven genoemde bedragen zijn ten opzichte van 2018 geïndexeerd conform de ProRail cao per 1 maart 2019. Het overzicht van de bezoldiging van de RvC is opgenomen in de jaarrekening.

## Raad van Bestuur

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



## Samenstelling

De Raad van Bestuur bestaat uit de volgende drie leden, in onderstaande tabel is tevens de bijbehorende portefeuilleverdeling per ultimo 2019 weergegeven:

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

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

\*\* Bestuurders zijn voor vier jaar (her)benoemd. De termijn wordt verkort indien binnen de benoemingsperiode de omvorming van ProRail B.V. tot een zbo plaatsvindt door middel van inwerkingtreding van de instellingswet zbo ProRail (Wet Publiekrechtelijke omvorming ProRail). In dat geval eindigt de periode uiterlijk de dag voor de dag dat ProRail B.V. ophoudt te bestaan.

\*\*\* De portefeuilles HRM en Strategie horen bij de CEO, maar waren hangende de benoeming van de nieuwe RvB-leden tijdelijk anders verdeeld en worden onderdeel van de portefeuille van de CEO.

In 2019 is de heer Eringa per 1 april 2019 herbenoemd als bestuurder en aangewezen als voorzitter van het bestuur (hierna: CEO). Op 5 juli 2019 is de heer Eringa teruggetreden als bestuurder/CEO van ProRail. Hierdoor is een vacature ontstaan binnen de RvB. De heer Voppen is per 5 juli 2019 aangewezen als voorzitter van het bestuur, totdat deze vacature was ingevuld.

Na definitieve invulling van de vacature is de heer Voppen per 1 december 2019 aangewezen als voorzitter van het bestuur/CEO van ProRail. Door deze benoeming van de heer Voppen ontstond een vacature binnen het bestuur voor de functie van COO. Per 1 december 2019 is mevrouw Rietstra benoemd als bestuurder/COO van ProRail. Per 30 december 2019 is de heer Van Leeuwen herbenoemd als bestuurder/CFO van ProRail.

## Nevenfuncties

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

Naam	(Neven)functies ultimo 2019
De heer J. Voppen	<ul style="list-style-type: none"><li>Lid Raad van Toezicht, Stichting voor Protestants-Christelijk Basisonderwijs voor Amersfoort (tot 27 mei 2019)</li><li>Lid Raad van Toezicht, Stichting Deventer Ziekenhuis</li></ul> <p>Uit hoofde van zijn functie als CEO van ProRail (per 1 december 2019):</p> <ul style="list-style-type: none"><li>Lid Raad van Bestuur, Railcenter</li><li>Lid Raad van Bestuur, Stichting Next Generation Infrastructures 2</li></ul>
De heer J.J.A. van Leeuwen	<ul style="list-style-type: none"><li>Lid Raad van Toezicht, Stichting Koninklijke Nederlandse Normalisatie Instituut (per 20 maart 2019)</li></ul> <p>Uit hoofde van zijn functie als CFO van ProRail:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>Vicevoorzitter Raad van Bestuur, Stichting Fondsenbeheer Spoorwegmuseum (per 8 juni 2018)</li></ul>
Mevrouw A. Rietstra (per 1 december 2019)	<ul style="list-style-type: none"><li>Voorzitter, opdrachtgeversforum in de bouw</li></ul>
De heer P. Eringa (t/m 31 augustus 2019)	<ul style="list-style-type: none"><li>Voorzitter Raad van Toezicht, sectie amateurvoetbal Koninklijke Nederlandse Voetbalbond</li><li>Voorzitter Raad van Toezicht, Stichting Triade-Vitree</li><li>Lid Raad van Commissarissen, Schouwburg en Congrescentrum Orpheus N.V.</li></ul> <p>Uit hoofde van zijn functie als CEO van ProRail (t/m 31 augustus 2019):</p> <ul style="list-style-type: none"><li>President, EIM European Rail Infrastructure Managers</li><li>Lid Raad van Toezicht, Stichting Nederlands Spoorwegmuseum</li></ul>

## Bezoldiging

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

- ProRail valt in de categorie 'Publiek' conform het staatsdeelnemingenbeleid. Daarom wordt voor de RvB-leden aangesloten bij de Wet normering bezoldiging topfunctionarissen publieke en semipublieke sector (WNT). Voor het gehele jaar 2019 is de norm vastgesteld op € 194.000.
- De vergoeding bij vertrek van een bestuurder; in 2019 zijn dergelijke vergoedingen niet toegekend.
- Van de norm, als bedoeld in het eerste punt, kan in exceptionele gevallen worden afgeweken indien sprake is van bijzondere omstandigheden.
- De beloningsontwikkeling en de verdere arbeidsvoorwaarden van individuele leden van het bestuur van ProRail worden vastgesteld door de Raad van Commissarissen van ProRail op voorstel van de remuneratiecommissie.
- Het bezoldigingsbeleid is van toepassing op iedere bestuurder van ProRail.

Een overzicht van de bezoldiging van de bestuurders is opgenomen in de jaarrekening. Bij de herbenoeming van de heer Eringa in 2019 is gebruik gemaakt van de in het bezoldigingsbeleid, zoals in 2016 is vastgesteld, opgenomen uitzondering.

## Executive Committee

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

Naam	Functie	Bedrijfseenheid
Wouter van Dijk	Directeur Assetmanagement	Assetmanagement
Inés Plasmans-Levert	Directeur Communicatie	Communicatie
Raymond van Hattem	Directeur HRM	HRM
Henk Bothof	Directeur ICT	ICT
Paul Carstens	Directeur Procurement	Procurement
Vacature	Directeur Projecten	Projecten
Roel Salden	Directeur Verkeersleiding	Verkeersleiding
Dimitri Kruik	Directeur Capaciteitsmanagement	Capaciteitsmanagement
Karel van Gils	Directeur Innovatie	Innovatie

In 2019 zijn er verschillende wisselingen geweest in de ExCo. Per 1 februari 2019 zijn de volgende wisselingen in werking getreden: de heer Van Gils is directeur Innovatie, de heer Van Dijk heeft de heer Van Gils opgevolgd als directeur Assetmanagement en de heer Kruik heeft de heer Van Dijk opgevolgd als directeur Capaciteitsmanagement. Per 1 juli 2019 heeft de heer Carstens de heer Kruik opgevolgd als directeur Procurement. Mevrouw Rietstra is per 1 december 2019 benoemd als COO, waardoor per die datum een vacature is ontstaan voor de functie van directeur Projecten. Deze functie wordt tijdelijk vervuld door de heer Teulings.

## Corporate Governance Code

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

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

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

Best practices niet van toepassing	Toelichting
1.3.6 Ontbreken interne audit dienst	ProRail heeft wel een interne audit dienst.
1.6.5 Vertrek van de externe accountant	ProRail is niet beursgenoteerd en publiceert geen persbericht met redenen bij tussentijdse beëindiging van de relatie met de externe accountant.
2.1.7 Onafhankelijkheid raad van commissarissen, sub iii	ProRail heeft één aandeelhouder, die was in 2019 geen lid van de RvC.



2.2.3 Tussentijds aftreden, voor zover toezien op het persbericht. ProRail informeert via haar website over dergelijke gebeurtenissen.	ProRail is niet beursgenoteerd en brengt geen persbericht uit over het vertrek van een bestuurder of commissaris waarin de reden van vertrek wordt genoemd. ProRail informeert via haar website over dergelijke gebeurtenissen.
Toezien op fusies en overnames:	ProRail is niet beursgenoteerd en bevindt zich in een publieke setting waardoor deze bepalingen niet van toepassing zijn. Er is in de
2.3.6 Voorzitter raad van commissarissen, sub xiii	geschiedenis van ProRail nog geen overnamebod op ProRail gedaan. Mocht dit voorkomen dan zal ProRail dit principe van de Code als uitgangspunt nemen. Daarnaast heeft ProRail geen beschermingsmaatregelen die haar beschermen tegen een overname.
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 2019 geen gedelegeerd commissaris.
Toezien op beloningen van bestuurders en commissarissen:	Het beloningsbeleid is vastgesteld door de aandeelhouder. De kern van dit beleid staat vermeld in het hoofdstuk Corporate Governance van het jaarverslag. Omdat ProRail niet beursgenoteerd is, wordt in dat beleid geen rekening gehouden met scenario-analyses of de beurskoers. Tevens worden ter beloning geen aandelen of opties toegekend en kent de beloning geen variabel deel.
3.1.2 Beloningsbeleid sub ii, iv, v, vi, vii	
3.2.2 Visie bestuurders eigen beloning	
3.3.2 Beloning commissarissen	
3.3.3 Aandelenbezit	
3.4.1 Remuneratierapport, sub v	
4.1.3 Agenda, sub vii	ProRail is niet beursgenoteerd en past de code toe voor zover relevant. Rapportage vindt hierover plaats in het jaarverslag.
4.2.2 Beleid bilaterale contacten met aandeelhouders	ProRail heeft één aandeelhouder en heeft geen beleid inzake bilaterale contacten met de aandeelhouder.
4.2.3 Bijeenkomsten en presentaties	ProRail is niet beursgenoteerd en heeft geen relatie met financieel analisten, beleggers en pers die onderhevig is aan deze regulering.
Analistenbijeenkomsten	
4.2.4 Plaatsing informatie op afzonderlijk gedeelte website	ProRail heeft één aandeelhouder die zij separaat alle relevante informatie verschaft. Op de activiteiten van ProRail is het effectenrecht niet van toepassing.
4.2.5 Contacten bestuur met pers en analisten	ProRail is niet beursgenoteerd en heeft geen relatie met de pers en financieel analisten die is onderworpen aan wet- en regelgeving.
4.3.3 Ontnemen bindende karakter voordracht of ontslag	ProRail is een structuurvennootschap, waarop het verzwakte regime van toepassing is.
4.3.4 Stemrecht financieringspreferente aandelen	ProRail heeft geen preferente aandelen uitgegeven.
4.3.5 Publiceren stembeleid institutionele beleggers	ProRail is geen institutionele belegger.
4.3.6 Verslag uitvoering stembeleid institutionele beleggers	ProRail is geen institutionele belegger.
Toezien op de certificering van aandelen:	ProRail heeft geen certificaten van aandelen uitgegeven en ook geen stichting administratiekantoor.
Principe 4.4 Certificering van aandelen, best practices	
4.4.1 Bestuur administratiekantoor	
4.4.2 Benoeming bestuurders	

- 4.4.3 Benoemingstermijn bestuur
- 4.4.4 Aanwezigheid op de algemene vergadering
- 4.4.5 Uitoefening stemrecht
- 4.4.6 Periodiek verslag
- 4.4.7 Inhoud verslag
- 4.4.8 Stemvolmachten

Hoofdstuk 5 One-tier ProRail heeft een two-tier bestuursstructuur.

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

# Risicomanagement



## Besturing en Beheersing

Risicomanagement draagt bij aan het op beheerste wijze realiseren van de doelen en prestaties van ProRail door proactief onzekerheden te benoemen en te analyseren. Hoe eerder eventuele risico's worden geïdentificeerd, hoe meer mogelijkheden er zijn om belangen, strategieën en risico's tegen elkaar af te wegen.

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

## Risicomanagementsysteem

Het systeem van risicomanagement is mede gebaseerd op internationale normen voor risicomanagement: ISO31000 en COSO ERM. Het risicomanagement is een continu proces en daarmee onderdeel van de reguliere planning en controle. De Raad van Bestuur stelt de voor ProRail belangrijkste toprisico's vast. Het management identificeert jaarlijks in teamverband de risico's die de beheersing van het toprisico beïnvloeden. Ook bepaalt de Raad van Bestuur de risicohouding van de organisatie met de ProRail risicomatrix. In deze matrix worden risico's op de volgende impactcategorieën beoordeeld: veiligheid, beschikbaarheid, duurzaamheid, financiën, compliance, reputatie en klanttevredenheid. Voor de impactcategorieën zijn toleranties gedefinieerd. In de risicomatrix wordt met een kleurverdeling de grootte (kans x impact) van een risico aangegeven. Hoe hoger het risico, des te belangrijker dat er risico reducerende maatregelen worden getroffen. We onderkennen groen (laag), geel (middel), oranje (hoog) en rood (zeer

hoog). De status en ontwikkeling van een (top)risico's wordt door middel van plotten op de risicomatrix inzichtelijk gemaakt.

## **Toekomstperspectief**

Vier jaar geleden is ProRail gestart met het structureren van de wijze waarop risico's worden geïdentificeerd, geanalyseerd en opgevolgd. Dit kan worden geoptimaliseerd. In de operationele bedrijfsonderdelen worden diverse risicomangementsystemen gebruikt. Hier is veel expertise over risicomangement aanwezig. Er wordt echter nog een kloof ervaren tussen de risicomangementsystemen van deze verschillende bedrijfsonderdelen en tussen de werkvloer en het management. Daarom is ten eerste meer overzicht van de belangrijkste operationele en strategische risico's op het niveau van het management van de bedrijfsonderdelen en de Raad van Bestuur noodzakelijk. Met name als die risico's de diverse bedrijfsonderdelen raken. Ten tweede is het van belang om het huidige systeem van top risico's te concretiseren en te koppelen aan de organisatiedoelen en de gewenste resultaten. Ten derde wordt gestreefd naar risicomatrix die als een basis dient voor de hele organisatie en die in de praktijk toepasbaar is binnen de verschillende bedrijfsonderdelen. De huidige werking van het risicomangement in is goed ingericht, maar niettemin zijn er kansen om in de samenhang tussen de top risico's en de in de diverse bedrijfsonderdelen bestaand project- en activiteit gerichte risicoanalyses en -beoordelingen een betere samenhang en objectiviteit aan te brengen.

## **Verklaring van Raad van Bestuur**

De Raad van Bestuur verklaart dat de systemen voor de financiële verslaggeving naar behoren hebben gewerkt en geeft aan dat met een redelijke mate van zekerheid kan worden gesteld dat de financiële verslaggeving geen onjuistheid van materieel belang bevat. Het bestuur verklaart dat, voor zover bekend,

- de jaarrekening een getrouw beeld geeft van de activa, de passiva, de financiële positie en het resultaat van ProRail;
- het jaarverslag een getrouw beeld geeft van de toestand op balansdatum en de gang van zaken gedurende het boekjaar; en
- in het jaarverslag de voornaamste risico's waarmee ProRail wordt geconfronteerd, zijn beschreven.

## **Toprisico's ProRail**

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

Risico categorie	Toprisico	Selectie verbetermaatregelen 2019	Laag	Midd en	Hoog	Zeer hoog
Strategisch	<b>Afhankelijkheid &amp; samenwerking met Stakeholders (TR2)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Inzet op een open en transparante relatie met de verschillende stakeholders. Hierbij staat proactief informeren en het voorkomen van verassing centraal.</li> <li>Intensieve deelnamen aan verschillende overlegtafels op verschillende hiërarchische niveaus</li> <li>Intensievere samenwerking beleidsdirectie OVS en actieve rol in totstandkoming brieven en beleidsnota's</li> </ul>				
	<b>Beschikbare infracapaciteit i.r.t. groeiende vraag (TR9)*</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Invulling en bijdrage aan het OV toekomstbeeld</li> <li>Het Middellange termijn logistiek model (MLT)</li> <li>Het implementeren van de visie op toekomstbestendig werken aan het spoor (TWAS)</li> <li>Maatregelen pakket goederenvervoer</li> </ul>				
	<b>Leveranciers risico (TR11)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>De marktcapaciteit is vergroot door vereenvoudiging van de erkenningsregeling.</li> <li>Bevorderen goed opdrachtgeverschap door o.a. kostenreductie op verschillende segmenten</li> </ul>				
Operationeel	<b>Veiligheid (TR1)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Adequate beheersystematiek middels het veiligheids managementsysteem (VMS).</li> <li>Verbeterprogramma's, zoals suicidepreventie, afhandeling en nazorg, NABO,</li> <li>Verbetermaatregelen ter bevordering van veiligheidscultuur op Kijfhoek.</li> </ul>				
	<b>Programma &amp; Project-beheersing (TR4)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>(kwaliteit/zwaarte/risicoanalyses) resources en beheersing matchen met risicocategorie projecten.</li> <li>Managers projectbeheersing werken aan structureel verbeteren van de beheersing op high-projecten.</li> <li>Verbetering integraal projectmanagement: Masterplanning &amp; TWAS.</li> </ul>				
	<b>Gekwalificeerd personeel (TR6)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Arbeidsmarktcampagnes als onderdeel van de ProRail-brede campagne strategie; inzet op aantrekkelijke werkgever.</li> <li>Onvoldoende treindienstleiders: Gerichte wervingscampagne, optimalisatie van opleidingen en er zijn noodplannen getroffen voor waar de bezettingsuitdaging het grootst is</li> <li>Metten en bespreken van het werkgeluk</li> </ul>				
	<b>Ernstige verstoring van de treindienst (TR8)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Oorzaak en patronen onderzoek na verstoring en inregelen bijsturing.</li> <li>Verbeteraanpak betrouwbaarheid HSL-Zuid.</li> <li>Programmatische aanpak terugdringen klanthinder.</li> </ul>				
	<b>Beschikbaarheid &amp; continuïteit van IT systemen (TR10)*</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Security Management verbeterprogramma</li> <li>Kennis en bewustzijn eigen verantwoordelijkheid medewerkers</li> <li>Technische maatregelen voor verbeteren databeveiliging</li> </ul>				
Financieel/ Rapportage	<b>Management informatie &amp; rapportage (TR5)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Implementatie van een nieuw financieel en contractregistratiesysteem (SAP 4/HANA)</li> <li>Op orde brengen kwaliteit financiële rapportages n.a.v. een verhoogd risico op de betrouwbaarheid van de rapportages</li> <li>Gestart met verbeterprogramma 'Connected Finance'; professionalisering Finance, optimalisatie processen, digitalisering</li> </ul>				
	<b>Onvoldoende financiering (TR7)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Herontwerp strategische P&amp;C-cyclus in samenhang met ZBO met als resultaat een ProRail meerjarenplan.</li> <li>3-sporenbeleid met IenW waarbij de financiële uitdagingen voor nu en in de toekomst inzichtelijk worden gemaakt en opvolging wordt afgestemd</li> </ul>				
Compliance	<b>Integriteit &amp; Compliance (TR3)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Herziening Gedragscode met bijbehorende e-learning</li> <li>Bevorderen integriteitsbewustzijn. Integriteitstheater, enquête over sociale veiligheid, Dilemma workshops</li> <li>Afhandeling en opvolging integriteitsmeldingen</li> </ul>				
Legenda	Risicoprofiel 2019     Risicoprofiel 2018     gewenst risicoprofiel					

\* Toprisico's 9 en 10 zijn toegevoegd in 2019. Het gewenste risicoprofiel wordt voor deze risico's in 2020 opgesteld.

## **Veiligheid (TR1)**

### ***Risicobeschrijving***

Veilig reizen op het spoor, veilig wonen rond het spoor en veilig werken aan het spoor zijn topprioriteiten van de organisatie. De identificatie en beheersing van deze risico's zijn een noodzakelijke voorwaarde voor de "license to operate". De veiligheidsrisico's op en rond het spoor zijn verdeeld in thema's, de zogeheten Basis Veiligheidsrisico's (BVR's): Treinbotsing, Ontsporing, Suicide, Overwegongeval, Arbeidsongeval, Elektrocutie, Gevaarlijke stoffen, Transferongeval, Managen van ongevallen en brand, en Security.

### ***Toelichting beheersing***

De identificatie, beheersing en monitoring van de veiligheidsrisico's is een continu proces dat met het Veiligheidsmanagementsysteem (VMS) plaatsvindt. Het toprisico is in opzet op orde. Wel is op enkele BVR's een negatieve ontwikkeling te zien. We zien dat er met de huidige beheersing jaarlijks overwegongevallen en suicides voorkomen. Het aantal overweegaanrijdingen is gestegen, maar op dit moment is nog geen trend te herkennen. Het aantal STS-passages, bijna-aanrijdingen en elektrisering met baanwerkers en personeel van vervoerders nam in 2019 toe. Voor alle BVR's zijn verbetermaatregelen getroffen, zoals de uitvoering van een programma voor suicidepreventie. Ook zijn verschillende maatregelen getroffen om de veiligheid en het veiligheidsbewustzijn op Kijfhoek te verbeteren. Daarnaast heeft een audit plaatsgevonden van zowel het VMS als de veiligheidscultuur.

## **Samenwerking met stakeholders (TR2)**

### ***Risicobeschrijving***

Het risico bestaat dat we onvoldoende invloed hebben op de rol van stakeholders bij het realiseren van onze doelstellingen en prestaties. Dit risico kan gevolgen hebben voor onze relatie met hen, en de effectiviteit en het imago van ProRail. Een goede samenwerking met alle betrokken is onmisbaar: van regionale concessieverleners, concessiehouders, overheden, vervoerders, aannemers, omwonenden, reisinformatie-dienstverleners en reizigers tot verladers.

### ***Toelichting beheersing***

Het risico is op orde. Er hebben zich geen grote incidenten voorgedaan. Wel is er discussie geweest over publicaties in de media. Op het gebied van goederenvervoer heeft de situatie op de Waalhaven verschillende relaties onder druk gezet. We zien dat de samenwerking met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is verbeterd, mede door uitwisselingen, werkbezoeken en een grotere rol van ProRail bij de totstandkoming van brieven en beleidsnota's. De samenwerking met regionale overheden is over het algemeen goed te noemen. We hebben goed contact, ook al zijn niet alle doelen gelijk. De samenwerking met NS is verbeterd door transparant overleg op verschillende niveaus. Door de zbo-omvorming staat deze relatie wel onder druk. De regionale reizigersvervoerders voelen zich achtergesteld ten opzichte van NS en verwachten van ProRail op bestuurlijk niveau een onafhankelijker positie. Zij verwachten dat er een grotere afstand ontstaat door de zbo-omvorming. In dagelijkse capaciteitsvraagstukken is deze relatie echter goed. De relatie met de toezichthouders is verbeterd, mede door een meer open relatie en transparantie. Er is een risico dat de relatie met onze stakeholders verslechterd door de ZBO vorming. Dit risico wordt deels beïnvloedt door het risico dat wij als ProRail meer naar binnen gekeerd raken. Maar ook als wij ervoor zorgen dat dit niet gebeurt, kunnen stakeholders nog steeds het beeld hebben dat wij uit de sector worden getrokken en ons te weinig zelfstandig, onafhankelijk en kritisch opstellen, en hun gedrag naar ons toe veranderen. Beheersmaatregelen zijn in elk geval met stakeholders in gesprek zijn en aandacht hebben voor hun zorgen, actief bespreken van kansen om de samenwerking met stakeholders te verbeteren, zoals een afsprakenkader voor de samenwerking tussen ProRail, ministerie en provincies voor projecten waar de regio investeert, en actief sturen en monitoren dat de implementatie van de zbo-omvorming niet leidt tot het naar binnen keren van ons als organisatie.

## **Integriteit & Compliance (TR3)**

### ***Risicobeschrijving***

ProRail streeft naar een open en verantwoordelijke bedrijfscultuur, waarbij zijn doelstellingen gerealiseerd worden in het kader van wet- en regelgeving en met oog voor de praktijk; van regels kan worden afgeweken als dit wordt gemotiveerd en transparant plaatsvindt. Het compliance-risico betreft overtreding van wet- en regelgeving, het niet naleven van interne regelgeving en het handelen in strijd met de waarden en doelen van ProRail. Met mogelijke gevolgen voor de bedrijfscultuur, de reputatie, financiële schade in de vorm van claims en boetes, en sancties van toezichhouders.

### ***Toelichting beheersing***

De verantwoordelijkheid voor de beheersing van dit risico ligt in de eerste plaats bij het lijnmanagement, dat hierbij wordt ondersteund door de juridische afdeling en IRC. Om een open en verantwoordelijke bedrijfscultuur te bevorderen, de kennis over wet- en regelgeving en met oog voor de praktijk te delen, en bewustzijn over compliant en integer gedrag te vergroten, worden dilemmaworkshops, e-learnings en presentaties georganiseerd. Daarnaast kunnen medewerkers van ProRail melding maken van schendingen op het gebied van integriteit en compliance, en zo nodig een beroep doen op de Klokkeluidersregeling via de procedure vermoede misstand. Met een integriteitstheater en het project Sociale Veiligheid is ProRail-breed gewerkt aan het integriteitsbewustzijn. In 2019 is het aantal meldingen fors toegenomen. In 2020 zal worden gewerkt aan het verbeteren van het overzicht over compliance-zaken en de beheersing daarvan. Met ProRail-brede programma's op het gebied van sociale veiligheid, compliance en het veilig omgaan met vertrouwelijke informatie zal worden gewerkt aan een open en verantwoordelijke bedrijfscultuur. Verder worden er in 2020 nadrukkelijker dilemmaworkshops op het gebied van integriteit en compliance georganiseerd.

## **Strategische programma's en projecten (TR4)**

### ***Risicobeschrijving***

Om te voldoen aan de veranderende en groeiende vraag naar mobiliteit in relatie tot aanleg en onderhoud van het spoor en ICT-infrastructuur, worden grote projecten en programma's georganiseerd. Het risico betreft het niet-realiseren van de doelstellingen van deze projecten en programma's qua scope, tijd en geld. Zo zijn projecten en programma's afhankelijk van de beschikbaarheid van treinvrije periodes (TVP's). Het risico kan gevolgen hebben voor de beschikbaarheid en betrouwbaarheid van het spoor en hinder voor reizigers en verladers opleveren.

### ***Toelichting beheersing***

De beheersing van dit risico brengt een groot aantal uitdagingen met zich mee. Vaak vereisen projecten een lange voorbereiding en zijn ze complex vanwege de technische aard en de veelheid aan interne en externe betrokkenen. De beheersing van het toprisico is verbeterd, maar kan nog beter. Afgelopen jaar hebben externe ontwikkelingen – onder meer de stikstofuitspraak van de Raad van State, het PFAS-handelingskader en de krapte op de aannemersmarkt – invloed gehad op de projectenportefeuille. Managers projectbeheersing, projectanalisten en projectcontrollers zijn bezig om hoog-risicoprojecten meer beheerst te krijgen, niet alleen op scope, kosten en planning, maar ook op de aspecten kwaliteit, informatie en organisatie. Aan de beheersing van het integraal projectmanagement levert het programma TWAS een bijdrage. We werken bij deze nieuwe werkwijze op basis van een meerjarig masterplan voor het spoor dat steeds een doorkijk geeft voor de komende zeven jaar in spoorlogistiek, infrastructuur en geplande werkzaamheden.

## **Managementinformatie (TR5)**

### ***Risicobeschrijving***

Het rapportagerisico heeft betrekking op de betrouwbaarheid van de externe verslaggeving van ProRail, zijnde de jaarrekening, het jaarverslag, de halfjaarrapportages en de subsidieverantwoordingen. Tijdig, volledig en juist rapporteren is een noodzakelijke voorwaarde voor een adequate besturing van de organisatie en een vereiste ten behoeve van verantwoording

naar opdrachtgevers, financiers en de overheid. Betrouwbaarheid van rapportages is een voorwaarde voor effectieve besturing van de organisatie.

### ***Toelichting beheersing***

Bij het opstellen van de jaarstukken op basis van NLGAAP, de subsidieverantwoordingen op basis van het controleprotocol en de rapportages op basis van de beheerconcessie zijn getrouwheidsaspecten en rechtmatigheid de basisprincipes. Wij zorgen dat we voldoen aan deze principes door de inrichting van AO/IB, alsmede aanvullende controlewerkzaamheden met behulp van aanvullende data-analyse. De beheersing van dit risico is op orde. In 2019 heeft implementatie plaatsgevonden van een nieuw financieel en contractregistratiesysteem (SAP 4/HANA). Met de migratie is het financiële systeem toekomstbestendig en kan verder worden gewerkt aan optimalisatie en automatisering van de financiële processen, zoals met het strategische programma Connected Finance.

### **Gekwalificeerde medewerkers (TR6)**

#### ***Risicobeschrijving***

Voor het leveren van de gewenste prestaties is ProRail in hoge mate afhankelijk van de kwaliteit van zijn medewerkers. Het toprisico betreft het risico dat ProRail beschikt over onvoldoende gekwalificeerde medewerkers. Dit kan komen doordat medewerkers onvoldoende worden behouden, onvoldoende nieuw talent wordt ontwikkeld of aangetrokken, en er onvoldoende aanbod is op de arbeidsmarkt.

### ***Toelichting beheersing***

Om het risico te beheersen wordt een stagebeleid gevoerd en gewerkt met trainees. Daarnaast is ProRail bezig met een arbeidsmarktcampagne om te laten zien waar de organisatie voor staat. Ook wordt er gewerkt aan diversiteitsbeleid en ontwikkelmogelijkheden voor medewerkers. Het risico is enigszins toegenomen door een toenemende spanning op de arbeidsmarkt. We zien dat de gehele spoorsector op dit moment moeite heeft om gekwalificeerd personeel aan te trekken en dat de krapte op de arbeidsmarkt voorlopig aanhoudt. Op dit moment is het uitdagend om voldoende treindienstleiders te werven voor de verkeersleidingsposten en zijn daarvoor diverse scenario's ontwikkeld. Ook heeft een enquête over sociale veiligheid plaatsgevonden met een respons van 60%, op basis waarvan in 2020 verbeteracties worden ondernomen. In 2020 wordt een strategische personeelsplanning voor de hele organisatie vormgegeven en worden verdere plannen ontwikkeld voor de prestatie- en ontwikkelcultuur.

### **Financiering (TR7)**

#### ***Risicobeschrijving***

ProRail wil goede prestaties leveren aan reizigers en vervoerders. Daarbij staan we voor de uitdaging om de toekomstige mobiliteitsgroei en productontwikkelingen te faciliteren, het huidige prestatieniveau op peil te houden, en om gehoor te geven aan de wensen van onze stakeholders. Dit bij gelijkblijvende financiële middelen, een hoger prijsniveau van materialen en arbeid, en een door intensiever gebruik sneller verouderende infrastructuur. Het risico betreft onvoldoende financiële middelen, met uitstel van beheer, onderhoud, tijdige vervanging en vernieuwing van de infrastructuur en ICT- systemen.

### ***Toelichting beheersing***

Vorig jaar is in samenwerking met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een 3-sporenbeleid gestart, waarbij de financiële uitdagingen voor nu en in de toekomst worden afgestemd. De strategische planning- en controlcyclus is met het oog op de zbo-omvorming neergelegd in een meerjarenplan. Verder is een indicatie gegeven van de middelen die nodig zijn om de voorziene vervoersgroei te faciliteren. In 2020 gaan we in gesprek met het ministerie over de beschikbare versus de benodigde financiële middelen voor de periode 2022-2025, inclusief het beoordelen van eventuele consequenties voor de prestaties.



## **Verstoring van de treindienst (TR8)**

### ***Risicobeschrijving***

Dit risico betreft het risico op ernstige verstoring van de treindienstregeling. Het verzorgen van een betrouwbare en punctuele dienstregeling is een van de belangrijkste kernactiviteiten van ProRail. Verstoringen kunnen voortkomen uit een complexe dienstregeling of een gebrek aan capaciteit, maar ook uit het falen van spoorinfrastructuur, stroomvoorziening en ICT, of uit externe oorzaken, zoals defecte treinen, spoorlopers, overstekend wild, weersinvloeden en grootschalige evenementen.

### ***Toelichting beheersing***

Elk incident met aanzienlijke hinder wordt onderzocht op achterliggende oorzaken en patronen. De centrale coördinatie voor het oplossen van verstoringen loopt via het CMBO van ProRail. Verder is er een BCM-organisatie die de continuïteitsrisico's bewaakt en loopt het strategisch programma 'Klanthinder' waarbij wordt gewerkt aan het verder verminderen van verstoringen met een aanzienlijke klanthinder. We zien een uitdaging ten aanzien van de staat van de infrastructuur in relatie tot de vervoersprognose en de beschikbare financiële middelen. Ook verwachten we vanwege nieuwe productintroductions op de HSL-Zuid een complexe situatie. In 2020 zal worden gewerkt aan een nieuw beleid voor beheer, onderhoud en vervanging, waarbij rekening wordt gehouden met eisen voor de toekomstige vervoersvraag.

## **Beschikbare infracapaciteit (TR9)**

### ***Risicobeschrijving***

De mobiliteitsbehoefte neemt de komende jaren aanzienlijk toe. ProRail voert diverse activiteiten uit om gereed te zijn voor de toenemende capaciteitsvraag. Het risico is reëel dat onvoldoende capaciteit beschikbaar is voor de toenemende vraag, omdat uitbreiding van de capaciteit afhangt van de beschikbare ruimte in Nederland, van de technische staat van de infra en van externe partijen.

### ***Toelichting beheersing***

De verwachte groei van het reizigersvervoer en de prioriteiten voor goederenvervoer vereisen dat we verder vooruitkijken. ProRail doet dit door invulling te geven aan het toekomstbeeld OV, het logistiek model Middellange termijn (MLT), het implementeren van de visie Toekomstbestendig werken aan het spoor (TWAS) en door scherpe keuzes te maken op het gebied van capaciteitsverdeling. Ook wordt verder gewerkt in het geformuleerde maatregelenpakket Goederenvervoer. De focus ligt met name op langere treinen (740 meter). Er is een impuls gegeven aan het verbeteren van de kwaliteit van de infra in de Rotterdamse haven. Ook wordt in samenwerking met onze partners onderzocht welke mogelijkheden er zijn op het gebied van technische innovaties (ERTMS, 3kV, ATO).

## **Beschikbaarheid van IT-systemen (TR10)**

### ***Risicobeschrijving***

De beschikbaarheid van IT-systemen is een kritieke factor voor de bedrijfsvoering. Een toegankelijk netwerk, een brede ontsluiting van informatie en een toename van cyber gerelateerde bedreigingen maakt de kans op inbreuk op de bedrijfsvoering van ProRail groter. Dat geldt zowel voor onze kantoorautomatisering als voor de operatie. Het risico is dat de IT-systemen niet beschikbaar zijn ten behoeve van een continue en betrouwbare ondersteuning van de operationele bedrijfsvoering. Het optreden van een dergelijke ongewenste gebeurtenis kan gevolgen hebben voor de veiligheid, de dienstverlening en het imago.

### ***Toelichting beheersing***

De beheersing van dit risico richt zich onder meer op databeveiliging, het voorkomen dat onbevoegden toegang krijgen tot onze systemen, en activiteiten gericht op de continue beschikbaarheid en betrouwbaarheid van de systemen. De bescherming van onze systemen is voor een groot deel te vinden in de IT-techniek. Naast technische maatregelen die veelal preventief zijn, is ook de response van belang. Hierbij zijn mens en processen belangrijk. We werken continu aan het verbeteren van het medewerkersbewustzijn over informatiebeveiliging en cybercrime. In 2018 is gestart met een Security Managementverbeterprogramma. Dit verbeterprogramma wordt

voortgezet in 2020. Daarnaast wordt een digital resilience team ingericht bij ICT-CIO Office, waarin de expertise op het vlak van cyber, security en safety management bijeen wordt gebracht.

### **Leveranciersrisico (TR11)**

#### ***Risicobeschrijving***

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

#### ***Toelichting beheersing***

Om het risico te beheersen hanteert ProRail voor een effectieve selectie en borging van de kwaliteit en veiligheid een erkenningsregeling voor de strategische leveranciers. Ook werken we bij assetmanagement en ICT met onderhoudscontracten en backlogprogramma's, gericht op een duurzame leveranciersrelatie. In 2019 is de erkenningsregeling vereenvoudigd en daarmee de marktcapaciteit vergroot. Op het moment is er een tekort aan gekwalificeerd personeel in de spoorsector en zien we dat het prijsniveau van materialen en arbeid stijgt. In 2020 zal een marktvisie worden opgesteld om voorziene risico's bij de leveranciers te adresseren.



DAMES JOLINK

SPURT





## 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 verladers, overheden en reizigers.

# Onze stakeholders

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

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

## Onze spoorpartners

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

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

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 Programmaboord 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 sinds 2011 met Rijkswaterstaat. 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 bewindspersonen van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat geïnformeerd.

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

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

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

### **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 geluiddiffractor op laag scherm langs het spoor.
- Binnen Next Generation Infrastructures 2 werken ProRail, RWS, Schiphol, Alliander, Vitens en Havenbedrijf Rotterdam aan de uitwisseling en opbouw van kennis.
- Coalitie Groene Netten: een samenwerking van MVO Nederland en de infrabedrijven ProRail, Rijkswaterstaat, KPN, TenneT, Stedin, Enexis, Alliander, Gasunie op het gebied van vergroening en circulariteit.

### **Samenwerking met internationale partners**

ProRail werkt op diverse terreinen samen met internationale sectorpartners. In 2019 heeft ProRail het aantrekkelijker maken van de trein als alternatief voor vliegverkeer binnen Europa verder op de kaart gezet. Deelname aan diverse internationale bijeenkomsten met dit thema, zoals een expertmeeting van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en de Europese Commissie is daarvoor exemplarisch. Ook werkt ProRail in de werkgroep 'AirRail' met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, KLM, Schiphol en NS aan een actieagenda om de trein aantrekkelijker te maken als alternatief voor het vliegtuig op – om te beginnen – de bestemming Londen, Parijs, Brussel, Düsseldorf, Frankfurt en Berlijn. ProRail is ook een actieve deelnemer aan het project Time Table Redesign, onder meer via de Rail Freight Corridors en RailNetEurope.

Daarnaast houdt ProRail zich samen met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat bezig met internationale wet- en regelgeving om barrières op te heffen en grensoverschrijdend spoorvervoer te bevorderen. Dat betreft onder meer de nationale implementatie van het vierde spoorwegpakket en het verbeteren van het Europese spoornetwerk TEN-T. In 2017 heeft ProRail bij het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat aandacht gevraagd voor de plannen die nodig zijn om vast te stellen of het Nederlandse spoorwegnet tijdig kan voldoen aan de technische eisen die Europa stelt. In 2018 ontving ProRail een opdracht van het ministerie om het benodigde voorwerk te doen, waar in 2019 een start mee is gemaakt.

ProRail is lid van de wereldwijde spoororganisatie UIC (Union Internationale des Chemins de fer), al ligt de primaire focus bij samenwerking met de European Infrastructure Managers (EIM). Onder meer via EIM blijft ProRail op de hoogte van relevante ontwikkelingen en kan hier actief op inspelen. Pier Eringa bekleedde als CEO van ProRail tot zijn vertrek op 1 september 2019 de functie van van EIM en vervulde daarmee ook de rol van spreekbuis namens de Europese infrabeheerders die lid zijn van EIM. Binnen EIM trekt ProRail de werkgroepen ERTMS, Geluid, Telecom en LOC&PAS. EIM maakte zich in 2019 met andere internationale spoorpartijen sterk voor voldoende EU-financiering voor het spoor in de komende EU-meerjarenbegroting 'post-Brexit'. ProRail werkt ook samen in PRIME (Platform of Rail Infrastructure Managers in Europe) waar de Europese Commissie en infrastructuurbeheerders voorstellen uitwisselen. In 2019 is ProRail gastheer geweest van internationale delegaties uit o.a. Frankrijk, Estland, Letland, Litouwen, Bulgarije, waarbij kennisdelen centraal stond. ProRail heeft een specifieke internationale alliantie met Rijkswaterstaat en het Zweedse Trafikverket. ProRail heeft actief bijgedragen aan de Joint Declaration of Intent met Duitsland om te komen tot gezamenlijke acties ter bevordering van spoorgoederenvervoer. ProRail heeft haar performance dashboard gepresenteerd in een bijeenkomst van stakeholder van de Franse spoorbeheerder SNCF-Réseau. 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.

ProRail heeft in 2019 eveneens deelgenomen aan een uitgebreide (jaarlijkse) internationale benchmark van PRIME. Daar kwam uit 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 2019 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 voorgaande jaren uitgevoerd door het onderzoeksbureau Kantar. De onderzoeksopzet is gelijk aan 2017 en 2018.

### Uitkomsten klanttevredenheidsonderzoek 2019

doelgroep	jaar	streefwaarde	bodemwaarde	KPI score	subjectief oordeel	objectief oordeel
Reizigersvervoerders	2019	7,0	6,0	7,0	7,0	6,9
	2018	6,9	6,0	6,8	6,6	6,9
Goederenvervoerders	2019	7,0	6,0	5,4	5,4	5,5
	2018	6,5	6,0	6,3	6,3	6,1
Ladingbelanghebbenden	2019	n.v.t.	n.v.t.	6,0	6,4	5,8
	2018	n.v.t.	n.v.t.	6,8	6,6	6,7

In het marktsegment Reizigersvervoerders is het klantoordeel in 2019 licht gestegen ten opzichte van 2018, en daarmee is de *streefwaarde* voor deze prestatie-indicator voor 2019 gehaald.

In het marktsegment Goederenvervoerders is het klantoordeel in 2019 gedaald ten opzichte van 2018, en daarmee is de *bodemwaarde* voor de prestatie-indicator Klantoordeel niet gehaald. De grootste goederenvervoerder heeft, in tegenstelling tot 2018, dit jaar wel meegedaan aan de enquête van het klanttevredenheidsonderzoek.

## Reizigersvervoerders

ProRail als geheel, en de verschillende afdelingen en processen, krijgen van de reizigersvervoerders een gemiddeld cijfer variërend van een 6,0 tot een 7,4.

Over het algemeen zijn reizigersvervoerders tevreden over de deskundigheid van de medewerkers van ProRail. De processen Afhandeling Veiligheidsincidenten en de afdeling Relatie- / Accountmanagement scoren het hoogst met een gemiddeld cijfer van respectievelijk 7,7 en 7,4.

Net als voorgaande jaren zijn reizigersvervoerders het meest kritisch over de processen Functiehandhaving (6,4) en Functiewijzigingen (6,0). Complexe regelgeving en lange doorlooptijden worden genoemd als voornaamste oorzaken. Overigens zijn beide processen 0,5 punt in waardering gestegen ten opzichte van 2018.

De prioriteiten die reizigersvervoerders noemen bouwen verder op een goede basis: ze noemen 'meer innovatie' en 'meer sectorbrede samenwerking' als prioriteiten.

Reizigersvervoerders zien graag dat ProRail nog meer gezamenlijk met vervoerders in kaart brengt wat ervoor nodig is om, ook in de toekomst, een goed openbaar vervoer voor Nederland te garanderen.

### **Goederenvervoerders**

De goederenvervoerders geven ProRail als geheel een onvoldoende over 2019, een 5,4. Zij geven in de enquête duidelijk blij van hun ongenoegen ten aanzien van de infrabeschikbaarheid. Het proces Functiehandhaving wordt beoordeeld met een 4,3. In 2019 was regelmatig sprake van ongeplande buitendienststellingen als gevolg van achterstallig onderhoud. Daarnaast waren er beperkingen als gevolg van tekortkomingen in de omgevingsvergunningen. Om gehoor te geven aan het negatieve overall beeld van de goederenvervoerders en bij te dragen aan bijstelling hiervan, heeft de directie van ProRail deze problemen uitvoerig met de goederenvervoerders besproken en aangegeven hoe zij zo snel mogelijk tot herstel wil komen. De 17 grootste infra-knelpunten zijn met spoed aangepakt en waren voor Kerstmis 2019 hersteld. Desondanks was het overall beeld van de klant negatief, omdat de infra nog niet op orde is. De overige knelpunten worden in 2020 verder opgepakt.

Positief waren de goederenvervoerders over de afdeling Accountmanagement. "De individuele medewerkers van accountmanagement doen waar mogelijk hun best, maar zijn slechts doorgeefluik tussen organisatie en klant". Waardering is er verder voor de afdelingen incidentenbestrijding en verkeersleiding.

Een duidelijke verbetering zien de goederenvervoerders rond het plannen van buitendienststellingen. "Er wordt gelukkig veel meer tijdig afgestemd dan wij gewend waren". In tegenstelling tot voorgaande jaren zijn de klanten kritischer over het project Derde Spoor Emmerich – Oberhausen. De afstemming met DB Netze kan volgens hen beter, zodat tijdig gewijzigde dienstregelingen beschikbaar zijn.

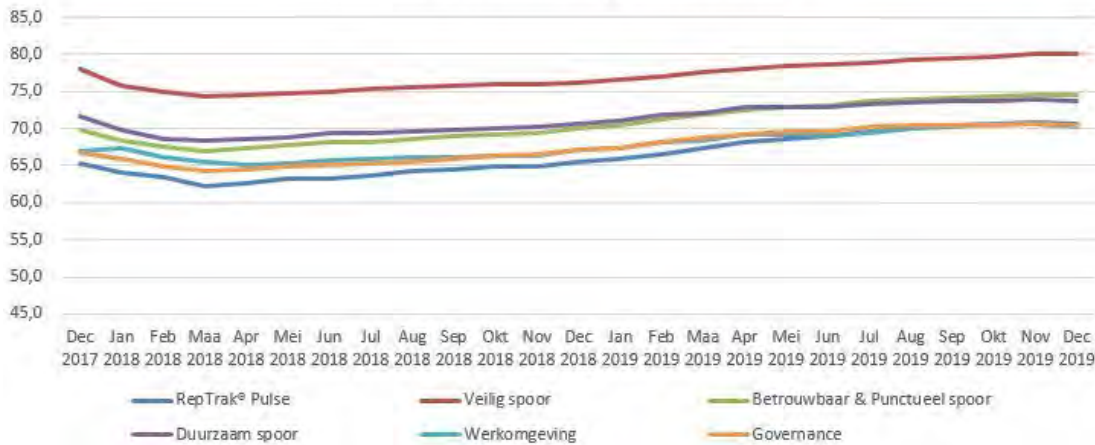
### **Ladingbelanghebbenden**

De ladingbelanghebbenden (terminals en verladings) oordelen milder dan de goederenvervoerders over de prestaties van ProRail. Als geheel krijgt ProRail een 6,1 met een positieve uitschieter voor de medewerkers van ProRail van 6,8. De kritiek uit zich bij deze groep ook op het proces van Functiehandhaving. "Veel te veel achterstallig onderhoud in de haven van Rotterdam welke leidt tot zware problemen en vertragingen". Waardering bestaat er bij de ladingbelanghebbenden over de inspanningen om deze bedrijven te informeren over buitendienststellingen. Daarnaast zijn zij positief over de klantvriendelijkheid van de accountmanagers, maar de opvolging en daadkracht kunnen beter.

### **Reputatie volgens treinreizigers**

De gemiddelde reputatiescore onder treinreizigers in 2019 is 70 op een schaal van 100. Dit blijkt uit het reputatieonderzoek RepTrak van het Reputation Institute. De ingezette stijging vanaf 2016 heeft zich ook in 2019 verder doorgezet. Een score van 60 of hoger binnen de Europese transportsector wordt gezien als (zeer) goed, een score tussen de 50 en 60 als gemiddeld en een score van 50 of lager als zwak. Om het reputatieniveau vast te houden of te verbeteren, richten we onze communicatie op de aanjagers die veel impact hebben op onze reputatie, zoals het doelmatig en verantwoord gebruik van publieke gelden, een veilige spooromgeving en stations, eerlijk en integer handelen en zorgen voor een vlot herstel bij problemen met het spoor.

ProRail RepTrak - Treinreizigers  
12-maands voortschrijdend gemiddelde scores



De score toont een stijgende lijn. De verbetering van de reputatie van ProRail werd met name gedreven door een beter beoordeeld betrouwbaar en punctueel spoor, duurzaam spoor en werkomgeving.

We hebben onze operationele prestaties en thema's ook in 2019 zichtbaar gemaakt om ProRail op een maatschappelijk positieve en transparante wijze te presenteren. Dit hebben we gedaan via onze kanalen gedaan, zoals nieuwsberichten, Twitter, onze website, Instagram, Facebook, LinkedIn, YouTube. Daarnaast verliep dit via gerichte inzet van nieuwsmedia, maar ook congressen, werkbezoeken en bijeenkomsten. Onderwerpen waren onder meer (vernieuwings)werk aan spoor en stations, verstoringen en onvoorziene reparaties, bijvoorbeeld na een ongeval of storing. Ook gaven incidentenbestrijders en medewerkers van Verkeersleiding, Projecten en Stations inzicht in hun werkzaamheden via social media.

### Reputatie volgens stakeholders

Elk jaar laten wij het Reputation Institute een reputatieonderzoek onder de doelgroepen overheden, bouwsector en arbeidsmarkt uitvoeren. De resultaten van 2019 zijn positief onder alle drie de stakeholdergroepen. Onze reputatie is sterk (>65) onder bouwers (70,1) en de arbeidsmarkt (75,4) en gemiddeld bij overheden (63,4). Daarmee scoren de drie stakeholdergroepen scores op alle parameters 'groen', dat staat voor bovengemiddeld. In 2018 scoorde de reputatie bij overheden nog in de 'gele' zone, dat staat voor verbeteren.

De reputatie van arbeidsmarkt is, ondanks een daling in 2018, het hoogst onder alle stakeholdergroepen, inclusief treinreizigers. Zowel overheden als bouwers stijgen significant ten opzichte van 2018. Binnen overheden is er relatief een groot verschil tussen de emotionele band die men heeft met ProRail en de rationele beoordelingen van onze prestatie. Binnen arbeidsmarkt zijn de scores het meest in balans.

Samenvattend is de beeldvorming over ProRail bovengemiddeld en positief in de context van de categorie openbaar vervoer. Suggesties ter verbetering van onze reputatie worden in 2019 opgepakt.

# In contact met onze stakeholders

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

# In dialoog met onze stakeholders

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

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

# Materialiteitsanalyse

## Materialiteitsmatrix en de thema's van 2019

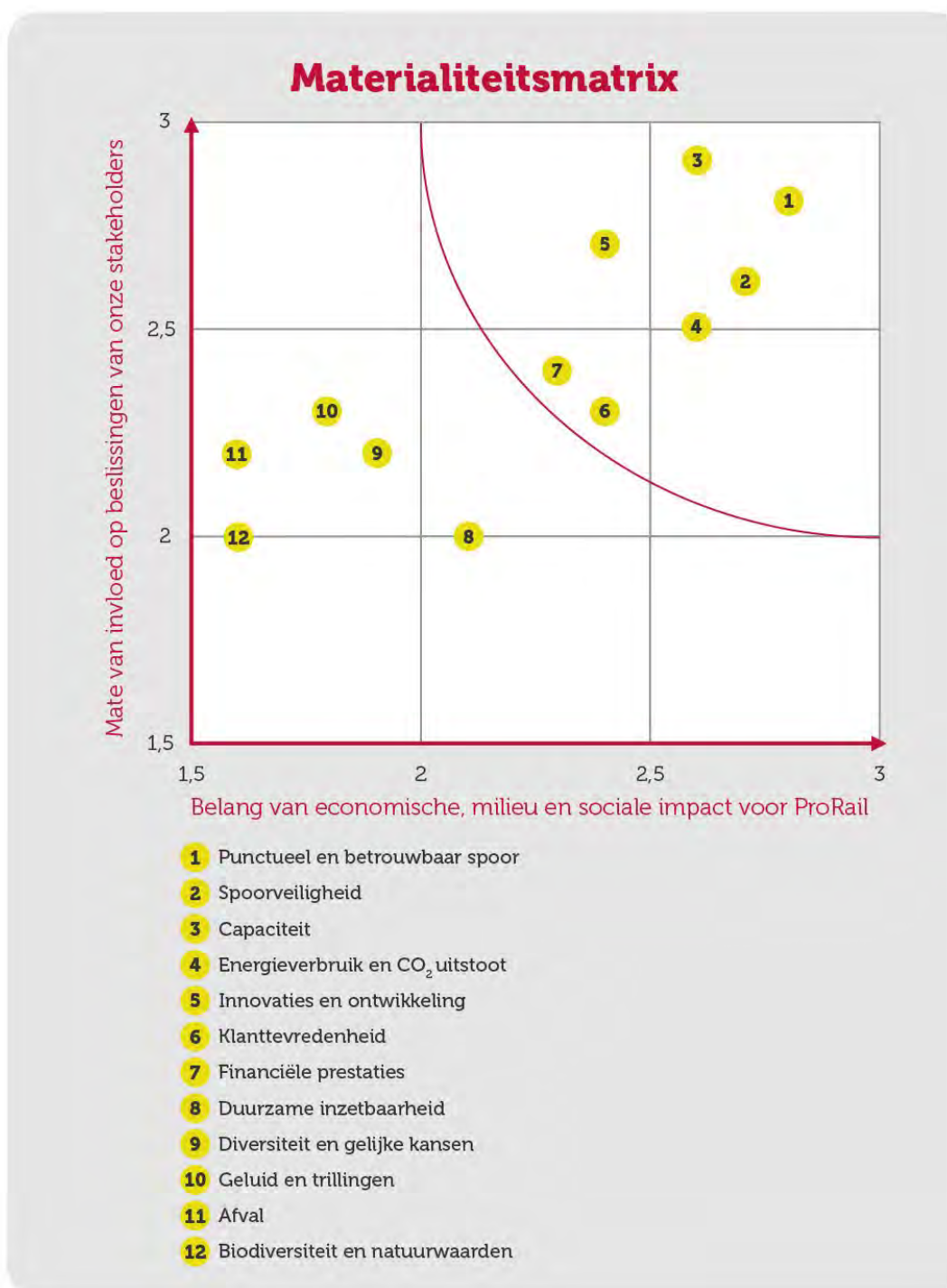
Ten opzichte van de vorige materialiteitsanalyse in 2015, hebben we bij de materialiteitsanalyse die eind 2018 is uitgevoerd een aantal thema's geactualiseerd en waar nodig opgesplitst in sub-thema's, of juist samengevoegd, voor een consistentere toepassing. De thema's vertegenwoordigen nu beter het complete spectrum van maatschappelijke en duurzaamheidsissues waar ProRail mee te maken heeft en sluiten ook beter aan bij de rapportage volgens Global Reporting Initiative (GRI). Sommige thema's zijn vanwege de grote reikwijdte opgesplitst in sub-thema's, maar voor de overzichtelijkheid logisch geclusterd onder een samenhangende noemer (Duurzame energie, energieverbruik en circulair materiaalgebruik brengen we bijvoorbeeld samen onder 'Energieverbruik en CO<sub>2</sub>-uitstoot').

De 'scores' van de respondenten hebben wij in een vergadering van de Executive Committee afgezet tegen het belang dat ProRail hecht aan de diverse thema's, waarbij de Executive Committee het gehele belang van ProRail vertegenwoordigt (inclusief medewerkers). Wij hebben de scores van 1 tot 5 omgezet naar een 3-puntsschaal (laag / midden / hoog) en weergegeven langs de assen van de matrix. Zo ontstaat een overzicht van het relatieve belang van de verscheidene materiële thema's, waarbij de thema's in de rechterbovenhoek topprioriteit hebben.

Bij de vergelijking van de matrix 2018-2019 met de matrix 2015-2017 valt op dat onze stakeholders op vrijwel alle terugkerende thema's in 2018 hoger scoorden dan in 2015. 'Duurzame inzetbaarheid' stijgt van een laag belang in 2015 naar een hoog belang in 2018. De thema's 'capaciteit', 'innovaties en ontwikkeling', 'klanttevredenheid' en 'diversiteit en gelijke kansen' zijn

nieuw in de materialiteitsmatrix 2018-2019. Voor deze thema's is in de reguliere bedrijfsvoering altijd al aandacht, maar ook voor de externe stakeholders verdienen ze een prominentere plek. Daarnaast is het sub-thema 'cybersecurity' toegevoegd aan het geclusterde thema 'veiligheid'. Cybercriminaliteit is een groeiend maatschappelijk probleem waar ProRail uiterst alert op is.

Hieronder volgt een toelichting op de materiële thema's van de enquête.



## 1. Punctueel & Betrouwbaar spoor

ProRail wil dat mensen en goederen op de verwachte tijd op hun bestemming aankomen. Dat doen we door de levering van beschikbare treinpaden te garanderen en door treinen te laten rijden volgens de geplande dienstregelingen. Door goed en preventief onderhoud proberen we verstoringen zo veel mogelijk te voorkomen. Als zich verstoringen voordoen, zetten we ons in om de afhandeling te versnellen en de impact voor onze stakeholders te beperken. We handelen zo betrouwbaar mogelijk door voorspelbaar in informatiebehoefte te voorzien.

## 2. Spoorveiligheid

Spoorveiligheid omvat vier hoofdstromen:

- *Veilig werken*  
Onze eigen medewerkers, onze opdrachtnemers en vervoerders verwachten veilige werkomstandigheden op en rond het spoor.
- *Veilig reizen*  
Reizigers en verladingspersoneel moeten kunnen rekenen op veilige infrastructuur en verkeersleiding over het spoor.
- *Veilig leven*  
Voor de samenleving en omwonenden van het spoor draagt ProRail de verantwoordelijkheid om te zorgen voor een veilige leefomgeving rond het spoor, waarbij aandacht wordt besteed aan sociale veiligheid en verkeersveiligheid.
- *Cybersecurity*  
Cybercriminaliteit neemt wereldwijd toe en is een maatschappelijk probleem. De digitalisering van de maatschappij brengt het risico met zich mee dat op afstand onrechtmatig toegang wordt verschaft tot de digitale omgeving en systemen van organisaties. Voor ProRail zou dit grote gevolgen kunnen hebben voor de betrouwbaarheid en de veiligheid van de diensten. ProRail draagt zorg voor gedegen beveiliging van haar digitale omgeving en systemen om een dergelijke situatie te voorkomen.

## 3. Capaciteit

Het thema capaciteit is onderverdeeld in de volgende sub-thema's:

- *Capaciteit*  
De vraag naar vervoer per trein groeit sterk voor zowel reizigers als goederen. Om deze vraag te faciliteren vergroten wij de capaciteit van het spoor en de stations en optimaliseren wij waar mogelijk de benutting hiervan. Waar nodig breiden we de capaciteit uit met infrastructurele aanpassingen.
- *Intermodaliteit*  
Wij kijken samen met onze partners van andere modaliteiten naar de deur-tot-deur vervoersvraag en proberen hierop optimaal in te spelen.

## 4. Energieverbruik en CO<sub>2</sub>-uitstoot

Het thema energieverbruik en CO<sub>2</sub>-uitstoot is onder te verdelen naar drie sub-thema's:

- *Duurzame energie*  
Klimaatverandering is een wereldwijd probleem. ProRail draagt bij aan verlaging van CO<sub>2</sub>-uitstoot door zoveel mogelijk duurzame energie in te kopen en waar mogelijk zelf op te wekken.
- *Energieverbruik*  
ProRail heeft invloed op het eigen energieverbruik en op dat van treinen en streeft naar reductie hiervan om bij te dragen aan verlaging van de CO<sub>2</sub>-uitstoot.
- *Duurzaam/circulair materiaalgebruik*  
ProRail stimuleert duurzaam/circulair materiaalgebruik bij aanbestedingen en draagt hiermee bij aan verlaging van de CO<sub>2</sub>-uitstoot.

## **5. Innovaties & ontwikkeling**

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

## **6. Klanttevredenheid**

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

## **7. Financiële prestaties**

ProRail staat voor de uitdaging om zo efficiënt mogelijk waarde te creëren voor de stakeholders. Van belang is de juiste balans te vinden tussen de kosten per treinkilometer (de Life Cycle Costs) en de maatschappelijke waarde op korte en lange termijn.

## **8. Duurzame inzetbaarheid**

Als werkgever hecht ProRail veel waarde aan tevreden en vitale medewerkers. ProRail biedt medewerkers de ruimte om eigenaar te worden van zijn of haar eigen loopbaan en ontwikkeling. ProRail investeert in de medewerkers met goede primaire en secundaire arbeidsvoorwaarden en de mogelijkheid om opleidingen te volgen.

## **9. Diversiteit en gelijke kansen**

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

## **10. Geluid en trillingen**

Omwonenden van het spoor kunnen last hebben van geluid of trillingen veroorzaakt door passerende treinen of werkzaamheden aan het spoor. ProRail draagt zoveel mogelijk bij aan het minimaliseren van hinder voor de omgeving.

## **11. Afval**

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

## **12. Biodiversiteit en natuurwaarden**

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

# Maatschappelijk verslagleggingsbeleid



## **Reikwijdte**

Onze MVO-verslaglegging (Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen) betreft ProRail én de keten waarin wij actief zijn. Wij concentreren ons op de informatie- en prestatie-indicatoren van ProRail zelf en de mate waarin onze prestaties van invloed zijn op de keten. 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, mede gevoed door de inhoud van de materialiteitsmatrix. Het jaarverslag 2019 biedt een goed en evenwichtig beeld van onze strategie en activiteiten.

## **Informatie- en prestatie-indicatoren**

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

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

Het meten van de indicatoren dient op betrouwbare wijze plaats te vinden. Mocht dat niet mogelijk zijn, dan melden we dat en geven we een schatting. De definities van de gerapporteerde prestatie-indicatoren zijn opgenomen in het 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 2019.

### **Consistentie**

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

### **Verslaggevingscriteria GRI**

Dit jaarverslag is opgesteld overeenkomstig de internationale standaarden van het Global Reporting Initiative (GRI) voor verslaglegging over duurzaamheid en MVO. ProRail rapporteert op basis van GRI Standards: Core option. Er is een tabel (GRI Content Index) opgenomen waaruit de voor ons van toepassing zijnde standaarden blijken, gebaseerd op de materiele onderwerpen zoals deze naar voren komen uit de materialiteitsmatrix. De GRI Content Index is voorzien van verwijzingen naar de secties van het jaarverslag waar informatie te vinden is met betrekking tot de gevraagde informatie in de standaarden. Onze maatschappelijke verslaglegging over 2019 is beoordeeld door een onafhankelijke externe accountant, wiens assurance verklaring is opgenomen in dit jaarverslag.

# GRI-verslaglegging

Deloitte Accountants heeft een assurance-opdracht uitgevoerd die gericht was op het verkrijgen van een beperkte mate van zekerheid dat de niet-financiële informatie in de hoofdstukken 'Kerncijfers', 'Het jaar 2019', 'Profiel van ProRail', 'Spoorprestaties', 'Punctueel Spoor', 'Betrouwbaar Spoor', 'Maatschappelijke prestaties', 'Medewerkers', 'Stakeholders', 'Maatschappelijk verslagleggingsbeleid' en 'GRI-verslaglegging' in het jaarverslag 2019 van ProRail in alle van materieel belang zijnde aspecten juist is weergegeven in overeenstemming met de GRI Standards (Core option) van Global Reporting Initiative, de Handreiking maatschappelijke verslaggeving van de Raad voor de Jaarverslaggeving en de interne verslaggevingscriteria van ProRail. De assurance verklaring is enkel opgenomen in het jaarverslag van ProRail B.V. en niet in het jaarverslag van Railinfratrust B.V.

## GRI Content Index

GRI Standard	Omschrijving	Verwijzing	Omissie
<b>GRI 102: Algemene indicatoren 2016</b>			
<b>Organisatieprofiel</b>			
102-1	Naam van de organisatie	Profiel (Juridische structuur), Besturing (Corporate Governance)	
102-2	Voornaamste merken, producten en/of diensten	Profiel van ProRail (Organisatie en activiteiten: Wat wij doen)	
102-3	Locatie van het hoofdkantoor van de organisatie	Profiel van ProRail (Organisatie en activiteiten: Werkgebied)	
102-4	Het aantal landen waar de organisatie actief is	Profiel van ProRail (Organisatie en activiteiten: Werkgebied)	
102-5	Eigendomsstructuur en rechtsvorm	Profiel (Organisatie en activiteiten; Juridische structuur), Corporate governance (Structuur van de onderneming)	
102-6	Afzetmarkten	Profiel van ProRail (Organisatie en activiteiten: Werkgebied), Onze waardeketen	
102-7	Omvang van de verslaggevende organisatie	Kerncijfers, Jaarrekening (Balans)	
102-8	Samenstelling medewerkersbestand	Kerncijfers (Medewerkers), Medewerkers (Diversiteit; Vrouwen in de top van ProRail), Medewerkers (Onze medewerkers; CAO), Overige niet-financiële informatie	ProRail is actief in Nederland, een weergave naar regio is niet van toepassing.
102-9	Omschrijving van de toeleveringsketen van de organisatie	Profiel van ProRail (Organisatie en activiteiten: Werkgebied), Onze waardeketen, Financiële prestaties 2018 (Effectieve bestedingen)	
102-10	Significante veranderingen voor de organisatie en de keten		Niet van toepassing: Er zijn in 2018 geen significante veranderingen geweest betreffende de omvang, structuur, eigendom of de waardeketen.
102-11	Uitleg over de toepassing van het voorzorgsprincipe door de verslaggevende organisatie	Risicomanagement	

102-12	Extern ontwikkelde economische, milieugerelateerde en sociale handvesten, principes die door de organisatie worden onderschreven	Overige niet-financiële informatie	
102-13	Lidmaatschappen van verenigingen en/of nationale internationale belangenorganisaties	Overige niet-financiële informatie	
<b>Strategie</b>			
102-14	Verklaring van de hoogste beslissingsbevoegde van de organisatie	Het jaar 2019	
<b>Ethiek en Integriteit</b>			
102-16	Beschrijving van de door de organisatie gehanteerde waarden, principes, standaarden en gedragsnormen, zoals een gedragscode	<a href="http://www.prorail.nl/corporate-governance/">www.prorail.nl/corporate-governance/</a> gedragscode	
<b>Bestuur</b>			
102-18	De bestuursstructuur van de organisatie	Corporate Governance (Raad van Commissarissen), Corporate Governance (Raad van Bestuur)	
<b>Betrokkenheid stakeholders</b>			
102-40	Overzicht van groepen belanghebbenden die de organisatie heeft betrokken	Stakeholders (Onze stakeholders), Stakeholders (In contact met onze stakeholders)	
102-41	Percentage werknemers dat onder een collectieve arbeidsovereenkomst valt	Medewerkers (Onze medewerkers; CAO)	
102-42	Uitgangspunt voor inventarisatie en selectie van belanghebbenden	Stakeholders (Onze stakeholders), Stakeholders (In contact met onze stakeholders)	
102-43	Wijze waarop belanghebbenden worden betrokken	Stakeholders (Betrokkenheid van onze stakeholders), Stakeholders (In contact met onze stakeholders)	
102-44	Belangrijkste onderwerpen en vraagstukken die uit het overleg met belanghebbenden naar voren zijn gekomen	Stakeholders (In contact met onze stakeholders)	
<b>Verslaggeving</b>			
102-45	Overzicht van alle ondernemingen die in de geconsolideerde jaarrekening zijn opgenomen en die niet onder dit verslag vallen		Niet van toepassing: ProRail heeft per jaareinde geen deelnemingen en stelt dan ook geen geconsolideerde jaarrekening op.
102-46	Proces voor het bepalen van de inhoud en specifieke afbakening van het verslag en hierbij gehanteerde uitgangspunten	Maatschappelijk verslagleggingsbeleid, Stakeholders (In contact met onze stakeholders), Maatschappelijk verslagleggingsbeleid, Stakeholders (Materialiteitsanalyse)	
102-47	Materiële onderwerpen die tijdens het proces ter bepaling van de inhoud van het verslag zijn vastgesteld	Maatschappelijk verslagleggingsbeleid, Stakeholders (Materialiteitsanalyse)	
102-48	Gevolgen van een eventuele herformulering van informatie die in een eerder verslag is verstrekt	Maatschappelijk verslagleggingsbeleid (Consistentie), Overige niet-financiële informatie	

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

#### Financiële Prestaties (GRI 201: Economische prestatie 2016)

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

#### Energieverbruik en CO<sub>2</sub> uitstoot (GRI 302: Energie 2016)

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

#### Energieverbruik en CO<sub>2</sub> uitstoot (GRI 305: Emissies 2016)

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

		Maatschappelijk verantwoord ondernemen, Maatschappelijke prestaties (Duurzaam spoor)
305-1	Directe emissies van broeikasgassen (scope 1)	Overige niet-financiële informatie
305-2	Indirecte emissies van broeikasgassen (scope 2)	Overige niet-financiële informatie
305-3	Andere indirecte emissies van broeikasgassen (scope 3)	Overige niet-financiële informatie
<b>Energieverbruik en CO<sub>2</sub> uitstoot (GRI 308: Beoordeling milieucriteria leveranciers 2016)</b>		
103-1/2/3	Managementbenadering	Maatschappelijk verslagleggingsbeleid, Stakeholders (In contact met onze stakeholders), Stakeholders (Materialiteitsanalyse), GRI-verslaglegging (Afbakening materiële thema's), Maatschappelijke prestaties (Duurzaam spoor; Duurzaam werken), Spoorprestaties (Stations- en spoorvernieuwingen)
308-1	Nieuwe leveranciers die zijn gescreend op basis van milieucriteria	Overige niet-financiële informatie
<b>PRORAIL: Punctueel en betrouwbaar spoor</b>		
103-1/2/3	Managementbenadering	Maatschappelijk verslagleggingsbeleid, Stakeholders (In contact met onze stakeholders), Stakeholders (Materialiteitsanalyse), GRI-verslaglegging (Afbakening materiële thema's), Spoorprestaties (Punctueel spoor), Spoorprestaties (Betrouwbaar spoor)
ProRail indicator	Reizigerspunctualiteit 5 minuten HRN	Spoorprestaties (Punctueel spoor)
ProRail indicator	Reizigerspunctualiteit 15 minuten HRN	Spoorprestaties (Punctueel spoor)
ProRail indicator	Reizigerspunctualiteit 5 minuten HSL	Spoorprestaties (Punctueel spoor)
ProRail indicator	Punctualiteit 3 minuten reizigersverkeer totaal	Spoorprestaties (Punctueel spoor)
ProRail indicator	Punctualiteit 3 minuten regionale series	Spoorprestaties (Punctueel spoor)
ProRail indicator	Transitotijd goederenvervoer	Spoorprestaties (Punctueel spoor)
ProRail indicator	Geleverde treinpaden	Spoorprestaties (Betrouwbaar spoor)
ProRail indicator	Klanthinder als gevolg van storingen infra	Spoorprestaties (Betrouwbaar spoor)
<b>PRORAIL: Spoorveiligheid (GRI 403: Gezond en veilig werken 2018)</b>		
103-1/2/3	Managementbenadering	Maatschappelijk verslagleggingsbeleid, Stakeholders (In contact met onze stakeholders), Stakeholders (Materialiteitsanalyse), GRI-verslaglegging (Afbakening materiële thema's), Spoorprestaties (Veiligheid; Veilig leven), Spoorprestaties (Veiligheid; Veilig reizen), Spoorprestaties (Veiligheid; Veilig werken)

403-8/9/10 Topic specific disclosures

Wij zijn voornemens uit te zoeken welke disclosure het meest van toepassing is op ProRail en haar stakeholders. Hierna zullen we acties inzetten om de definitie en de scope te bepalen, zodat we hier in de toekomst betrouwbaar over kunnen rapporteren.

ProRail indicator	Veilig werken: Aantal arbeidsveiligheidsincidenten	Spoorprestaties (Veiligheid; Veilig werken)
ProRail indicator	Veilig leven: Aantal aanrijdingen op overwegen	Spoorprestaties (Veiligheid; Veilig leven)
ProRail indicator	Veilig leven: Aantal suïcides	Spoorprestaties (Veiligheid; Veilig leven)
ProRail indicator	Veilig reizen: Aantal botsingen trein-trein	Spoorprestaties (Veiligheid; Veilig reizen)
ProRail indicator	Veilig reizen: Aantal ontsporingen	Spoorprestaties (Veiligheid; Veilig reizen)
ProRail indicator	Veilig reizen: Aantal STS-passages (roodseinpassages)	Spoorprestaties (Veiligheid; Veilig reizen)
<b>PRORAIL: Capaciteit</b>		
103-1/2/3	Managementbenadering	Maatschappelijk verslagleggingsbeleid, Stakeholders (In contact met onze stakeholders), Stakeholders (Materialiteitsanalyse), GRI-verslaglegging (Afbakening materiële thema's), Spoorprestaties (Capaciteit), Spoorprestaties (Stations- en spoorvernieuwingen)
<b>PRORAIL: Innovaties en ontwikkeling</b>		
103-1/2/3	Managementbenadering	Maatschappelijk verslagleggingsbeleid, Stakeholders (In contact met onze stakeholders), Stakeholders (Materialiteitsanalyse), GRI-verslaglegging (Afbakening materiële thema's), Spoorprestaties (Innovaties en vernieuwingen)
<b>PRORAIL: Klanttevredenheid</b>		
103-1/2/3	Managementbenadering	Maatschappelijk verslagleggingsbeleid, Stakeholders (In contact met onze stakeholders), Stakeholders (Materialiteitsanalyse), GRI-verslaglegging (Afbakening materiële thema's), Stakeholders (Betrokkenheid van onze stakeholders)
ProRail indicator	Klantoordeel reizigersvervoerders, goederenvervoerders en ladingbelanghebbenden	Stakeholders (Betrokkenheid van onze stakeholders; Tevredenheid van onze klanten)

## Afbakening materiële thema's

Materiële thema's	Bijbehorende GRI standard	Afbakening	Toeleverende industrie (materialen)	ProRail leveranciers	ProRail medewerkers	Vervoerders	Reizigers	Samenleving / omgeving
Financiële Prestaties	GRI 201: Economische prestatie				✓	✓	✓	✓
Energieverbruik en CO <sub>2</sub> -uitstoot	GRI 302: Energie		✓	✓	✓	✓		
	GRI 305: Emissies		✓	✓	✓	✓		
	GRI 308: Beoordeling milieucriteria leveranciers			✓				
Punctueel en betrouwbaar spoor						✓	✓	
Spoorveiligheid	GRI 403: Gezond en veilig werken			✓		✓	✓	✓
Capaciteit						✓	✓	
Innovaties en ontwikkeling			✓	✓		✓		
Klanttevredenheid						✓		

## Overige niet-financiële gegevens

### Aanvullende algemene informatie

#### Aanvullende informatie medewerkers

Samenstelling medewerkersbestand	De samenstelling van het medewerkersbestand is berekend op basis van het aantal medewerkers met een dienstverband in het boekjaar.
Aantal medewerkers naar dienstverband (vast/bepaalde tijd)	<p>In 2019 heeft 92,6% van de medewerkers van ProRail een vast dienstverband. De overige 7,4% van de medewerkers heeft een dienstverband voor bepaalde tijd.</p> <p>Verhouding van vrouwelijke medewerkers naar type dienstverband: 91,0 % vast, 9,0% bepaalde tijd.</p> <p>Verhouding van mannelijke medewerkers naar type dienstverband: 93,2% vast, 6,8% bepaalde tijd.</p>
Aantal medewerkers naar dienstverband (full-time/part-time)	<p>In 2019 heeft 86% van de medewerkers van ProRail een full-time dienstverband. De overige 14% van de medewerkers heeft een part-time dienstverband.</p> <p>Verhouding van vrouwelijke medewerkers naar full-time/part-time dienstverband: 62,8% full-time, 37,2% part-time.</p> <p>Verhouding van mannelijke medewerkers naar full-time/part-time dienstverband: 94,4% full-time, 5,6% part-time.</p>

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

---

**Overige aanvullende informatie**

ProRail heeft de volgende externe charters onderschreven	<ul style="list-style-type: none"> <li>- UN Global Compact principles (middels lidmaatschap UIC)</li> <li>- Meerjarenafspraken energie (MJA3)</li> <li>- Green Deal Duurzaam GWW</li> <li>- De Nederlandse Corporate Governance Code</li> <li>- CO<sub>2</sub>-prestatieladder</li> <li>- Global Reporting Initiative</li> </ul>
ProRail is aangesloten bij de volgende associaties	European Rail Infrastructure Managers (EIM), Union Internationale des Chemins de Fer (UIC), Rail Net Europe (RNE), Platform of Rail Infrastructure Managers in Europe (PRIME), Rail Cargo Information Netherlands, Railforum, NextGeneration Infrastructure, railAlert, Stichting bewuste bouwers, Raad voor Vastgoed Rijksoverheid, Rijksprojectenacademie, Stichting Klimaatvriendelijke Aanbesteden en Ondernemen, Kennis in het Groot (KING), Stichting Ondergronds Bouwen, Raad van Advies Instituut voor Bouwrecht, Adviesraad van de Raad van Arbitrage voor de bouw, Stichting Bouwpluim, Bouwreflectie, Innovatietafel, Stichting Vernieuwing Bouw, Dutch Innovation Centre for Electric Road Transport, VNO-NCW, De Slinger Utrecht.
Gevolgen van een eventuele herformulering van informatie die in een eerder verslag is verstrekt en de redenen voor deze herformulering	In het jaarverslag 2019 is geen sprake van herformulering van informatie die in een eerder verslag is verstrekt.
Verslaggevingsperiode	1 januari 2019 t/m 31 december 2019
Datum van het meest recente vorige verslag	12 april 2019
Verslaggevingscyclus	Jaarlijks
Contactpersoon voor vragen over het verslag of de inhoud daarvan	Zie: <a href="http://www.prorail.nl/contact">http://www.prorail.nl/contact</a>

---

**Aanvullende informatie energieverbruik en CO<sub>2</sub>-uitstoot**

Vanwege het ontbreken van definitieve cijfers inzake het energieverbruik en de uitstoot over 2019 rapporteren we met terugwerkende kracht over de realisatie 2018.

---

**Aanvullende informatie energieverbruik**

Het verbruik vanuit alle verschillende energiebronnen wordt omgerekend naar MJ primair energiegebruik, zoals voorgeschreven in de MJA3 systematiek, waarbij gebruik wordt gemaakt van de hierin opgenomen conversiefactoren, welke zijn vastgelegd in: <https://www.rvo.nl/sites/default/files/2019/05/Nederlandse%20energiedragerlijst%20versie%20januari%202019.pdf>

Energieverbruik binnen de organisatie uit duurzame bronnen (renewable)	Totaal energieverbruik binnen de organisatie uit duurzame bronnen in 2018 was 1.292 TJ. Dit is opgebouwd uit 1237 TJ groene elektriciteit (inclusief 9 TJ zelf opgewekte elektriciteit) en 55 TJ groen gas.
Energieverbruik binnen de organisatie uit grijze bronnen (non-renewable)	Totaal energieverbruik uit grijze bronnen in 2018 was 83 TJ. Dit is opgebouwd uit 56 TJ gewoon gas, 22 TJ stadsverwarming en 5 TJ diesel ten behoeve van noodstroomaggregaten.
Totaal elektriciteitsgebruik	Het totale elektriciteitsgebruik van ProRail bedroeg in 2018 137,4 GWh.
Totaal gasgebruik	Het totale gasverbruik van ProRail bedroeg in 2018: 3,5 mln. m <sup>3</sup> gas.
Energieverbruik buiten de organisatie	Totaal energiegebruik buiten de organisatie in 2018 bedroeg: 13.787 TJ (2017: 13.223 TJ). Dit is inclusief energieverbruik van dieseltreinen. De toename t.o.v. 2017 is het gevolg van hoger elektriciteitsgebruik van de treinen. Het dieselverbruik is gedaald.
Energie-intensiteit	De energie intensiteit van ProRail is onderverdeeld naar drie categorieën: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Stations (gerapporteerd per m<sup>2</sup>): 0,25 GJ/m<sup>2</sup></li> <li>- Infra (per km spoor): 122,35 GJ/km</li> <li>- Kantoren (per m<sup>2</sup>): 1,12 GJ/m<sup>2</sup></li> </ul> De energie intensiteit van de stations bevat elektriciteit, aardgas (incl. groen



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

De energie Efficiency Index bedroeg 108% in 2018 en heeft betrekking op energieverbruik binnen de organisatie.

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

Reductie van het energieverbruik	<p>ProRail heeft in 2018 voor 64 TJ aan procesmaatregelen getroffen, onder te verdelen in elektriciteit (28 TJ; stationsmaatregelen) en gas (36 TJ, sanering wissels).</p> <p>Het basisjaar voor het bepalen van de procesmaatregelen is 2015. Dit is gelijk aan het basisjaar van de energiedoelstellingen die zijn opgenomen in het Meerjarenplan Duurzaamheid 2016-2030.</p>
Reductie van de energiebehoefte ten aanzien van producten en diensten	<p>Door het verminderen van wissels is minder energie nodig voor het laten rijden van treinen. Ook de implementatie van Routelint zorgt voor een energiebesparing bij de treinen. De totale ketenbesparing is ongeveer 30 TJ.</p> <p>Het basisjaar voor het bepalen van de reductie in energiebehoefte van geleverde producten en diensten is 2015, gelijk aan het basisjaar voor de energiedoelstellingen die zijn opgenomen in het Meerjarenplan Duurzaamheid 2016-2030.</p>

#### **Aanvullende informatie emissies**

Om de ontwikkeling van de CO<sub>2</sub> emissie en het effect van CO<sub>2</sub> reducerende maatregelen te monitoren berekent ProRail sinds 2008 de CO<sub>2</sub> voetafdruk. De CO<sub>2</sub> voetafdruk voor 2018 is vastgelegd in de Emissie inventaris 2018 ([https://www.prorail.nl/sites/default/files/emissie-inventaris\\_2018\\_definitief.pdf](https://www.prorail.nl/sites/default/files/emissie-inventaris_2018_definitief.pdf)). Hierin zijn onder andere de grondslagen en de emissiefactoren vastgelegd die zijn gehanteerd bij de bepaling van de emissies in scope 1, 2 en 3.

Directe emissies van broeikasgassen (scope 1)	Directe emissies van broeikasgassen (CO <sub>2</sub> en CH <sub>4</sub> ) naar gewicht waren in 2018 9,39 kiloton. Dit is inclusief 1,95 kiloton emissie als gevolg van verbranding van Biogas.
Indirecte emissies van broeikasgassen (scope 2)	Indirecte emissie van broeikasgassen in Nederland in 2018 bedroeg naar gewicht 0,74 kiloton.
Andere indirecte emissies van broeikasgassen (scope 3)	De scope 3 emissies in 2018 bedroegen in totaal 2,1 kiloton. Het grootste aandeel hierin hebben de externe servers met een emissie van 1,7 kiloton. Dit is fors hoger dan opgenomen in de emissie-inventaris die in november 2019 is gepubliceerd, doordat het elektriciteitsgebruik van de servers hoger is uitgevallen dan destijds bekend was. ProRail zal naar verwachting in april 2020 een gecorrigeerde versie van de emissie-inventaris publiceren.

#### **Aanvullende informatie milieu screening leveranciers**

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

# Assurance-rapport van de onafhankelijke accountant

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

## Assurance-rapport van de onafhankelijke accountant bij de MVO informatie in het jaarverslag 2019

### *Onze conclusie*

Wij hebben de, in het jaarverslag opgenomen Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen (MVO) informatie van ProRail B.V. te Utrecht over 2019 beoordeeld. Een beoordeling 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 MVO informatie 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 en
- de gebeurtenissen en de prestaties op dat gebied in 2019

in overeenstemming met de rapportagecriteria zoals toegelicht in de sectie 'rapportagecriteria'.

De MVO informatie is opgenomen in de onderstaande hoofdstukken:

- Kerncijfers
- Het jaar 2019
- Profiel van ProRail
- Spoorprestaties
- Punctueel spoor
- Betrouwbaar spoor
- Maatschappelijke prestaties
- Medewerkers
- Stakeholders
- Maatschappelijk verslagleggingsbeleid
- GRI-verslaglegging

### *De basis voor onze conclusie*

Wij hebben onze beoordeling met betrekking tot de MVO informatie 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 MVO informatie'.

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. 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.

### ***Rapportagecriteria***

De MVO informatie dient gelezen en begrepen te worden samen met de rapportagecriteria. ProRail B.V. is verantwoordelijk voor het selecteren en toepassen van deze rapportagecriteria, rekening houdend met de van toepassing zijnde wet- en regelgeving met betrekking tot verslaggeving.

De gehanteerde rapportagecriteria voor het opstellen van de MVO informatie zijn de Sustainability Reporting Standards van het Global Reporting Initiative (GRI) op Core level en de aanvullend gehanteerde rapportagecriteria zoals toegelicht in het hoofdstuk Maatschappelijk verslagleggingsbeleid.

### ***Paragraaf ter benadrukking van de impact van COVID-19***

Het Coronavirus heeft ook invloed op ProRail B.V. In de paragraaf 'Vooruitzicht 2020' op pagina 81 heeft het management de huidige impact en haar plannen om met deze gebeurtenissen of omstandigheden om te gaan toegelicht. Ook geven zij aan dat het op dit moment voor hen niet goed mogelijk is om in te schatten wat de invloed van het Corona-virus is op de MVO prestaties van ProRail B.V. Ons oordeel is niet aangepast met betrekking tot deze aangelegenheid.

### ***Beperkingen in de reikwijdte van onze beoordeling***

In het Verslag is toekomstgerichte informatie opgenomen in de vorm van ambities, strategie, plannen, verwachtingen en ramingen. Inherent aan toekomstgerichte informatie is dat de werkelijke uitkomsten kunnen afwijken en daarom onzeker zijn. Wij geven geen zekerheid bij de veronderstellingen en de haalbaarheid van toekomstgerichte informatie in het Verslag.

### ***Verantwoordelijkheden van de Raad van Bestuur en de Raad van Commissarissen voor de MVO informatie***

De Raad van Bestuur is verantwoordelijk voor het opstellen van de MVO informatie in overeenstemming met de rapportagecriteria zoals toegelicht in de sectie 'rapportagecriteria', 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 MVO informatie en het verslaggevingsbeleid zijn uiteengezet in het hoofdstuk Maatschappelijk verslagleggingsbeleid.

De Raad van Bestuur is ook verantwoordelijk voor een zodanige interne beheersing die de Raad van Bestuur noodzakelijk acht om het opstellen van de MVO informatie mogelijk te maken zonder afwijkingen van materieel belang als gevolg van fouten of fraude.

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 MVO informatie***

Onze verantwoordelijkheid is het zodanig plannen en uitvoeren van een beoordeling 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 geringer 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 een beoordeling is daarom ook aanzienlijk lager dan de zekerheid die wordt verkregen bij een controle.

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 MVO informatie 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' (NVKS) toe. Op grond daarvan beschikken wij over een samenhangend stelsel van kwaliteitsbeheersing inclusief vastgelegde richtlijnen en procedures inzake de naleving van ethische voorschriften, professionele standaarden en andere relevante wet- en regelgeving.

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

Onze beoordeling bestond 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 entiteit;
- Het evalueren van de geschiktheid van de gebruikte rapportagecriteria, de consistente toepassing hiervan en de toelichtingen die daarover in de MVO informatie staan. Dit omvat het evalueren van de uitkomsten van de dialoog met belanghebbenden en het evalueren van de redelijkheid van schattingen door de Raad van Bestuur;
- Het verkrijgen van inzicht in de rapporteringsprocessen die ten grondslag liggen aan de gerapporteerde MVO informatie, inclusief het op hoofdlijnen kennis nemen van de interne beheersingsmaatregelen, voor zover relevant voor onze beoordeling;
- Het identificeren van gebieden in de MVO informatie met een hoger risico op misleidende of onevenwichtige informatie of afwijkingen van materieel belang als gevolg van fouten of fraude. Het op basis van deze risico-inschatting bepalen en uitvoeren van verdere werkzaamheden gericht op het vaststellen van de plausibiliteit van de MVO informatie. Deze werkzaamheden bestonden onder meer uit:
  - Het afnemen van interviews met het management (en/of relevante medewerkers) op groeps- (en bedrijfs-/divisie-/cluster-/lokaal) niveau verantwoordelijk voor de MVO strategie en -beleid en prestaties;
  - Het afnemen van interviews met relevante medewerkers verantwoordelijk voor het aanleveren van informatie voor, het uitvoeren van interne controles op, en de consolidatie van gegevens in de MVO informatie;
  - Het verkrijgen van assurance-informatie dat de MVO informatie aansluit op de onderliggende administraties van de entiteit;
  - Het op basis van beperkte deelwaarnemingen beoordelen van relevante interne en externe documentatie;
  - Het analytisch evalueren van data en trends.
- Het aansluiten van de relevante financiële informatie met de jaarrekening;
- Het evalueren van de consistentie van de MVO informatie met de informatie in het jaarverslag buiten de scope van onze beoordeling;
- Het evalueren van de algehele presentatie, structuur en inhoud van de MVO informatie;
- Het overwegen of de MVO informatie als geheel, inclusief de daarin opgenomen toelichtingen het beeld weergeeft in relatie tot het doel van de gehanteerde rapportagecriteria.

Wij communiceren met de Raad van Commissarissen onder andere over de geplande reikwijdte en timing van de beoordeling en over de significante bevindingen die uit onze beoordeling naar voren zijn gekomen.

Utrecht, 10 april 2020

Deloitte Accountants B.V.

J. Dalhuisen RA



00:01



# Jaarrekening

# Jaarrekening 2019

Balans per 31 december 2019 .....	137
Winst- en verliesrekening over 2019 .....	138
Kasstroomoverzicht 2019 .....	139
Toelichting op de balans, de winst- en verliesrekening en het kasstroomoverzicht .....	140



# Balans per 31 december 2019

(vóór verwerking van het resultaat)

Bedragen in miljoenen euro's

Activa		31 december 2019	31 december 2018
<b>Vaste activa</b>			
Immateriële vaste activa	1	217	203
Materiële vaste activa	2	18.629	18.260
		<u>18.846</u>	<u>18.463</u>
<b>Vlottende activa</b>			
Vorraden	3	15	9
Onderhanden projecten in opdracht derden	4	9	6
Vorderingen en overlopende activa	5	210	166
Liquide middelen	6	420	421
		<u>654</u>	<u>602</u>
<b>Totaal Activa</b>		<b>19.500</b>	<b>19.065</b>

Passiva		31 december 2019	31 december 2018
<b>Eigen vermogen</b>	7		
Gestort kapitaal		0,02	0,02
Wettelijke reserve		42	-
Agio		1.599	1.599
Overige reserve		-37	5
Onverdeeld resultaat		-	-
		<u>1.604</u>	<u>1.604</u>
<b>Vorzieningen</b>	8	79	37
<b>Langlopende schulden</b>	9	17.075	16.629
<b>Kortlopende schulden en overlopende passiva</b>	10	742	795
		<u>19.500</u>	<u>19.065</u>
<b>Totaal Passiva</b>		<b>19.500</b>	<b>19.065</b>

# Winst- en verliesrekening over 2019

Bedragen in miljoenen euro's

	2019	2018
<b>Netto omzet</b>		
Exploitatiebijdragen Rijksoverheid	765	745
Gebruiksvergoeding	358	340
Overige	45	43
	<b>1.168</b>	<b>1.128</b>
Geactiveerde productie eigen bedrijf	127	129
Overige bedrijfsopbrengsten	5	6
<b>Som der bedrijfsopbrengsten</b>	<b>13</b>	<b>1.263</b>
<b>Bedrijfslasten</b>	<b>14</b>	
Kosten van uitbesteed werk en andere externe kosten	-776	-774
Lonen en salarissen	-327	-316
Sociale lasten	-71	-62
Afschrijvingskosten (im)materiële vaste activa	-105	-111
Overige waardeveranderingen (im)materiële vaste activa	-6	-6
Overige bedrijfslasten	-45	1
<b>Som der bedrijfslasten</b>	<b>-1.330</b>	<b>-1.268</b>
<b>Financiële baten en lasten</b>	<b>15</b>	
Rentebaten en soortgelijke opbrengsten	-	1
Rentelasten en soortgelijke kosten	-8	-8
	<b>-8</b>	<b>-7</b>
Resultaat voor mutatie egalisatierekening	<b>16</b>	-38
Mutatie egalisatierekening	<b>17</b>	38
Resultaat voor belastingen		-
Belastingen	<b>18</b>	-
<b>Resultaat na belastingen</b>		<b>-</b>

# Kasstroomoverzicht 2019

*Bedragen in miljoenen euro's*

	2019	2018
Ontvangsten vanuit Infrastructuurfonds	940	898
Ontvangsten van vervoerders	368	302
Ontvangsten van derden	115	131
Ontvangsten beheer, onderhoud en derden projecten (OHP)	<u>1.424</u>	<u>1.331</u>
Betalingen aan leveranciers	-1.032	-1.099
Betalingen aan werknemers	-273	-203
Betalingen leveranciers en werknemers beheer, onderhoud en derden projecten (OHP)	-1.304	-1.302
Afdrachten/Ontvangsten omzetbelasting	<u>-129</u>	<u>-62</u>
Kasstroom uit bedrijfsoperaties	-10	-33
Ontvangen interest	-	-
Betaalde interest	-7	-7
Kasstroom uit operationele activiteiten	<u>-17</u>	<u>-40</u>
Ontvangsten vanuit Infrastructuurfonds	988	1.121
Ontvangsten van derden	286	173
Betalingen aan leveranciers	-1.157	-1.082
Betalingen aan werknemers	-101	-128
Kasstroom uit investeringsactiviteiten	<u>16</u>	<u>84</u>
Aflossing leningen	-	-
Kasstroom uit financieringsactiviteiten	<u>-</u>	<u>-</u>
Totale kasstroom	<u>-1</u>	<u>44</u>
Liquide middelen einde boekjaar	420	421
Liquide middelen begin boekjaar	421	377
Mutatie liquide middelen	<u>-1</u>	<u>44</u>

# 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 en acteert in deze hoedanigheid als principaal. 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 aan het Moreelsepark en geregistreerd bij de Kamer van Koophandel te Utrecht onder nummer 30124359. Uit de gegevens bij de Kamer van Koophandel blijkt tevens dat ProRail lid is van een aantal verenigingen van eigenaren. Dit heeft geen gevolgen voor de cijfers van ProRail. 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 2019, dat is geëindigd op balansdatum 31 december 2019.

## Toegepaste standaarden

De jaarrekening is opgesteld in overeenstemming met de wettelijke bepalingen van Titel 9 Boek 2 van het Burgerlijk Wetboek en de uitspraken van de Richtlijnen voor de Jaarverslaggeving, uitgegeven door de Raad voor de Jaarverslaggeving. Waar afgeweken wordt van de wettelijke bepalingen en/of de Richtlijnen voor de Jaarverslaggeving lichten wij dit toe in het onderdeel 'Presentatie' in de grondslagen. De hierna uiteengezette grondslagen voor de financiële verslaggeving zijn consistent toegepast voor de gepresenteerde perioden in deze jaarrekening, met dien verstande dat in 2019 een aantal presentatiecorrecties zijn doorgevoerd. Vergelijkende cijfers zijn hierbij eveneens aangepast, waarmee presentatie consistent is. In het

onderdeel Stelselwijziging is een aanvullende toelichting opgenomen inzake deze wijzigingen, evenals in de toelichting van de jaarrekening bij de betreffende posten.

## Stelselwijziging

ProRail heeft per 1 januari 2019 een wijziging in de grondslagen voor presentatie doorgevoerd. ProRail heeft de balans en winst- en verliesrekening beoordeeld aan de modellen zoals opgenomen in het Besluit modellen jaarrekening (model E) en de relevante definities opnieuw beoordeeld. Deze beoordeling heeft geleid tot een aantal wijzigingen in benamingen van toelichtende (sub)posten en een aantal herrubriceringen. De huidige presentatie resulteert in een betere aansluiting bij de jaarrekeningmodellen en de daarbij behorende definities.

Een aantal categorieën binnen de overige bedrijfsopbrengsten worden als gevolg van de stelselwijziging onder de Netto-omzet verantwoord (o.b.v. definitie netto omzet).

Bij de overige bedrijfslasten wordt een deel geherrubriceerd naar Uitbesteed werk en Overige externe kosten en naar Lonen en salarissen.

De wettelijke reserve is in 2018 gevormd voor het geheel aan ontwikkelingskosten van de immateriële vaste activa. In 2019 is dit heroverwogen en geconcludeerd dat het deel van de immateriële vaste activa waar geen investeringsbijdrage tegenover staat, opgenomen wordt als wettelijke reserve. Zie voor een nadere toelichting het onderdeel eigen vermogen van de jaarrekening.

### Effecten stelselwijziging

De wijzigingen als gevolg van de stelselwijziging hebben effect op de vergelijkende cijfers. De vergelijkende cijfers zijn conform het nieuwe stelsel aangepast. Onderstaand is toegelicht hoe het oude stelsel overgaat in het nieuwe stelsel, zowel qua benaming(en) als bedrag(en). De stelselwijziging heeft geen effect op het vermogen en resultaat.

### Bedrijfsopbrengsten

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2018 voor stelselwijziging	Impact stelselwijziging	2018 na stelselwijziging
<b>Netto omzet</b>			
Exploitatiebijdragen Rijksoverheid	745	-	745
Gebruiksvergoeding	340	-	340
Overige	-	43	43
	<b>1.085</b>	<b>-</b>	<b>1.128</b>
Geactiveerde productie eigen bedrijf	129	-	129
Overige bedrijfsopbrengsten	49	-43	6
<b>Som der bedrijfsopbrengsten</b>	<b>1.263</b>	<b>-</b>	<b>1.263</b>

## Bedrijfslasten

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2018 voor stelselwijziging	Impact stelselwijziging	2018 na stelselwijziging
<b>Bedrijfslasten</b>			
Kosten van uitbesteed werk en andere externe kosten	-656	-118	-774
Lonen en salarissen	-284	-32	-316
Sociale lasten	-62	-	-62
Afschrijvingskosten	-111	-	-111
Overige waardeveranderingen vaste activa	-6	-	-6
Overige bedrijfslasten	-149	150	1
<b>Som der bedrijfslasten</b>	<b>-1.268</b>	<b>-</b>	<b>-1.268</b>

## Continuïteit

Deze jaarrekening is opgesteld uitgaande van de continuïteitsveronderstelling. Eind 2016 heeft het kabinet-Rutte II besloten ProRail om te vormen tot een zelfstandig bestuursorgaan (zbo). Deze voorgenomen omvorming heeft een geplande ingangsdatum van 1 januari 2021. Deze omvorming heeft geen gevolgen voor de continuïteitsveronderstelling waarop deze jaarrekening is opgesteld.

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

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

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

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

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

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

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

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

## Presentatie

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

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

Teneinde beter aan te sluiten bij de geldstromen van de gebruikers van de jaarrekening wordt bij de opstelling van het kasstroomoverzicht niet volledig aangesloten bij de voorgeschreven terminologie, zoals opgenomen in RJ 360.

## Verbonden partijen

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

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

In 2019 hebben zich geen transacties met verbonden partijen voorgedaan op niet-zakelijke grondslag.

## Schattingen en onzekerheden

De opstelling van de jaarrekening vereist dat het management oordelen vormt en schattingen en veronderstellingen maakt die van invloed zijn op de toepassing van grondslagen en de gerapporteerde waarde van activa en verplichtingen, en van baten en lasten. De daadwerkelijke uitkomsten kunnen afwijken van deze schattingen. De schattingen en onderliggende veronderstellingen worden voortdurend beoordeeld. Herzieningen van schattingen worden opgenomen in de periode waarin de schatting wordt herzien en in toekomstige perioden waarvoor de herziening gevolgen heeft.

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

- Gebruiksduren van materiële vaste activa

## Schattingswijziging materiële vaste activa

Tot 1 januari 2018 werden een tweetal activa in de categorie dragen, geleiden, doorsnijden afgeschreven in een termijn van respectievelijk 25 en 30 jaar. Nieuwe inzichten hebben geleid tot het hanteren van een afschrijvingstermijn van 50 jaar.

Het positieve effect van deze schattingswijzigingen op de winst en verliesrekening over het boekjaar 2019 bedroeg circa EUR 1 miljoen.

## Afrondingsverschillen

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

## Financiële instrumenten

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

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

### *Handels- en overige vorderingen*

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

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

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

### *Bijzondere waardeverminderingen financiële activa*

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

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

Een bijzonder waardeverminderingverlies met betrekking tot een tegen geamortiseerde kostprijs gewaardeerd financieel actief wordt berekend als het verschil tussen de boekwaarde en de contante waarde van de verwachte toekomstige kasstromen, gediscoteerd tegen de



oorspronkelijke effectieve rente van het actief. Verliezen worden opgenomen in de winst- en verliesrekening. Rente op het aan een bijzondere waardevermindering onderhevige actief blijft verantwoord worden via oprenting van het actief met de oorspronkelijke effectieve rente van het actief.

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

## **Activa**

### ***Financiering vaste activa***

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

### ***Immateriële vaste activa***

Kosten van verwerving van intellectueel eigendom

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

### **Ontwikkelingskosten**

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

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

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

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

### ***Materiële vaste activa***

#### **Waardering**

Materiële vaste activa worden gewaardeerd tegen aanschafwaarde, verminderd met de cumulatieve afschrijvingen en bijzondere waardeverminderingen. Terreinen in de categorie

dragen, geleiden en doorsnijden en activa in de categorie werken in constructie worden gewaardeerd tegen aanschafwaarde onder aftrek van bijzondere waardeverminderingen.

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

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

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

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

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

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

#### Afschrijvingen

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

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

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

	Ondergrens	Bovengrens	Gemiddelde afschrijvingstermijn
Dragen, geleiden en doorsnijden	-	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 immateriële en materiële vaste activa. Indien deze indicatie aanwezig is, dan wordt de verwachte realiseerbare waarde van het actief bepaald. Indien deze waarde lager is dan de huidige boekwaarde, dan wordt het verschil ten laste van de winst- en verliesrekening gebracht. De aard van de activa leidt ertoe dat de realiseerbare waarde veelal niet per actief kan worden bepaald. In deze gevallen wordt de realiseerbare waarde afgeleid van de kasstroom genererende eenheid waartoe het actief behoort, in casu op ProRail totaalniveau.

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

#### Voorraden

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

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

### **Onderhanden projecten in opdracht van derden**

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

### **Overige financiële activa**

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

### **Liquide middelen**

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

### **Passiva**

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

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

#### ***Voorzieningen***

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

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

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

#### **Jubileumvoorziening**

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

#### **Reorganisatievoorziening**

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

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

#### Voorziening voor verlieslatende contracten

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

#### Voorziening AK

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

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

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

#### Overige voorzieningen

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

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

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

#### **Investeringsbijdrage**

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

#### **Pensioenen**

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

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

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

### ***Egalisatierekening***

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

### **Resultaatbepaling**

#### ***Opbrengstverantwoording***

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

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

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

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

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

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

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

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

##### **Overige bedrijfsopbrengsten**

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

### ***Kosten***

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

bekend zijn geworden en wordt voldaan aan de voorwaarden voor het opnemen van voorzieningen.

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

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

### ***Belastingen***

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

## **Grondslagen voor het kasstroomoverzicht**

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

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

ProRail B.V. heeft voor het boekjaar 2019 de benamingen onder de kasstroom uit operationele activiteiten beoordeeld en aan de stromen met betrekking tot ontvangsten en betalingen beheer en onderhoud de omschrijving 'derden projecten (OHP)' toegevoegd. Met deze toevoeging sluit de omschrijving beter aan met de inhoud van de geldstromen.

Daarnaast is in het kader van een betere aansluiting bij de in de Richtlijnen benoemde benamingen, gekozen om de categorie 'Apparaat en personeel' binnen de operationeel activiteiten te splitsen in 'Betalingen aan leveranciers' en 'Betalingen aan werknemers'. Deze verschuiving is eveneens toegepast op de vergelijkende cijfers. Het bedrag vermeld bij de geldstroom 'Apparaat en personeel' á EUR -400 miljoen ultimo 2018 is gesplitst in 'Betalingen aan werknemers' á EUR -203 miljoen en 'Betalingen aan leveranciers' á EUR -197 miljoen.

## **Bepaling reële waarde**

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

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

# 1. Immateriële vaste activa

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	Kosten van verwerving intellectueel eigendom	Ontwikkelingskosten	Totaal
<b>Stand per 31 december 2018</b>			
Aanschafwaarde	242	67	309
Cumulatieve afschrijvingen	-106	-	-106
<b>Boekwaarde</b>	<b>136</b>	<b>67</b>	<b>203</b>
<b>Mutaties in de boekwaarde</b>			
Herrubricering	-136	136	-
Investeringen	-	33	33
Desinvesteringen	-	-5	-5
Afschrijvingen	-	-20	-20
Overige mutaties	-	6	6
<b>Saldo</b>	<b>-136</b>	<b>150</b>	<b>14</b>
<b>Stand per 31 december 2019</b>			
Aanschafwaarde	-	343	343
Cumulatieve afschrijvingen	-	-126	-126
<b>Boekwaarde</b>	<b>-</b>	<b>217</b>	<b>217</b>

Om de transparantie van de jaarrekening te vergroten en gezien het stijgende aandeel van de immateriële vaste activa wordt deze post sinds jaarrekening 2018 separaat in onze balans gepresenteerd. ProRail heeft in 2019 ten aanzien van de post IMVA nader onderzoek gedaan naar de classificatie van de geïdentificeerde IMVA (ontwikkelingskosten of kosten van verwerving intellectueel eigendom). Hieruit is gebleken dat herrubricering van de categorie kosten van verwerving van intellectueel eigendom naar ontwikkelingskosten van toepassing is. Totaalbedrag van de herrubricering binnen de immateriële vaste activa bedraagt EUR 136 miljoen en is prospectief verwerkt in de jaarrekening 2019. De herrubricering heeft geen effect op de winst en verliesrekening. Het effect op de hoogte van de wettelijke reserve van deze herrubricering is toegelicht bij het eigen vermogen.

In de ontwikkelingskosten zijn onder andere kosten geactiveerd inzake ERTMS (EUR 67 miljoen), Spoorweb, het informatie-, communicatie- en samenwerkingsplatform van ProRail (EUR 25 miljoen), TVP (Trein Vrije Periode) planningsysteem (EUR 14 miljoen) en het ERP pakket SAP 4 Hana (S4H) (EUR 13 miljoen).

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



## 2. Materiële vaste activa

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	<b>Dragen, geleiden en doorsnijden</b>	<b>Energie</b>	<b>Beheersen en communicatie</b>	<b>Beveiligen</b>	<b>Transfer</b>	<b>Werken in constructie</b>	<b>Totaal</b>
<b>Stand per 31 december 2018</b>							
Aanschafwaarde	17.878	2.354	1.244	2.217	2.848	990	27.531
Cumulatieve afschrijvingen	-5.510	-908	-833	-1.247	-773	-	-9.271
<b>Boekwaarde</b>	<b>12.368</b>	<b>1.446</b>	<b>411</b>	<b>970</b>	<b>2.075</b>	<b>990</b>	<b>18.260</b>
<b>Mutaties in de boekwaarde</b>							
Investeringen	-	-	-	-	-	963	963
Ingebruikname	616	50	63	85	69	-883	-
Desinvesteringen	-17	-	-	-	-	-	-17
Afschrijvingen	-312	-55	-62	-71	-70	-	-570
Bijzondere waardeverminderingen	-	-	-	-	-	-	-
Overige mutaties	3	-4	-1	2	-	-7	-7
<b>Saldo</b>	<b>290</b>	<b>-9</b>	<b>-</b>	<b>16</b>	<b>-1</b>	<b>73</b>	<b>369</b>
<b>Stand per 31 december 2019</b>							
Aanschafwaarde	18.435	2.399	1.302	2.271	2.898	1.063	28.368
Cumulatieve afschrijvingen	-5.777	-962	-891	-1.285	-824	-	-9.739
<b>Boekwaarde</b>	<b>12.658</b>	<b>1.437</b>	<b>411</b>	<b>986</b>	<b>2.074</b>	<b>1.063</b>	<b>18.629</b>

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

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

## Categorieën materiële vaste activa

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	<b>Dragen, geleiden en doorsnijden</b>	<b>Energie</b>	<b>Beheersen en communicatie</b>	<b>Beveiligen</b>	<b>Transfer</b>
Terreinen	836	-	-	-	-
Aardebaan (inclusief faciliteiten)	1.055	-	-	-	-
Gebouwen	251	-	-	-	-
Bovenbouw (inclusief ballast)	3.473	-	-	-	-
Bruggen	3.832	-	-	-	-
Tunnels	2.083	-	-	-	-
Overig Dragen, geleiden en doorsnijden: o.a. overwegen en geluidsschermen	1.128	-	-	-	-
Overig Beheersen en communicatie: o.a. hard- software, apparatuur	-	-	411	-	-
Bovenleiding en draagconstructies	-	843	-	-	-
Onderstations/voedingsinstallaties	-	594	-	-	-
Baanvak- en emplacementsbeveiliging	-	-	-	986	-
Perrons, inclusief overkappingen	-	-	-	-	909
Toegang tot perrons (zoals: roltrappen, liften, bruggen en tunnels)	-	-	-	-	472
Publiek aandeel in stationsgebouwen	-	-	-	-	446
Fietsenstallingen	-	-	-	-	247
	<b>12.658</b>	<b>1.437</b>	<b>411</b>	<b>986</b>	<b>2.074</b>

## Investeringsen

De bruto investeringen in materiële vaste activa bedroegen in 2019 EUR 988 miljoen en zijn 3,2% hoger dan in 2018 (EUR 957 miljoen). In de verloopstaat materiële vaste activa zijn de projectgerelateerde kosten die niet voor activering in aanmerking komen van EUR 25 miljoen in mindering gebracht op de investeringen. Van het totaal aan bruto investeringen in 2019 is EUR 723 miljoen gefinancierd door ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (2018: EUR 790 miljoen) en EUR 265 miljoen door derden (2018: EUR 167 miljoen).

## Ingebruikname

De in gebruik genomen vaste activa bedraagt in 2019 EUR 883 miljoen en heeft onder andere betrekking op bovenbouwvernieuwingsprojecten, onderdoorgangen en bruggen. Ook de spoorverdubbeling Zevenaar-Didam en het realiseren van de snelheidsverhoging op het traject Naarden-Bussum is hier onderdeel van.

## Overige mutaties

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

### 3. Voorraden

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	<b>2019</b>	<b>2018</b>
Aanschafwaarde voorraad onderdelen	16	10
Voorziening incurant	-1	-1
	<b>15</b>	<b>9</b>

De boekwaarde van de voorraden die op balansdatum zijn gewaardeerd tegen lagere opbrengstwaarde, bedraagt EUR 1 miljoen (2018: EUR 1 miljoen). De mutatie in voorziening incurant is ten laste van de winst en verliesrekening gekomen. De voorraadwaardering op basis van de actuele waarde wijkt niet materieel af van bovenstaande waardering.

### 4. Onderhanden projecten in opdracht van derden

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

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	<b>2019</b>	<b>2018</b>
Stand vordering omgevingswerken per 1 januari	3	17
Kosten in het boekjaar	98	91
Gedeclareerde bedragen in het boekjaar	-99	-105
<b>Stand vordering omgevingswerken per 31 december</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
Onderhanden projecten in opdracht van derden	9	6
Vooruitgefactureerde bedragen aan derden	7	3
<b>Stand vordering omgevingswerken per 31 december</b>	<b>2</b>	<b>3</b>

## 5. Vorderingen en overlopende activa

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2019	2018
Vorderingen op derden	74	55
Overige kortlopende vorderingen	125	92
Overlopende activa	11	19
	<b>210</b>	<b>166</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 1 miljoen (2018: EUR 3 miljoen). Alle posten hebben een resterende looptijd korter dan een jaar.

### Vorderingen op derden

Het saldo vorderingen op derden bestaat uitsluitend uit vorderingen op debiteuren, voornamelijk in het kader van gefactureerde projectkosten en gebruiksvergoedingen aan derden.

### Overige kortlopende vorderingen

In de overige vorderingen ultimo 2019 is onder andere een bedrag inzake nog te factureren gebruiksvergoeding van EUR 28 miljoen opgenomen (2018: EUR 27 miljoen).

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2019	2018
Vorderingen omzetbelasting	28	-
Vorderingen op Rijksoverheid	32	5
Overige vorderingen	65	87
	<b>125</b>	<b>92</b>

### Overlopende activa

De overlopende activa bestaan uit vooruitbetalingen. Bij vooruitbetalingen met een langlopend karakter zijn tevens bankgaranties afgegeven. Voor details omtrent de garanties verwijzen wij naar de sectie liquide middelen. Het totaalbedrag bedrag dat langlopend is bedraagt per ultimo 2019 EUR 2,5 miljoen.

## 6. Liquide middelen

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2019	2018
<b>Totaal banktegoeden</b>	<b>420</b>	<b>421</b>

ProRail houdt haar banktegoeden aan op een speciale rekening bij het ministerie van Financiën conform de Comptabiliteitswet.

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

In de liquide middelen is een bedrag van EUR 0,7 miljoen (2018: EUR 0,7 miljoen) aan afgegeven garanties voor met name huurovereenkomsten begrepen. Over dit bedrag kan ProRail niet vrij beschikken.

## 7. Eigen vermogen

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	<b>Gestort kapitaal</b>	<b>Wettelijke reserve</b>	<b>Agio</b>	<b>Overige reserves</b>	<b>Onverdeeld resultaat</b>	<b>Totaal</b>
Stand per 31 december 2018	0,02	67	1.599	-62	-	1.604
Effect stelselwijziging wettelijke reserve	-	-67	-	67	-	-
Stand per 31 december 2018 na stelselwijziging	0,02	-	1.599	5	-	1.604
Mutaties						
Herrubricering immateriële vaste activa	-	42	-	-42	-	-
Mutatie reserve	-	-	-	-	-	-
Resultaat lopend boekjaar	-	-	-	-	-	-
<b>Stand per 31 december 2019</b>	<b>0,02</b>	<b>42</b>	<b>1.599</b>	<b>-37</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 (2018: 44 aandelen) en bedraagt EUR 19.800 (2018: EUR 19.800). Alle geplaatste en volgestorte aandelen zijn via Railinfratrust B.V. (statutair gevestigd te Utrecht) in handen van de Nederlandse Staat, waarvoor het aandeelhouderschap is ondergebracht bij het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, gevestigd te 's-Gravenhage.

## Wettelijke reserve

De post wettelijke reserve bestaat uit een wettelijke reserve voor geactiveerde ontwikkelingskosten. In 2019 is hierop een stelselwijziging toegepast, waarbij de wettelijke reserve is gevormd voor het deel van de immateriële vaste activa waar geen investeringsbijdrage tegenover staat. Deze stelselwijziging heeft geen effect op het resultaat en is retrospectief verwerkt. In verband met de prospectieve herrubricering binnen de immateriële activa is de waarde van de wettelijke reserve aangepast. Het effect van deze aanpassing bedraagt EUR 42 miljoen. Voor een nadere inhoudelijke toelichting op deze presentatiewijziging verwijzen wij naar de toelichting zoals opgenomen onder de immateriële vast activa.

## 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 2019 is een nettoresultaat van EUR – miljoen (2018: EUR – miljoen) behaald.

## Voorstel tot resultaatsbestemming

Conform de subsidiebeschikking vanuit het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat voegen wij het resultaat over het boekjaar toe aan de egalisatierekening. Hiermee is het uiteindelijk resultaat van het boekjaar altijd nihil en is verdere bestemming hiervan niet van toepassing.

## 8. Voorzieningen

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	Stand per 31 december 2018	Toevoegingen	Onttrekkingen	Vrijval	Stand per 31 december 2019
Jubileumuitkeringen	9,1	1,5	-0,7	-	9,8
Reorganisatiekosten	2	-	-	-	2
Verlieslatende contracten	4	1	-2	-2	1
Voorziening AK	19	1	-	-	20
Voorziening uit hoofde van claims, geschillen en rechtsgedingen	3	42	-	-3	42
Overige	-	4	-	-	4
<b>Totaal</b>	<b>37</b>	<b>51</b>	<b>-3</b>	<b>-5</b>	<b>79</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 2019.

De gehanteerde veronderstellingen zijn als volgt:

	2019	2018
Disconteringsvoet	0,40%	1,16%
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 0,7 miljoen.

## Reorganisatievoorziening

In de reorganisatievoorziening zijn de kosten als gevolg van lopende herstructurering opgenomen die niet in verband staan met de doorlopende activiteiten van de onderneming. Het geheel van het bedrag heeft een langlopend karakter.

## Verlieslatende contracten

De opgenomen voorziening is verantwoord inzake het verschil tussen verwachte voordelen uit bepaalde overeenkomsten te ontvangen na balansdatum en de onvermijdbare kosten om aan de verplichtingen in het betreffende contract te voldoen. Voor een nadere duiding verwijzen wij naar de grondslagen bij deze jaarrekening. De voorziening verlieslatende contracten heeft een kortlopend karakter.

## Voorziening AK

Dit betreft een reservering voor verwachte tekorten op de dekking van de kosten voor Projectmanagement, Engineering, Administratie en Toezicht (PEAT) die gemaakt worden in de planuitwerkingsfase en de realisatiefase van een project. Het geheel van het bedrag heeft een langlopend karakter.

## Voorziening voor claims en juridische procedures

De voorziening is bestemd ter dekking van de mogelijke uitkomsten inzake lopende claims en procedures. Het langlopend gedeelte van deze voorziening bedraagt EUR 28 miljoen.

## Voorzieningen overig

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

## 9. Langlopende schulden

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2019	2018
Onderhandse leningen	148	148
Pensioenpremie	-	4
Overlopende passiva	16.927	16.477
	<b>17.075</b>	<b>16.629</b>

### Onderhandse leningen

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	Ministerie van Financiën	Institutionele beleggers	Totaal	
<b>Stand per 31 december 2018</b>		75	73	148
Mutaties				
Toevoegingen		-	-	-
Aflossingen		-	-	-
<b>Stand per 31 december 2019</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
	<b>75</b>	<b>-</b>	<b>73</b>	<b>148</b>

### Reële waarde

De reële waarde van de onderhandse leningen bedraagt EUR 190 miljoen (2018: EUR 194 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>	<b>Totaal</b>
Verplichting premiepad – kortlopend	13
Verplichting premiepad – langlopend	4
Stand per 31 december 2018	17
Mutaties	
Toevoeging	-
Onttrekking	-13
Vrijval	-
<b>Stand per 31 december 2019</b>	<b>4</b>
Verplichting premiepad – kortlopend	4
Verplichting premiepad – langlopend	-
<b>Stand per 31 december 2019</b>	<b>4</b>

## Overlopende passiva

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	<b>2019</b>	<b>2018</b>
Vooruitontvangen omgevingswerken	175	169
Investeringsbijdragen	16.752	16.308
	<b>16.927</b>	<b>16.477</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. Gezien de negatieve rente per ultimo 2019 heeft geen oprenting plaatsgevonden (2018: 0,386 %). Ten aanzien van de aanwending bij onderhoud wordt verondersteld dat deze gelijk is aan de jaarlijkse bijdragen en oprenting over de gestorte afkoopsommen (EUR 8 miljoen). Eventuele afwijkingen van deze aanname worden direct in de winst- en verliesrekening verantwoord. Indien niet langer sprake is van een verplichting tot vernieuwing leidt dit tot een vrijval. In 2019 was de vrijval nihil. De verantwoorde bijdrage inzake omgevingswerken heeft overwegend een langlopend karakter.

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	Onderhoud	Vernieuwing	Totaal
Omgevingswerken – kortlopend	8	2	10
Omgevingswerken – langlopend	33	136	169
<b>Stand per 31 december 2018</b>	<b>41</b>	<b>138</b>	<b>179</b>
Mutaties			
Bijdragen	11	4	15
Oprenting	-	-	-
Aanwending	-8	-1	-9
Vrijval	-	-1	-1
<b>Stand per 31 december 2019</b>	<b>44</b>	<b>140</b>	<b>184</b>
Omgevingswerken – kortlopend	8	1	9
Omgevingswerken – langlopend	36	139	175
<b>Stand per 31 december 2019</b>	<b>44</b>	<b>140</b>	<b>184</b>

## Investeringsbijdragen

De investeringsbijdragen betreffen de bijdragen van de Rijksoverheid en van derden voor de financiering van investeringen in (im)materiële vaste activa. Deze gelden worden op de balans verantwoord.

De vrijval vindt plaats in de vorm van amortisaties naar rato van de afschrijvingskosten op de desbetreffende (im)materiële vaste activa. Het aandeel waarover niet wordt afgeschreven heeft betrekking op terreinen en bedraagt EUR 666 miljoen (2018: EUR 664 miljoen).

Onder de investeringsbijdragen is een bedrag van EUR 56 miljoen (2018: EUR 36 miljoen) opgenomen voor verwachte tekorten op de dekking van de kosten voor Projectmanagement, Engineering, Administratie en Toezicht (PEAT) die gemaakt worden in de planuitwerkingsfase en de realisatiefase van een project (AK schommelfonds).

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	Rijksoverheid	Derden	Totaal
Investeringsbijdrage - kortlopend	450	58	508
Investeringsbijdrage - langlopend	13.888	2.420	16.308
<b>Stand per 31 december 2018</b>	<b>14.338</b>	<b>2.478</b>	<b>16.816</b>
Mutaties			
Ontvangen bijdragen	695	256	951
Desinvesteringen	-36	-5	-41
Afschrijvingen	-429	-56	-485
Overige mutaties	4	10	14
<b>Stand per 31 december 2019</b>	<b>14.572</b>	<b>2.683</b>	<b>17.255</b>
Investeringsbijdrage - kortlopend	424	79	503
Investeringsbijdrage - langlopend	14.148	2.604	16.752
<b>Stand per 31 december 2019</b>	<b>14.572</b>	<b>2.683</b>	<b>17.255</b>

## Ontvangen bijdragen

De toevoegingen van de investeringsbijdragen betreffen de ontvangen bijdragen van de Rijksoverheid voor 2019 van EUR 695 miljoen (2018: EUR 757 miljoen) en van derden, met name gemeenten en provincies van EUR 256 miljoen (2018: EUR 145 miljoen).

### Desinvesteringen

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

### Afschrijvingen

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

### Overige mutaties

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

## 10. Kortlopende schulden en overlopende passiva

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2019	2018
Leveranciers en handelscrediteuren	26	17
Belastingen en sociale lasten	20	28
Overige kortlopende schulden	237	246
Overlopende passiva	459	503
	<b>742</b>	<b>795</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.

### Belastingen en sociale lasten

De kortlopende schulden inzake belastingen en sociale lasten bestaan uit de te betalen loonheffing over december 2019 van EUR 20 miljoen (2018: EUR 17 miljoen). In 2018 was eveneens een bedrag van EUR 11 miljoen af te dragen omzetbelasting opgenomen. In 2019 betreft dit een positie te vorderen omzetbelasting.

### Overige kortlopende schulden

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2019	2018
Schulden aan Rijksoverheid	42	23
Vooruitontvangen subsidiebedragen	83	80
Personeelsaanspraken (vakantiegeld en vrijetijdsaanspraken)	14	14
Pensioen - verplichting premiepad	4	-
Nog te ontvangen facturen	81	112
Overige kortlopende schulden	13	17
	<b>237</b>	<b>246</b>

## Schulden aan Rijksoverheid

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

## Vooruitontvangen subsidiebedragen

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2019	2018
Voorfinanciering van geoormerkte programma's	2	7
Vooruit ontvangen subsidiegelden aanleg (MIRT)	2	2
Vooruit ontvangen subsidie kapitaallasten en onderhoud (BOV)	-	0
Vooruit ontvangen gelden van lagere overheden en derden	79	69
FENS projecten	-	2
<b>Stand per 31 december</b>	<b>83</b>	<b>80</b>

## Pensioen - verplichting premiepad

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

## Overige kortlopende schulden

In de overige kortlopende schulden is per ultimo 2019 een bedrag van EUR 7 miljoen verantwoord inzake vooruitontvangen bedragen betreffende onderhanden projecten derden.

## Overlopende passiva

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2019	2018
Investeringsbijdragen	503	508
Vooruitontvangen omgevingswerken	9	10
Egalisatierekening	-53	-15
	<b>459</b>	<b>503</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 (im)materiële vaste activa.

## Vooruitontvangen omgevingswerken

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

## Egalisatierekening

Voor een nadere toelichting inzake de egalisatierekening verwijzen wij naar de grondslagen van de jaarrekening. Het verloop van de egalisatierekening in 2019 is als volgt:

Bedragen in miljoenen euro's	2019	2018
Stand per 1 januari	-15	-3
Mutaties		
Resultaat	-38	-12
Overige	-	-
<b>Stand per 31 december</b>	<b>-53</b>	<b>-15</b>

### Mutatie resultaat

Het resultaat 2019 van EUR 38 miljoen negatief (2018: EUR 12 miljoen negatief) betreft het verschil tussen de verleende subsidie in 2019 en de werkelijke kosten van de door subsidieverlener opgedragen taken.

# 11. Financiële instrumenten

## Algemeen

De in deze toelichting opgenomen gegevens verschaffen informatie die behulpzaam is bij het schatten van de omvang van risico's die verbonden zijn aan zowel de in de balans opgenomen als de niet in de balans opgenomen financiële instrumenten. Het betreft hier elke overeenkomst die leidt tot een financieel actief bij één partij en een financiële verplichting of eigenvermogensinstrument bij een andere partij. Hieronder vallen traditionele financiële instrumenten, zoals vorderingen, schulden en effecten.

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

## Kredietrisico

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

## 12. Niet in de balans opgenomen verplichtingen en regelingen

### Concessie

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

ProRail stelt jaarlijks een beheerplan op met concrete doelstellingen voor dat jaar. ProRail meet haar prestaties aan de hand van afgesproken kernprestatie-indicatoren en rapporteert elk kwartaal aan het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

### Investeringsverplichtingen

De aangegane financiële verplichtingen inzake investeringen en onderhanden projecten bedroegen per ultimo 2019 circa EUR 1,1 miljard (2018: EUR 1,0 miljard). De afloop van de investeringsverplichtingen en de nieuwe investeringsverplichtingen zijn daarmee van vergelijkbare omvang.

### Meerjarencontracten

ProRail heeft overeenkomsten afgesloten voor schoonmaak en onderhoud transferruimten van stations met een waarde van circa EUR 68 miljoen per jaar. Deze beheerovereenkomsten zijn afgesloten met een onbepaalde looptijd. Daarnaast heeft ProRail zich contractueel vastgelegd voor de hieronder opgesomde zaken:

Aangegane verplichtingen naar vervaltermijnen in miljoenen euro's	< 1 jaar	1-5 jaar	> 5 jaar	Totaal
Prestatie Gericht Onderhoud contracten (PGO) voor onderhoud aan de spoorinfra	164	440	46	650
Output Proces Contracten (OPC) voor onderhoud aan de spoorinfra *	12	-	-	12
Huisvesting (huur en servicekosten)	8	11	3	22
ICT-Beheer	56	26	-	82
Onderhoud beveiligingssystemen, liften en roltrappen	13	51	146	210
Diverse overeenkomsten	41	86	5	132
	<b>294</b>	<b>614</b>	<b>200</b>	<b>1.108</b>

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

### Milieuvergunningen

Milieuwetgeving verplicht ProRail om milieuvergunningen te verkrijgen voor haar emplacements. In deze milieuvergunningen is de toegestane milieu ruimte geregeld, dat wil zeggen de hoeveelheid geluid dat mag worden gemaakt en welk risico vanwege het rangeren met gevaarlijke stoffen toelaatbaar is. De verplichtingen die hieruit voortvloeien hebben geleid tot (geluids-)bron bestrijdende maatregelen aan het rijdend materieel.

Het Uitvoeringsprogramma Geluid Emplacements (UPGE) is erop gericht dat na afronding van het programma alle emplacements voldoen aan de geluidsnormen uit de Handreiking industrielawaai en vergunningverlening 1998 (beoordeeld volgens de Circulaire piekgeluiden

spoorwegemplacements d.d. 19 december 2003) dan wel aan de eisen uit de milieuvergunning als die hogere waarden dan de Handreiking toelaten.

Het programma bestaat enerzijds uit de deelprogramma's 'terugdringen booggeluid' en 'terugdringen voeggeluid' en anderzijds uit een aantal deelprojecten op emplacementen waar extra maatregelen (geluidsschermen en/of gevelmaatregelen) nodig zijn om aan de normen te kunnen voldoen. De deelprogramma's 'terugdringen booggeluid' en 'terugdringen voeggeluid' zijn in 2013 afgerond. De deelprojecten op emplacementen waar extra maatregelen nodig zijn, zijn op drie locaties na afgerond. De realisatie van deze locaties heeft vertraging opgelopen als gevolg van stagnatie in het aanvragen of een hoger beroep op de omgevingsvergunning milieu of omgevingsvergunning bouw. Op basis van de huidige inzichten zal op zijn vroegst in 2024 de laatste locatie zijn opgeleverd. Dit is sterk afhankelijk van eventuele (hogere) beroepen. Bij twee van de drie resterende locaties is er nog geen uitspraak van de Raad van State inzake de hoger beroepzaken. Bij de derde locatie is er nog geen overeenstemming bereikt met het bevoegd gezag over de milieuvergunning.

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft voor het UPGE een totaalbudget van € 104 miljoen ter beschikking gesteld. Het oorspronkelijke totaalbudget was € 107 miljoen. Hiervan is € 3 miljoen overgeboekt naar het project emplacement Den Haag Centraal, ten behoeve van het uitvoeringsprogramma geluid binnen dit project.

## 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 bedraagt vanaf 2016 als gevolg van de nieuwe overeenkomst met het Spoorwegpensioenfonds 24%. Als gevolg van de aanvullende afspraken is per saldo sprake van een jaarlijks stijgend percentage. Het percentage is in 2019 gestegen naar 18,3% (2018: 16,2%). 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 111,1% per 31 december 2019 (110,3% per 31 december 2018).

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

## Claims

ProRail B.V. is gegeven de aard van het bedrijf van tijd tot tijd betrokken in rechtsgeschillen naar aanleiding van ingediende, doch betwiste claims. Mede gebaseerd op juridisch advies, is een voorziening opgenomen inzake een beperkt aantal lopende zaken en is ProRail voorts van mening dat de uitkomst van de overige lopende zaken geen invloed van materiële betekenis zal hebben op de financiële positie van ProRail B.V. ofwel per ultimo boekjaar geen betrouwbare schatting te bepalen is van de uitkomst van deze zaken. Daarnaast is het mogelijk dat voor een deel van een verantwoorde claim op basis van verhaalsrecht een vordering verantwoord kan worden. Dergelijke vorderingen worden enkel verantwoord wanneer hier voldoende zekerheid over is.

## Overig

In de overeenkomsten PGO zijn tussen de partijen afspraken gemaakt inzake zogeheten bonus/malus regelingen. Waar per ultimo van het kalenderjaar duidelijk is welke vordering/verplichting hieruit voortvloeit voor ProRail zijn deze verantwoord onder respectievelijk de overige Vorderingen/overige schulden. Indien sprake is van een schattingselement bij de bonus, dan worden deze verantwoord onder de overige voorzieningen.

## Meldingen

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

# 13. Bedrijfsopbrengsten

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2019	2018
Exploitatiebijdragen Rijksoverheid	765	745
Gebruiksvergoeding	358	340
Overige netto omzet	45	43
Geactiveerde productie eigen bedrijf	127	129
Overige bedrijfsopbrengsten	5	6
	<b>1.300</b>	<b>1.263</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>	2019	2018
Initiële beschikking op (subsidie-)aanvraag	1.004	925
Aanvullende subsidiebeschikking	141	199
Vaststelling subsidie	-	-
	<b>1.145</b>	<b>1.124</b>
Overige (project-)beschikkingen	53	44
Overloop vanuit beschikkingen voorgaand jaar	-	-
	<b>53</b>	<b>44</b>
	<b>1.198</b>	<b>1.168</b>
Financiering investeringswerken	-427	-413
Beschikte middelen	-19	-9
Overheveling projecten naar volgend jaar	13	-
	<b>-433</b>	<b>-422</b>
<b>Totaal exploitatiebijdragen</b>	<b>765</b>	<b>745</b>



## Gebruiksvergoeding

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	<b>2019</b>	<b>2018</b>
Opbrengsten gebruiksvergoeding	365	349
Prestatieregelingen	-7	-9
	<b>358</b>	<b>340</b>

De in rekening gebrachte gebruiksvergoeding over 2019 bedraagt EUR 358 miljoen (2018: EUR 340 miljoen), waarvan het merendeel betrekking heeft op personenvervoerders. Deze bedragen hebben betrekking op de aan spoorwegondernemingen in rekening gebrachte vergoedingen voor het gebruik van het gemengde net inclusief HSL-Zuid en Betuweroute.

### Overige netto omzet

De overige netto-omzet bestaat uit onder andere uit periodieke ontvangsten lagere overheden, opbrengsten inzake de levering van reisinformatie aan vervoerders en opbrengsten voor projectstudies en bedraagt EUR 45 miljoen over 2019 (EUR 2018: 43 miljoen).

### Geactiveerde productie eigen bedrijf

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

### Overige bedrijfsopbrengsten

Overige opbrengsten bedragen ultimo 2019 EUR 5 miljoen (2018: 6 miljoen) en bestaan uit opbrengsten die niet tot de netto-omzet van ProRail behoren, zoals vergoedingen voor detachering van medewerkers.

# 14. Bedrijfslasten

## Kosten uitbesteed werk en andere externe kosten

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2019	2018
Kosten van uitbesteed werk	-659	-675
Overige externe kosten	-117	-99
<b>Totaal kosten van uitbesteed werk en andere externe kosten</b>	<b>-776</b>	<b>-774</b>

Onder de categorie kosten uitbesteed werk en andere externe kosten worden alle diensten verantwoord die ProRail inkoop. Daarnaast alle externe kosten die we maken (b.v. boetes/belastingen). De inkopen en externe kosten hebben betrekking op alle activiteiten van ProRail en worden verantwoord voor de activeerbare en onderhanden projecten in de balans en voor de operationele activiteiten in de winst en verliesrekening.

De kosten van uitbesteed werk en de overige externe kosten zijn over de volgende activiteiten verdeeld:

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2019	%
Grootschalig onderhoud	-103	13%
Kleinschalig onderhoud	-259	33%
Transfer	-86	11%
Beheer	-181	23%
Overige vervangingen	-2	0%
Aanleg realisatie	-10	1%
Onderzoeken	-8	1%
Apparaat	-127	16%
	<b>-776</b>	<b>100%</b>

## Kosten van uitbesteed werk

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2019	2018
Infrastructurele kosten	-433	-452
Inspecties en onderzoek	-22	-23
ICT-diensten	-122	-112
Onroerende zaken	1	-2
Advies	-33	-37
Inhuur	-50	-49
<b>Totaal kosten van uitbesteed werk</b>	<b>-659</b>	<b>-675</b>

### Infrastructureel

Onder infrastructureel staan de geleverde prestaties verantwoord van aannemers- en ingenieursdiensten verantwoord voornamelijk voor de activiteiten groot- en kleinschalig onderhoud en onderhoud transfer.

### Inspecties en onderzoek

Inspecties en onderzoek betreffen ingekochte diensten voor het verrichten van inspecties aan de infrastructuur, voornamelijk in het kader van grootschalig onderhoudsactiviteiten.

## ICT-diensten

ICT – diensten omvat de ingekochte diensten voor het leveren en onderhouden van zowel informatie- en besturingssystemen en de kantoorautomatisering.

## Advies

Advies omvat alle ingekochte diensten voor adviezen. Hieronder vallen technische adviezen t.b.v. beheeractiviteiten, financieel adviezen (w.o. accountants) en juridische adviezen.

## Inhuur

Hieronder vallen ingehuurd externe medewerkers door ProRail B.V. bij externe organisaties.

## Honoraria van de accountant

Onderstaande honoraria zijn in 2019 ten laste van het resultaat (Advies) van ProRail gebracht inzake accountantskosten en adviesdiensten door de externe accountant van ProRail zijnde Deloitte Accountants B.V. Als gevolg van de accountantswisseling vanaf de controle van kalenderjaar 2018, zijn ook de gemaakte kosten van Ernst & Young Accountants LLP, in het kalenderjaar 2018 tbv de jaarrekening 2017 opgenomen.

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2019			2018		
	Deloitte	EY	Totaal	Deloitte	EY	Totaal
Onderzoek van de jaarrekening	0,7	-	0,7	0,2	0,3	0,5
Andere controleopdrachten	0,4	-	0,4	-	0,6	0,6
Adviesdiensten op fiscaal terrein	-	-	-	-	-	-
Andere niet controlediensten	-	0,5	0,5	0,1	0,3	0,4
	1,1	0,5	1,6	0,3	1,2	1,5

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

## Overige externe kosten

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2019	2018
NUTS-kosten	-42	-45
Huisvesting	-37	-31
Materialen	-11	-5
Overige externe kosten	-27	-18
<b>Totaal overige externe kosten</b>	<b>-117</b>	<b>-99</b>

## NUTS-kosten

Onder NUTS-kosten zijn de kosten m.b.t. het inkopen van energie verantwoord. Deze kosten hebben voornamelijk betrekking op de beheeractiviteiten van ProRail B.V.

## Huisvesting

Onder huisvesting worden de huisvestingskosten verantwoord m.b.t. de activiteiten voor beheer (o.a. verkeersleiding posten e.d.) en ProRail kantoren.

## Materialen

Onder materialen worden de kosten verantwoord voor o.a. gebruikte materialen t.b.v. onderhoud van liften en roltrappen en materialen voor overige aanleg activiteiten.

## Overige externe kosten

Onder de overige externe kosten zijn o.a. de kosten verantwoord voor communicatie, verzekeringen en voertuigen.

## Lonen en salarissen

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2019	2018
Lonen en salarissen	-297	-284
Overige personeelskosten	-30	-32
<b>Totaal</b>	<b>-327</b>	<b>-316</b>

Alle medewerkers zijn werkzaam in Nederland.

## Verdeling van fte (gemiddeld aantal fte)

	2019	2018
Directie	12	11
Capaciteitsmanagement	180	159
Operatie	2.822	2.668
Projecten	662	744
Staven	693	722
	<b>4.369</b>	<b>4.304</b>

## Sociale lasten

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2019	2018
<b>Totaal</b>	<b>-71</b>	<b>-62</b>

Het werkgeversaandeel van de pensioenpremies bedraagt EUR 28,5 miljoen (2018: EUR 24,3 miljoen).

## Bezoldiging commissarissen

De ten laste van ProRail komende beloning van de commissarissen over 2019 bedraagt in totaal EUR 186.230 (2018: EUR 208.780). De beloning bestaat uit een vast honorarium, een vergoeding voor deelname aan een of meer commissies en een onkostenvergoeding. In 2019 heeft indexering van de bezoldiging plaatsgevonden. De bezoldiging van de raad van commissarissen over 2019 is als volgt:

2019	Vaste jaarlijkse vergoeding	Vergoeding Audit Commissie	Vergoeding remuneratie, selectie en benoemings- commissie	Vergoeding compliance en integriteits- commissie	Overige vergoedingen	Totaal
J.G.M. Alders	34.500	-	8.466	-	1.354	44.320
W. Kooijman	1.828	-	706	-	113	2.647
J.G.H. Helthuis	21.936	8.466	8.466	-	1.422	40.290
P.T.H Timmermans	1.828	-	706	-	113	2.647
A.C.W. Sneller	21.936	8.466	-	-	1.354	31.756
L.M. Sondag	21.936	-	8.466	-	1.354	31.756
T.R. Bercx	15.355	-	5.926	-	948	22.229
C.J.A.M. Romme	7.312	2.822	-	-	451	10.585
						<b>186.230</b>
<b>2018</b>						
J.G.M. Alders	34.048	-	8.353	-	1.336	43.737
W. Kooijman	21.649	-	8.353	-	1.336	31.338
J.G.H. Helthuis	21.649	8.353	8.353	-	1.336	39.691
P.T.H Timmermans	21.649	8.353	-	-	1.336	31.338
A.C.W. Sneller	21.649	8.353	-	-	1.336	31.338
L.M. Sondag	21.649	-	8.353	-	1.336	31.338
						<b>208.780</b>

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 2019 bedraagt in totaal EUR 593.953 (2018: EUR 643.512). 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		Onkosten vergoeding	Bijtelling auto	Beloningen betaalbaar op termijn [1]	Overige vergoedingen [2]	Totaal	Uitkering bij beëindiging dienstverband
		Brutoloon	Werkgevers-deel sociale premies						
<b>2019</b>									
P. Eringa	CEO	148.112	6.771	10	2.741	10.006	-	167.640	-
J. Voppen	CEO / COO	175.611	10.296	720	3.344	15.009	-	204.980	-
A. Rietstra	COO	14.440	846	60	450	1.251	-	17.047	-
J.J.A. van Leeuwen	CFO	178.650	10.296	-	330	15.009	-	204.285	-
								<b>593.953</b>	
<b>2018</b>									
P. Eringa	CEO	213.831	9.345	-	4.607	14.677	-	242.460	-
J. Voppen	COO	169.026	9.345	720	3.344	14.677	7.595	204.707	-
J.J.A. van Leeuwen	CFO	172.323	9.345	-	n.v.t.	14.677	-	196.345	-
								<b>643.512</b>	

1 Werkgeversdeel pensioenpremie

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

## 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 2019 is geen sprake van een recht op overschot.

## Afschrijvingskosten immateriële vaste activa

Bedragen in miljoenen euro's	2019	2018
Afschrijvingen imva, gefinancierd door eigen financiering	-7	-9
Afschrijvingen imva, gefinancierd door de Rijksoverheid en derden	-13	-11
	-20	-20
Amortisatie imva, gefinancierd door de Rijksoverheid en derden	13	11
	-7	-9

### Amortisatie

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

### Afschrijvingskosten materiële vaste activa

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2019	2018
Afschrijvingen, gefinancierd door eigen financiering	-98	-102
Afschrijvingen, gefinancierd door de Rijksoverheid en derden	-472	-468
	-570	-570
Amortisatie materiële vaste activa, gefinancierd door de Rijksoverheid en derden	472	468
	-98	-102

### Amortisatie

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

### Overige waardeveranderingen immateriële vaste activa

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2019	2018
Overige waardeveranderingen imva, gefinancierd door eigen financiering	-	-
Overige waardeveranderingen imva, gefinancierd door de Rijksoverheid en derden	-5	-4
	-5	-4
Amortisatie, gefinancierd door de Rijksoverheid en derden	5	4
	-	-

Onder de overige waardeveranderingen vaste activa zijn begrepen de niet-activeerbare-investeringen.

### Overige waardeveranderingen materiële vaste activa

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2019	2018
Overige waardeveranderingen mva, gefinancierd door eigen financiering	-6	-6
Overige waardeveranderingen mva, gefinancierd door de Rijksoverheid en derden	-36	-35
	-42	-41
Amortisatie, gefinancierd door de Rijksoverheid en derden	36	35
	-6	-6

Onder de overige waardeveranderingen vaste activa zijn begrepen de niet-activeerbare-investeringen.

## Overige bedrijfslasten

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2019	2018
Mutatie voorzieningen	-42	-
Waardevermindering vlottende activa	-	4
Verplichting vooruitontvangen gelden omgevingswerken	2	3
Overige	-5	-6
	<u>-45</u>	<u>1</u>

Onder de overige bedrijfslasten zijn de kosten verantwoord die niet tot de voorgaande categorieën binnen de bedrijfslasten behoren.

## 15. Financiële baten en lasten

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2019	2018
Rentelasten en soortgelijke kosten	-8	-8
Rentebaten en soortgelijke opbrengsten	-	1
	<u>-8</u>	<u>-7</u>

## 16. Resultaat voor mutatie egalisatierekening

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2019	2018
<b>Totaal</b>	<b>-38</b>	<b>-12</b>

Het resultaat voor mutatie egalisatierekening 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 2019 hebben voorgedaan zijn weergegeven in onderstaande tabel:

<i>Bedragen in miljoenen euro's</i>	2019
Afschrijvingsresultaat	-7
Resultaat claims	-36
Vrijval voorzieningen	5
Aanbestedingsresultaat	6
Overig	-6
	<u>-38</u>



## 17. Mutatie egalisatierekening

Bedragen in miljoenen euro's	2019	2018
Totaal	38	12

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

## 18. Belastingen

Bedragen in miljoenen euro's	2019	2018
Totaal	-	-

## 19. Gebeurtenissen na balansdatum

In december 2019 wordt de wereld voor het eerst geconfronteerd met het Coronavirus in China, waarna een wereldwijde uitbraak is ontwikkeld in de eerste helft van 2020. De overheid neemt daarop verschillende maatregelen om het virus onder controle te krijgen en de impact ervan op de economie te beperken. De uiteindelijke economische gevolgen van deze maatregelen worden in de toekomst pas echt duidelijk. ProRail wordt voor het uitvoeren van haar wettelijke taken gefinancierd door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat vanuit het Infrastructuurfonds. Hiermee zijn de financiële middelen gewaarborgd voor het uitvoeren van activiteiten. ProRail ontvangt van de vervoerders gebruiksvergoeding voor het gebruik van het spoorweginfrastructuur. Op dit moment rijden treinen volgens een aanzienlijk afgeschaalde dienstregeling. Dit heeft tot gevolg dat ProRail in 2020 minder gebruiksvergoeding ontvangt. De totale impact van de afgeschaalde dienstregeling is op dit moment nog niet te maken en wordt onder andere beïnvloed door de maatregelen die het kabinet neemt om het Coronavirus te bestrijden. In het vervolg van 2020 zal hier meer duidelijkheid over komen. Wij volgen deze ontwikkelingen nauwgezet en vertalen deze waar nodig naar eventuele gevolgen voor de realisatie van onze doelstellingen en de verantwoording.

### Impact coronavirus op jaarverslaggeving 2019

In de verantwoording 2019 zijn de gevolgen van de uitbraak van het coronavirus aangemerkt als gebeurtenissen na balansdatum, die geen nadere informatie geven over de feitelijke situatie op balansdatum. De gevolgen van de uitbraak van het coronavirus zijn derhalve niet in de jaarrekening over kalenderjaar 2019 verwerkt.

Utrecht, 10 april 2020

---

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

De heer J. Voppen  
*Chief Executive Officer*

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

Mevrouw A. Rietstra  
*Chief Operational Officer*

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

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

Mevrouw J.G.H. Helthuis

Mevrouw A.C.W. Sneller

De heer L.M. Sondag

De heer T.R. Bercx

De heer C.J.A.M. Romme

---

# Overige gegevens

## Resultaatbestemming

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

1. Uitkering van winst ingevolge het in dit artikel bepaalde geschiedt na vaststelling van de jaarrekening waaruit blijkt dat zij geoorloofd is.
2. De winst staat ter vrije beschikking van de algemene vergadering.
3. De vennootschap kan aan de aandeelhouders en andere gerechtigden tot de voor uitkering vatbare winst slechts uitkeringen doen voor zover 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 2019

### *Ons oordeel*

Wij hebben de jaarrekening 2019 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 2019 en van het resultaat en de kasstromen over 2019 in overeenstemming met Titel 9 Boek 2 BW.

De jaarrekening bestaat uit:

- de balans per 31 december 2019;
- de winst-en-verliesrekening over 2019;
- 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 Wet toezicht accountantsorganisaties (Wta), Verordening inzake de onafhankelijkheid van accountants bij assurance-opdrachten (ViO) en andere voor de opdracht relevante onafhankelijkheidsregels in Nederland. Verder hebben wij voldaan aan de Verordening gedrags- en beroepsregels accountants (VGBA).

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

### *Materialiteit*

Op basis van onze professionele oordeelsvorming hebben wij de materialiteit voor de jaarrekening als geheel bepaald op € 93.000.000. De materialiteit is gebaseerd op ongeveer 0,5% van de materiële vaste activa. Voor een aantal specifieke posten en aandachtsgebieden hebben wij op basis van onze stakeholdersanalyse een materialiteit gehanteerd van € 10.000.000. Wij houden ook rekening met afwijkingen en/of mogelijke afwijkingen die naar onze mening voor de gebruikers van de jaarrekening om kwalitatieve redenen materieel zijn.

Wij zijn met de raad van commissarissen overeengekomen dat wij aan de raad tijdens onze controle geconstateerde afwijkingen boven 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 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.

<b>Omschrijving</b>	<b>Onze controleaanpak</b>	<b>Observaties</b>
<b>Materiële vaste activa</b>		
<p>Een belangrijk onderdeel van de beheerconcessie is het beheren en onderhouden van de materiële vaste activa. De materiële vaste activa omvatten het overgrote deel van het balanstotaal van ProRail B.V. De materiële vaste activa worden voornamelijk gefinancierd door de rijksoverheid en derden, hetgeen opgenomen is in de post investeringsbijdragen onder de langlopende schulden.</p> <p>De toelichting met betrekking tot de gekozen waarderingsgrondslagen zijn opgenomen in het onderdeel "Grondslagen voor de waardering van activa en passiva en de resultaatbepaling" zoals opgenomen in de toelichting van de jaarrekening. Specifieke toelichtingen omtrent de materiële vaste activa zijn opgenomen in noot 2.</p>	<p>De materiële vaste activa worden gewaardeerd tegen aanschafwaarde, verminderd met de cumulatieve afschrijvingen en bijzondere waardeverminderingen. Deze grondslagen zijn in lijn met Richtlijnen voor de Jaarverslaggeving.</p> <p>Onze risicoanalyse is gebaseerd op relevante interne en externe ontwikkelingen. Wij hanteren een gegevensgerichte controleaanpak waarbij er kennis is genomen van relevante interne beheersingsmaatregelen binnen ProRail.</p> <p>De uitgevoerde gegevensgerichte werkzaamheden bestaan uit:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Vaststellen dat de projectuitgaven voldoen aan de activeringscriteria;</li><li>• Vaststellen dat materiële vaste activa bestaan;</li></ul> <p>Het vaststellen dat projectuitgaven</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• worden ingedeeld in de juiste activaklasse en type eigendom;</li><li>• Het toetsen van de gehanteerde levensduur en afschrijvingskosten.</li></ul>	<p>Wij kunnen ons verenigen met de wijze van verantwoorden in de jaarrekening. Er zijn verder geen noemenswaardige observaties te rapporteren.</p>
<b>Inkopen</b>		
<p>ProRail B.V. kent een omvangrijke stroom van inkoop van diensten en producten, zowel ten behoeve van investeringsprojecten en projecten voor derden als ten behoeve van de eigen bedrijfsvoering. De controle van de inkoop en de daarvoor relevante interne beheersingsmaatregelen en IT-systemen vormt een omvangrijk deel van onze controlewerkzaamheden. Daarom zijn de inkoop als kernpunt van de controle geïdentificeerd.</p>	<p>Als onderdeel van onze werkzaamheden hebben we inzicht verkregen in de inkoop door middel van data-analyse. Op basis van onze risicoanalyse hebben we de controleaanpak bepaald voor de inkoop.</p> <p>We hebben de relevante interne beheersingsmaatregelen getest. Tevens hebben we de effectiviteit van de IT-beheersmaatregelen getoetst, voor zover noodzakelijk binnen de reikwijdte van onze controle van de jaarrekening.</p> <p>Tenslotte hebben we gegevensgerichte controlewerkzaamheden uitgevoerd waarbij wij hebben vastgesteld dat</p>	<p>Er zijn geen noemenswaardige observaties te rapporteren ten aanzien van dit kernpunt.</p>

de inkoop met het juiste inkoopartikel zijn verantwoord, het bedrag accuraat is verantwoord en de prestatie is geleverd.

---

#### Compliance met wet- en regelgeving

ProRail B.V. moet voldoen aan een breed scala van wetten en regels onder andere op basis van de beheerconcessie en de voorwaarden voor de subsidies die verkregen worden van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

Wij hebben de opzet en het bestaan van de interne beheersing van ProRail B.V. beoordeeld ten aanzien van het voldoen aan wet- en regelgeving, waaronder het aanbestedingsproces en voorwaarden die gesteld zijn in relatie tot verstrekte subsidies.

Wij constateren dat er binnen de organisatie veel aandacht is voor compliance. Wij zijn het eens met de inschatting van ProRail B.V. omtrent het risico op een eventuele terugbetaling van ontvangen subsidies en de wijze van verantwoorden in de jaarrekening.

Wij hebben kennis genomen van de intern uitgevoerde compliance check en de uitkomsten hiervan geëvalueerd voor onze controle van de jaarrekening.

Daarnaast hebben wij de inschatting van ProRail B.V. omtrent het risico op een eventuele terugbetaling van ontvangen subsidies en de wijze van verantwoorden in de jaarrekening beoordeeld.

---

#### Paragraaf ter benadrukking van de impact van COVID-19

Het Coronavirus heeft ook invloed op ProRail B.V. In de toelichting van de jaarrekening bij het onderdeel 'Gebeurtenissen na balansdatum', noot 19, heeft het management de huidige impact en haar plannen om met deze gebeurtenissen of omstandigheden om te gaan toegelicht. Ook geven zij aan dat het op dit moment voor hen niet goed mogelijk is om in te schatten wat de invloed van het Corona-virus is op de financiële prestaties en gezondheid van ProRail B.V.. Ons oordeel is niet aangepast met betrekking tot deze aangelegenheid.

#### Verklaring over de in het jaarverslag opgenomen andere informatie

Naast de jaarrekening en onze controleverklaring daarbij, omvat het jaarverslag andere informatie, die bestaat uit:

- Verslag van de raad van bestuur
- Bericht van de raad van commissarissen
- Kerncijfers
- Corporate Governance
- Stakeholders
- Maatschappelijke verslaggeving
- GRI-verslaggeving
- Meerjarenoverzicht
- De overige gegevens

Op grond van onderstaande werkzaamheden zijn wij van mening dat de andere informatie:

- met de jaarrekening verenigbaar is en geen materiële afwijkingen bevat;
- alle informatie bevat die op grond van Titel 9 Boek 2 BW is vereist.

Wij hebben de andere informatie gelezen en hebben op basis van onze kennis en ons begrip, verkregen vanuit de jaarrekeningcontrole of anderszins, overwogen of de andere informatie materiële afwijkingen bevat.

Met onze werkzaamheden hebben wij voldaan aan de vereisten in Titel 9 Boek 2 BW en de Nederlandse Standaard 720. Deze werkzaamheden hebben niet dezelfde diepgang als onze controlewerkzaamheden bij de jaarrekening.

De raad van bestuur is verantwoordelijk voor het opstellen van de andere informatie, waaronder het verslag van de raad van bestuur en de overige gegevens in overeenstemming met Titel 9 Boek 2 BW.

## **Beschrijving van verantwoordelijkheden 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 vennootschap in staat is om haar werkzaamheden in continuïteit voort te zetten. Op grond van genoemde verslaggevingsstelsels moet de raad van bestuur de jaarrekening opmaken op basis van de continuïteitsveronderstelling, tenzij de raad van bestuur het voornemen heeft om de vennootschap te liquideren of de bedrijfsactiviteiten te beëindigen of als beëindiging het enige realistische alternatief is.

De raad van bestuur moet gebeurtenissen en omstandigheden waardoor gerede twijfel zou kunnen bestaan of de vennootschap haar bedrijfsactiviteiten in continuïteit kan voortzetten, toelichten in de jaarrekening.

De raad van commissarissen is verantwoordelijk voor het uitoefenen van toezicht op het proces van financiële verslaggeving van de vennootschap.

### ***Onze verantwoordelijkheden voor de controle van de jaarrekening***

Onze verantwoordelijkheid is het zodanig plannen en uitvoeren van een controleopdracht dat wij daarmee voldoende en geschikte controle-informatie verkrijgen voor het door ons af te geven oordeel.

Onze controle is uitgevoerd met een hoge mate maar geen absolute mate van zekerheid waardoor het mogelijk is dat wij tijdens onze controle niet alle materiële fouten en fraude ontdekken.

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

Wij hebben deze accountantscontrole professioneel kritisch uitgevoerd en hebben waar relevant professionele oordeelsvorming toegepast in overeenstemming met de Nederlandse controlestandaarden, ethische voorschriften en de onafhankelijkheidseisen. Onze controle bestond onder andere uit:

- Het identificeren en inschatten van de risico's dat de enkelvoudige jaarrekening afwijkingen van materieel belang bevat als gevolg van fouten of fraude, het in reactie op deze risico's bepalen en uitvoeren van controlewerkzaamheden en het verkrijgen van controle-informatie die voldoende en geschikt is als basis voor ons oordeel. Bij fraude is het risico dat een afwijking van materieel belang niet ontdekt wordt groter dan bij fouten. Bij fraude kan sprake zijn van samenspanning, valsheid in geschrifte, het opzettelijk nalaten transacties vast te leggen, het opzettelijk verkeerd voorstellen van zaken of het doorbreken van de interne beheersing.

- Het verkrijgen van inzicht in de interne beheersing die relevant is voor de controle met als doel controlewerkzaamheden te selecteren die passend zijn in de omstandigheden. Deze werkzaamheden hebben niet als doel om een oordeel uit te spreken over de effectiviteit van de interne beheersing van de vennootschap.
- Het evalueren van de geschiktheid van de gebruikte grondslagen voor financiële verslaggeving en het evalueren van de redelijkheid van schattingen door de raad van bestuur en de toelichtingen die daarover in de jaarrekening staan.
- Het vaststellen dat de door de raad van bestuur gehanteerde continuïteitsveronderstelling aanvaardbaar is. Tevens het op basis van de verkregen controle-informatie vaststellen of er gebeurtenissen en omstandigheden zijn waardoor gerede twijfel zou kunnen bestaan of de vennootschap haar bedrijfsactiviteiten in continuïteit kan voortzetten. Als wij concluderen dat er een onzekerheid van materieel belang bestaat, zijn wij verplicht om aandacht in onze controleverklaring te vestigen op de relevante gerelateerde toelichtingen in de enkelvoudige jaarrekening. Als de toelichtingen inadequaat zijn, moeten wij onze verklaring aanpassen. Onze conclusies zijn gebaseerd op de controle-informatie die verkregen is tot de datum van onze controleverklaring. Toekomstige gebeurtenissen of omstandigheden kunnen er echter toe leiden dat een vennootschap haar continuïteit niet langer kan handhaven.
- Het evalueren van de presentatie, structuur en inhoud van de jaarrekening en de daarin opgenomen toelichtingen.
- Het evalueren of de jaarrekening een getrouw beeld geeft van de onderliggende transacties en gebeurtenissen.

Wij communiceren met de raad van bestuur en de raad van commissarissen onder andere over de geplande reikwijdte en timing van de controle en over de significante bevindingen die uit onze controle naar voren zijn gekomen, waaronder eventuele significante tekortkomingen in de interne beheersing.

Wij bevestigen aan de raad van commissarissen dat wij de relevante ethische voorschriften over onafhankelijkheid hebben nageleefd. Wij communiceren ook met de raad van commissarissen 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, 10 april 2020

Deloitte Accountants B.V.

J. Dalhuisen RA



# Meerjarenoverzicht

## Winst- en verliesrekening

Bedragen in miljoenen euro's	2019	2018	2017	2016	2015
Bedrijfsopbrengsten	1.300	1.263	1.286	1.254	1.200
Bedrijfslasten	1.330	1.268	1.325	1.280	1.187
Bedrijfsresultaat	-38	-12	-34	-26	13
Resultaat na belastingen	-	-	-	-	-

## Balans

Bedragen in miljoenen euro's	2019	2018	2017	2016	2015
<b>Vermogen</b>					
Balanstotaal	19.500	19.065	18.710	18.820	18.605
Eigen vermogen	1.604	1.604	1.604	1.605	1.604
Langlopende leningen	148	148	148	314	314
<b>Activa</b>					
Materiële vaste activa	18.629	18.260	17.920	17.905	17.575
Afschrijvingen	105	111	112	117	120
Investeringsmateriële vaste activa*	988	957	929	1.044	916
Investeringsbijdrage	951	902	861	972	787

\* Investeringsmateriële vaste activa bestaan uit de bruto investeringen inclusief de niet activeerbare investeringen.

## Medewerkers

In absolute aantallen	2019	2018	2017	2016	2015
Aantal medewerkers (gewogen gemiddelde)	4.706	4.414	4.289	4.069	3.909
Aantal medewerkers (einde jaar)	4.984	4.428	4.399	4.179	3.958
Aantal fte's eigen (gewogen gemiddelde)	4.369	4.304	4.175	3.959	3.793
Aantal fte's eigen (einde jaar)	4.410	4.329	4.279	4.072	3.847
Aantal fte's inhuur (gewogen gemiddelde)	357	333	294	209	182
Aantal fte's inhuur (einde jaar)	396	317	348	239	178

## Kwantiteiten

In absolute aantallen	2019	2018	2017	2016	2015
Netlengte in exploitatie (in km) *	3.075	3.075	3.049	3.034	3.058
Totale spoorlengte (in km) *	7.097	7.114	7.146	7.219	7.021
Wissels	6.560	6.795	6.922	7.006	7.071
Overwegen **	2.477	2.519	2.369	2.368	2.589
Seinen	11.586	11.751	11.890	12.093	12.036
Stations	400	399	404	404	404
Beweegbare bruggen	67	69	56	56	56
Tunnels	26	24	18	15	15
Tonkilometers (in miljarden per jaar) ***	57	55	54	54	53
waarvan reizigers	43	42	41	40	39
waarvan goederen	14	13	13	14	14
Treinkilometers (in miljoenen per jaar) ***	165	164	160	159	157
waarvan reizigers	153	153	149	147	145
waarvan goederen	11	10	10	11	11
waarvan overig (aannemers/testritten)	1	1	1	1	1
Spoorwegondernemingen	27	29	26	30	30

\* Vanaf 2016 worden kilometers inclusief HSL-Zuid gerapporteerd.

\*\* Vanaf 2016 worden overwegen exclusief dienstoverpaden gerapporteerd. In 2019 is de definitie van overwegen uitgebreid. In het aantal overwegen worden vanaf 2019 de particuliere overwegen meegenomen die ook openbaar gebruikt kunnen worden. Het vergelijkend cijfer 2018 is met deze gewijzigde definitie opnieuw herberekend.

\*\*\* De trein- en tonkilometers betreffen alle in Nederland gereden kilometers inclusief de kilometers op het HSL-traject.

# Begrippenlijst

## **Ambitieweb**

Een visuele weergave van de duurzaamheidsthema's en de daaraan gekoppelde ambitieniveaus. De thema's in het ambitieweb geven een concrete invulling aan de drie p's: people, planet en profit.

## **ATB Verbeterde versie (ATB-Vv)**

Versie van het beveiligingssysteem voor automatische treinbeïnvloeding dat ook ingrijpt bij treinsnelheden onder de 40 km/u.

## **Autoriteit Consument & Markt (ACM)**

Een onafhankelijke toezichhouder die toezicht houdt op de mededinging, een aantal specifieke sectoren en het consumentenrecht. Doel is een gelijk speelveld met bedrijven die zich aan de regels houden, en goedgeïnformeerde consumenten die voor hun recht opkomen. ACM stelt regels op voor de markten voor telecommunicatie, vervoer, post, zorg en energie.

## **Basisnet**

Het systeem Basisnet zorgt dat het vervoer van gevaarlijke stoffen in Nederland zo veilig mogelijk kan plaatsvinden. Hiervoor is een landelijk netwerk van snelwegen, binnenwateren en (hoofd)spoorwegen vastgesteld. Vervoerders moeten zich houden aan veiligheidseisen. Maar ook transportroutes en de nabije omgeving moeten aan speciale eisen voldoen. Zo blijven risico's voor omwonenden langs de transportroutes binnen de wettelijke grenzen.

## **Beheerconcessie**

De door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat aan ProRail verleende vergunning voor het beheer van de Nederlandse hoofdspoorweginfrastructuur.

## **Betuweroute**

Onder de goederenspoorweg Betuweroute wordt verstaan de spoorweg Maasvlakte – Kijfhoek – Zevenaar en de daaraan gelegen emplacementen. Met inbegrip van de emplacementen Feijenoord en IJsselmonde en de sporen die die emplacementen verbinden met de genoemde spoorweg en met inbegrip van de stamlijnen die verbonden zijn aan de bedoelde emplacementen.

## **Bodemwaarde**

Waarde voor het jaarlijks minimaal te realiseren prestatieniveau op een prestatie-indicator. In het geval van de prestatie-indicatoren Transitotijd goederenvervoer en Impactvolle storingen op de infra geldt een maximum.'

## **Booggeluid**

Het piepende geluid van treinwielen in bochten.

## **Centraal Monitorings- en Beslisorgaan (CMBO)**

Onderdeel van ProRail dat landelijk vaststelt hoe om te gaan met grote storingen en de afhandeling daarvan in de dienstregeling regelt.

## **Concessiegebied**

Een door de concessieverlener gedefinieerd gebied (geografisch en/of op basis van lijnvoering) waarbinnen het openbaar vervoer als één pakket wordt gegund.

**Emplacement**

Een gebied van de spoorweginfrastructuur dat ingericht en bestemd is om treinen te laten stoppen, beginnen, eindigen, inhalen, kruisen, opstellen of rangeren en voorzien is van ten minste één wissel.

**European Rail Traffic Management System (ERTMS)**

Het Europees gestandaardiseerde beveiligingssysteem voor het treinverkeer – opvolger van Automatische TreinBeïnvloeding (ATB).

**Gemengde net**

Het Gemengde net omvat de door ProRail beheerde spoorwegen met uitzondering van de Betuweroute.

**Hoofdrailnet (HRN)**

Het deel van het Nederlandse spoorwegnet waarop NS tot 2025 het alleenrecht heeft voor het rijden van reizigerstreinen.

**HSL-Zuid**

Spoorlijn van Schiphol tot aan de Belgische grens met een aftakking naar Breda, die geschikt is voor hogesnelheidstreinen.

**Inspectie voor Leefomgeving en Transport (ILT)**

Onderdeel van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat dat de naleving van wet- en regelgeving voor een veilige en duurzame leefomgeving en transport bewaakt en stimuleert.

**Landelijk Coördinatieteam Goederen (LCG)**

Interdisciplinair team binnen ProRail die de opdracht heeft om de prestaties van het spoorgoederenvervoer te verbeteren en de kennis van het spoorgoederenvervoer binnen ProRail te vergroten.

**Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO)**

Programma om een veilige doorstroming van trein- en wegverkeer op overwegen te verbeteren via slimme en kosteneffectieve maatregelen, zodat het aantal incidenten verder vermindert.

**Landelijk Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer (LOCOV)**

Overleg waarin consumentenorganisaties de belangen van de treinreiziger behartigen door het overleg en adviseren aan NS, ProRail en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Onderwerpen betreffen concrete uitvoeringsmaatregelen voor het openbaar vervoer per spoor op nationaal en internationaal niveau over het hoofdrailnet, zoals wijzigingen ten aanzien van de dienstregeling, de toegankelijkheid van de treinen, de kaartverkoop en de tarieven.

**Lange Termijn Spooragenda (LTSA)**

Met de Lange Termijn Spooragenda, een lange termijn visie op het spoor (incl. ambities en doelen), wordt de kwaliteit van het spoor als vervoerproduct verbeterd, zodat de trein voor de reiziger en de verlader in toenemende mate een aantrekkelijke vervoersoptie is.

**Meerjarenprogramma voor Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT)**

De Rijksoverheid werkt samen met decentrale overheden aan ruimtelijke projecten en programma's voor elke regio in Nederland. Het MIRT richt zich op financiële investeringen in deze programma's en projecten.

### **Niet centraal bediend gebied (NCBG)**

Een niet centraal bediend gebied (NCBG) is een gebied op het spoorwegnet, waarbinnen de bediening van individuele infraobjecten en de rijweginstelling lokaal plaatsvindt onder de supervisie van de treinverkeersleider met minimale bevoegdheid.

### **Operationeel Controle Centrum Rail (OCCR)**

Het landelijke controlecentrum voor het Nederlandse spoorwegnet waar ProRail samen met vervoerders en aannemers 24/7 de afhandeling van incidenten en calamiteiten in het spoorverkeer coördineert.

### **Prestatie-indicator, inclusief definities**

Een variabele die inzicht geeft in de prestaties van een organisatie. Voor ProRail is het een maatstaf voor een bindende prestatie met een bodemwaarde en streefwaarde (waarde voor een te realiseren prestatieniveau op een prestatie-indicator in 2019).

### **Reizigerspunctualiteit 5 minuten HRN**

Reizigerspunctualiteit 5 minuten HRN geeft een indicatie van het percentage van de reizen dat met minder dan 5 minuten vertraging is verlopen. Dat wil zeggen dat de reiziger bij aankomst op zijn uitcheckstation minder dan 5 minuten vertraging had ten opzichte van de reis die de reiziger vanaf het moment van inchecken volgens de reisplanner had kunnen maken. Hierbij wordt uitgegaan van het snelste reisadvies zoals dat twee dagen voorafgaand aan de reis beschikbaar was in de officiële reisplanner. Dit betekent dat vooraf bekende werkzaamheden wel in dit reisadvies zijn meegenomen, maar wijzigingen die minder dan twee dagen voorafgaand zijn aangebracht niet.

In scope zijn reizigers die inchecken én uitchecken op een hoofdrailnet station en met NS reizen.

### **Reizigerspunctualiteit 15 minuten HRN**

Reizigerspunctualiteit 15 minuten HRN geeft een indicatie van het percentage van de reizen dat met minder dan 15 minuten vertraging is verlopen. Dat wil zeggen dat de reiziger bij aankomst op zijn uitcheckstation minder dan 15 minuten vertraging had ten opzichte van de reis die de reiziger vanaf het moment van inchecken volgens de reisplanner had kunnen maken. Hierbij wordt uitgegaan van het snelste reisadvies zoals dat twee dagen voorafgaand aan de reis beschikbaar was in de officiële reisplanner. Dit betekent dat vooraf bekende werkzaamheden wel in dit reisadvies zijn meegenomen, maar wijzigingen die minder dan twee dagen voorafgaand zijn aangebracht niet.

In scope zijn reizigers die inchecken én uitchecken op een hoofdrailnet station en met NS reizen.

### **Reizigerspunctualiteit 5 minuten HSL**

Reizigerspunctualiteit 5 minuten HSL geeft een indicatie van het percentage van de reizen dat met minder dan 5 minuten vertraging is verlopen. Dat wil zeggen dat de reiziger bij aankomst op zijn uitcheckstation minder dan 5 minuten vertraging had ten opzichte van de reis die de reiziger vanaf het moment van inchecken volgens de reisplanner had kunnen maken. Hierbij wordt uitgegaan van het snelste reisadvies zoals dat twee dagen voorafgaand aan de reis beschikbaar was in de officiële reisplanner. Dit betekent dat vooraf bekende werkzaamheden wel in dit reisadvies zijn meegenomen, maar wijzigingen die minder dan twee dagen voorafgaand zijn aangebracht niet.

Deze indicator betreft een deelverzameling van de algemene indicator Reizigerspunctualiteit 5 minuten HRN. In scope zijn de reizigers met één van de onderstaande reisrelaties. Beide richtingen tellen hierbij mee:

- Amsterdam Centraal-Rotterdam Centraal
- Amsterdam Centraal-Breda
- Amsterdam Zuid-Rotterdam Centraal

- Schiphol Airport-Rotterdam Centraal
- Schiphol Airport-Breda
- Rotterdam Centraal- Breda

#### **Treinpunctualiteit reizigersverkeer totaal 3 minuten**

Het percentage treinaankomsten waarbij het verschil tussen de oorspronkelijk geplande tijd en de vastgestelde realisatietijd kleiner is dan 3 minuten. Uitgevallen aankomsten en aankomsten van vervangende treinen worden niet meegerekend. Punctualiteit voor het totale reizigersverkeer wordt gemeten op representatieve stations op het hoofdrailnet (inclusief HSL-Zuid) en op de regionale spoorinfrastructuur. De ongeveer 55 meetpunten en de daar gemeten series kunnen jaarlijks wijzigen in aantal en samenstelling, afhankelijk van afspraken tussen ProRail en vervoerders en tussen vervoerders en concessieverleners.

#### **Treinpunctualiteit regionale series 3 minuten**

Het percentage treinaankomsten waarbij het verschil tussen de oorspronkelijk geplande tijd en de vastgestelde realisatietijd kleiner is dan 3 minuten. Uitgevallen aankomsten en aankomsten van vervangende treinen worden niet meegerekend. Punctualiteit van de Regionale Series wordt gemeten op representatieve stations voor treinseries van regionale vervoerders. De ongeveer 35 meetpunten en de daar gemeten series kunnen jaarlijks wijzigen in aantal en samenstelling, afhankelijk van afspraken tussen ProRail en vervoerders en tussen vervoerders en concessieverleners.

#### **Transitotijd Goederenvervoer**

De Prestatie Indicator Transitotijd goederenvervoer geeft het percentage goederentreinen dat een gerealiseerde transitotijd heeft die meer dan 30 minuten langer is dan de geplande transitotijd, waarbij ProRail de veroorzaker is. De transitotijd is de totale verblijftijd van de goederentrein tussen zijn eerste en laatste geplande Nederlandse meetpunt. In de praktijk zijn dat vaak de emplacementen bij terminals en de grenspunten.

#### **Geleverde Treinpaden**

Het percentage volledig gerealiseerde treinpaden voor alle reizigersvervoerders plus de niet (volledig) gerealiseerde treinpaden waarvan de vervoerders de veroorzaker zijn. Een treinpad is een capaciteitsreservering op de infrastructuur die nodig is om een trein te laten rijden. Een treinpad wordt gekaderd door de treinactiviteiten die onder één treinnummer op één verkeersdag zijn gepland.

#### **Klanthinder als gevolg van storingen infra**

Klanthinder als gevolg van storingen infra betreft het aantal storingen aan de infra die leiden tot veel en zeer veel hinder voor de dienstregeling van vervoerders en daardoor op reizigers en verladers. Storingen worden veroorzaakt door:

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

Niet meegerekend worden vertragingen als gevolg van defecte treinen of logistieke problemen in de personeels- en/of materieelinzet bij vervoerders.

#### **Prestatiegericht Onderhoud (PGO)**

De doelstelling van het prestatiegericht onderhoud is de kwaliteit van het spooronderhoud te verhogen door meer te sturen op resultaat (bijv. storingsreductie, punctualiteit, veiligheid en duurzaamheid van de infrastructuur) en zo ruimte te bieden aan aannemers om eigen expertise en innoverend vermogen in te zetten.

**Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS)**

Programma met als doel op de drukste trajecten in het land te komen tot hoogfrequent spoorvervoer en een toekomstvaste routing van het goederenvervoer met zo intensief mogelijk gebruik van de Betuweroute. Er gaan 6 intercity's en 6 sprinters per uur rijden in de drukste delen van het land en er komt extra ruimte voor goederenvervoer op het spoor naast maatregelen om het gebruik van de Betuweroute nog extra te stimuleren.

**Regionale series**

Concessiegroep bestaande uit treinseries in regionale concessiegebieden.

**ProRail**

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_